

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **8. und 9. Sitzung** des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2017/2018 vom 28. August 2017

von 16.15 bis 18.30 Uhr und von 20.00 bis 22.00 Uhr

Vorsitz: F. Landolt (SP)

Protokoll: A. Fatzer

Entschuldigt: 8. Sitzung: M. Gubler (SVP), Ch. Baumann (SP), F. Albanese (SVP)
8./9. Sitzung: D. Pezzotta (SVP), Stadträtin B. Günthard-Maier

Traktanden

Trakt. Nr.	Gesch. Nr.	Geschäftstitel	Referent/in
1.*		Protokolle der 4./5. und 6./7. Sitzungen	
2.*	17.103	Wahl eines Mitgliedes in die Aufsichtskommission anstelle des zurückgetretenen Th. Deutsch (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018	S. Stierli
3.*	17.104	Wahl eines Mitgliedes in die Sachkommission Soziales und Sicherheit anstelle der zurückgetretenen B. Hui-zinga-Kauer (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018	S. Stierli
4.*	17.105	Wahl von zwei Mitgliedern in die Bürgerrechtskommission anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP) und M. Gubler (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018	S. Stierli
5.*	17.106	Wahl eines Mitgliedes in die Theaterkommission anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018	S. Stierli
6.	17.107	Wahl eines vierten Mitgliedes in die Kunstkommission für den Rest der Amtsdauer 2014/2018	S. Stierli
7.	17.108	Wahl eines Mitgliedes in die «Arnold Schenkel-Stiftung» anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP)	S. Stierli
8.*	16.128 (DB)	Kredit von Fr. 4,6 Mio. inkl. MWST für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (Projekt-Nr. 11'633)	F. Helg

- | | | | |
|------|-----------------|---|---------------------|
| 9.* | 17.83
(DSO) | Jährlich wiederkehrender Beitrag von Fr. 80'000 an die Jugendinfo Winterthur ab 2018 | R. Lüchinger |
| 10.* | 17.84
(DSO) | Jährlich wiederkehrende Beiträge an die Mobile Jugendarbeit Winterthur (Mojawi) ab 2018 | R. Lüchinger |
| 11.* | 17.112
(DSO) | Kenntnisnahme des Geschäftsberichts der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur 2016 | D. Schneider |
| 12.* | 16.121
(DKD) | Begründung des Postulats I. Kuster (CVP), U. Hofer (FDP) und P. Rüttsche (SVP) betr. Beteiligungscontrolling | |
| 13.* | 16.89
(DKD) | Beantwortung der Interpellation A. Steiner (GLP) und M. Wäckerlin (PP) betr. Zukunft von Winterthur als Industriestadt - ohne Industrieland auch keine Industrie 4.0 | |
| 14. | 16.87
(DKD) | Beantwortung der Interpellation M. Zeugin (GLP) und M. Wäckerlin (PP) betr. Standortbestimmung bei der Beteiligung an der Winterthurer Technopark AG | |
| 15. | 16.18
(DSS) | Beantwortung der Interpellation G. Stritt (SP) betr. Integration Schulbibliotheken in Quartierbibliotheken | |
| 16. | 16.79
(DSS) | Beantwortung der Interpellation Ch. Meier (SP) betr. Schulraumerweiterung | |
| 17. | 15.10
(DSS) | Antrag und Bericht zum Postulat S. Gygax-Matter (GLP), K. Cometta-Müller (GLP), D. Hofstetter (Grüne) und S. Madianos-Hämmerle (SP) betr. Betreuung der jüngsten Schulpflichtigen | |
| 18. | 16.17
(DSO) | Beantwortung der Interpellation M. Baumberger (CVP) betr. Sicherheit von christlichen Flüchtlingen | |
| 19. | 16.81
(DSO) | Beantwortung der Interpellation G. Stritt (SP) betr. Aufgaben und Tätigkeit Sozialhilfebehörde | |
| 20. | 14.77
(DSO) | Antrag und Bericht zum Postulat M. Baumberger (CVP), D. Schneider (FDP), L. Banholzer (EVP), Y. Gruber (BDP) und D. Steiner (SVP) betr. «Babyfenster» auch in Winterthur | |

(* An dieser Sitzung behandelte Geschäfte)

Ratspräsident F. Landolt begrüsst zur 8. und 9. Sitzung des Amtsjahres 2017/2018.

Als neue Mitglieder werden begrüsst: Tobias Brütsch (SVP), Davide Pezzotta (SVP), der heute Abend allerdings entschuldigt ist, und Samuel Müller (EVP). Herzlich willkommen. Ich wünsche Ihnen eine gute Mitarbeit im Rat.

Für die erste Sitzung entschuldigt sind Matthias Gubler und Christoph Baumann. Entschuldigt sind für beide Sitzungen wie gesagt Davide Pezzotta und Stadträtin Barbara Günthard. 30 bis 60 Minuten verspätet kommt Roland Kappeler.

Mitteilungen

Ratspräsident F. Landolt: An der letzten Sitzung vor den Sommerferien erhielten die Mitglieder des Grossen Gemeinderates ein Buch («Revolution beim schwarzen Kaffee») geschenkt. Es stammt von Frau Helga Sonanini von der Trägerschaft der Villa Flora. Es ist die Biografie von Hedy Hahnloser-Bühler, geschrieben von ihrer UrUrenkelin Bettina Hahnloser. Frau Helga Sonanini bedankt sich damit dafür, dass sich der Rat für die Drei-Häuser-

Strategie ausgesprochen hat und somit auch für den Erhalt der Villa Flora. Hedy Hahnloser-Bühler war eine ganz bemerkenswerte Frau, Kunstmäzenin und Sammlerin. Ihre Sammeltätigkeit und ihr kulturpolitisches Wirken fiel in die Zeit von 1900 bis in die 30er Jahre und war für Winterthur als Kunst- und Kulturstadt entscheidend. Ich bedanke mich im Namen des Gemeinderates ganz herzlich bei Frau Helga Sonanini und der Trägerschaft der Villa Flora und empfehle das Buch wärmstens zur Lektüre. Es lohnt sich wirklich.

Eine weitere Mitteilung betrifft die Eröffnung der zweiten Chickeria in der Marktgasse. Anlässlich der Eröffnung (das muss irgendwo einmal erwähnt werden) hat der Migros Genossenschaftsbund Fr. 5'000 der Krebsliga zukommen lassen.

Eine dritte Mitteilung betrifft das Auflageblatt, auf dem man mit Ja oder Nein das Budget 2018 in Papierform oder eben nicht bestellen kann.

Verabschiedungen haben wir zum Glück keine.

Fraktionserklärungen

Ch. Griesser (Grüne/AL): Am 4. August konnten wir im Landboten lesen, der Stadtrat gibt Gas bei Tempo-30. Und am 6. August konnten wir lesen, die Ozonwerte seien in Winterthur in diesem Jahr bereits 159 Mal überschritten worden. Inhaltlich muss ich dazu nicht viel sagen. Tempo-30: Na endlich, bitte mehr davon, bitte vorwärts machen! Ozonalarm in Winterthur: Auch da ist unsere Position klar, wir fordern natürlich Massnahmen von den zuständigen Behörden, sei es der Stadtrat oder der Regierungsrat, je nach Zuständigkeit. Wir haben diesbezüglich eine Medienmitteilung verschickt und uns ausführlich inhaltlich geäussert. Die Medienmitteilung stiess auch auf eine entsprechende Resonanz. Damit wäre die Fraktionserklärung noch nicht fertig. Bei beiden Fällen erfuhren wir den Sachverhalt aus dem Landboten. Eine entsprechende Medienmitteilung der Stadt Winterthur existiert nicht. Unter der Berücksichtigung, dass teilweise auch für unbedeutende Sachen Medienmitteilungen erstellt werden, fragt sich die Fraktion Grüne/AL, was die Strategie des Stadtrates war. War das ein Versuch, zwei Themen, die je nach politischer Ansicht unangenehm sind, unter den Tisch zu wischen, oder müssen wir in dubio pro Stadtrat annehmen, dass es sich um ein Versehen in Folge Ferienabwesenheiten gehandelt hat. Die Fraktion Grüne/AL ist der Ansicht, dass Tempo-30-Zonen ein politisch heisses Thema sind und somit eine Medienmitteilung angezeigt gewesen wäre. Bei den Ozongrenzwerten sind wir sogar der Ansicht, da es ja die Gesundheit der Winterthurer und Winterthurerinnen betrifft, eine Informationspflicht bestanden hätte. Zusammenfassend heisst das für die Fraktion Grüne/AL: Falls es sich um ein zweimaliges Versehen (aus welchen Gründen auch immer) handelt, dass die Stadt keine Medienmitteilung machte, dann Schwamm drüber, dann vergessen wir es. Falls das eine Strategie des Stadtrates ist, fordern wir den Stadtrat auf, diese Strategie dringend nochmals zu überdenken.

Stadtpräsident M. Künzle: Nein, es war keine Absicht. Wenn wir Stadtratsgeschäfte behandeln (das war es bei Tempo-30), sprechen wir immer auch über die Kommunikation. Dieses Mal haben wir nicht über die Kommunikation gesprochen, aber das machen wir normalerweise selbstverständlich. Das wurde nicht vorsätzlich nicht kommuniziert, sondern ist unter die Räder geraten. Die Ozonwerte sind etwas, das wir nicht im Stadtrat diskutiert haben. Das ist eine Erkenntnis aus einer Fachstelle und diese Fachstelle verkündet das dann. Sie hat es ja auch veröffentlicht. Das geht nicht noch zuerst beim Stadtrat vorbei. Von daher ist da eine Kommunikation erfolgt, sie erfolgte aber über den Landboten. Wir vom Stadtrat haben für uns den Anspruch, dass wir jedes Mal bei einem Geschäft auch die Kommunikation anschauen, da wir ja auch die Öffentlichkeit informieren wollen und z.T. auch unsere eigenen Mitarbeitenden informieren wollen. Und das braucht z.T. eine ganze Kaskade von Information, die man im Normalfall auch macht. Es gibt Themen, bei denen wir vorsätzlich sagen, dass wir das nicht kommunizieren. Das gibt es – aber Tempo-30 gehört nicht dazu.

Ratspräsident F. Landolt: Es wurden keine weiteren Fraktionserklärungen gemeldet.

Traktandenliste

Ratspräsident F. Landolt: Die Traktandenliste ist rechtzeitig verschickt worden. Wir haben angekündigt, dass Traktanden 6 und 7 abgesetzt werden müssen, weil der Vorschlag der IFK noch nicht vorliegt. Im Vorfeld schlug die Ratsleitung vor, dass Traktandum 11 ohne Beratung abgehandelt werden soll. Gegenteilige Meinungen erhielt ich keine. Somit kann man das als gültig betrachten.

1. Traktandum

Protokolle der 4./5. und 6./7. Sitzungen

Ratspräsident F. Landolt: Die Protokolle lagen auf, Einwendungen gab es keine. Gibt es jetzt noch Einwendungen? – Nein.
Damit sind die Protokolle mit bestem Dank an die Verfasserin genehmigt.

2. Traktandum

GGR-Nr. 2017.103: Wahl eines Mitgliedes in die Aufsichtskommission anstelle des zurückgetretenen Th. Deutsch (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018

S. Stierli (SP): Die IFK schlägt vor: Barbara Huizinga-Kauer (EVP).

Ratspräsident F. Landolt: Gibt es Mehrungen dieses Vorschlages? – Nein.
Damit ist Barbara Huizinga-Kauer in die Aufsichtskommission gewählt.

3. Traktandum

GGR-Nr. 2017.104: Wahl eines Mitgliedes in die Sachkommission Soziales und Sicherheit anstelle der zurückgetretenen B. Huizinga-Kauer (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018

S. Stierli (SP): Die IFK schlägt vor: Samuel Müller (EVP).

Ratspräsident F. Landolt: Gibt es Mehrungen dieses Vorschlages? – Nein.
Damit ist Samuel Müller in die SSK aufgenommen worden.

4. Traktandum

GGR-Nr. 2017.105: Wahl von zwei Mitgliedern in die Bürgerrechtskommission anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP) und M. Gubler (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018

S. Stierli (SP): Die IFK schlägt vor: Bruno Bischof (SVP) und Tobias Brüttsch (SVP).

Ratspräsident F. Landolt: Gibt es Mehrungen dieser Vorschläge? – Nein.
Damit sind Bruno Bischof und Tobias Brüttsch in die Bürgerrechtskommission aufgenommen worden.

5. Traktandum

GGR-Nr. 2017.106: Wahl eines Mitgliedes in die Theaterkommission anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2014/2018

S. Stierli (SP): Die IFK schlägt vor: Simon Büchi (SVP).

Ratspräsident F. Landolt: Gibt es Mehrungen dieses Vorschlages? – Nein.
Damit ist Simon Büchi in die Theaterkommission gewählt worden.

6. Traktandum

GGR-Nr. 2017.107: Wahl eines vierten Mitgliedes in die Kunstkommission für den Rest der Amtsdauer 2014/2018

Ratspräsident F. Landolt: Das Geschäft ist noch nicht behandlungsreif.

7. Traktandum

GGR-Nr. 2017.108: Wahl eines Mitgliedes in die «Arnold Schenkel-Stiftung» anstelle der zurückgetretenen D. Steiner (SVP)

Ratspräsident F. Landolt: Das Geschäft ist noch nicht behandlungsreif.

8. Traktandum

GGR-Nr. 2016.128: Kredit von Fr. 4,6 Mio. inkl. MWST für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (Projekt-Nr. 11'633)

F. Helg (FDP): Ich darf Ihnen Kredit von Fr. 4,6 Mio. für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses / Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (öV) vorstellen. Bei dieser Vorlage muss man etwas weiter zurückschauen. Es ist nicht eine Vorlage, die der Stadtrat von sich aus dem Gemeinderat präsentiert. Vielmehr steht am Anfang eine Motion. Im Juni 2012 haben die Mitte-Links-Parteien mit 32 Unterschriften die Motion «mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur» eingereicht. Diese Motion hat gefordert, dass eine Vorlage auszuarbeiten sei, mit dem Ziel von Null-Wartezeiten für die Busse an den Lichtsignalanlagen auf Stadtgebiet bis zum Jahr 2018.

Nach der mehrheitlichen Zustimmung zur Überweisung dieser Motion im Januar 2013 hat dann der Stadtrat in seinem Antrag vom Juli 2013 an den Gemeinderat gefordert, die Motion nicht erheblich zu erklären. Für den Stadtrat stand damals im Vordergrund, dass die Motion mit der Forderung nach Null-Wartezeiten aus rechtlichen, finanziellen und zeitlichen Gründen so nicht umsetzbar wäre.

Der Gemeinderat folgte aber der Ansicht des Stadtrats nicht und erklärte mit Mehrheitsentscheid die Motion schliesslich im April 2014 für erheblich. Allerdings änderte der Rat den Motionstext ab und trug so den Bedenken des Stadtrats zumindest teilweise Rechnung. Die Forderung nach Null-Wartezeiten liess man fallen. So lautete der Motionsauftrag so, wie er hier in der Präsentation wiedergegeben ist: Ausarbeitung einer Kreditvorlage, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskon-

zepts umfasst, mit einigen weiteren Detailbestimmungen, was dieses Massnahmenpaket umfassen sollte.

Dieser Text war also die Grundlage für die heutige Vorlage, die der Stadtrat nach einer im August 2015 bewilligten Fristerstreckung im Dezember 2016 dem Gemeinderat unterbreitet hat.

Die Vorgeschichte zeigt aus meiner Sicht exemplarisch zweierlei:

Einerseits: Parlamentarische Abläufe brauchen einen langen Atem, vorliegend gut fünf Jahre von der Initiierung bis zur Beschlussfassung im Rat. Auf der anderen Seite aber auch: Das parlamentarische System funktioniert. Wenn eine parlamentarische Mehrheit vorhanden ist, kann sie sich durchsetzen – gegen den Willen des Stadtrates und selbstredend natürlich auch gegen den Willen einer Parlamentsminderheit.

Die Grundlage dieser Vorlage heute ist die Planungsstudie, die heisst «Steuerung- und Dosierungskonzept». Sie wurde im August 2016 abgeschlossen. Sie hat einen Bericht von gut 100 Seiten und einen Anhang von über 200 Seiten. Es ist also eine sehr umfangreiche Dokumentation, die übrigens auch auf dem Internet in vollem Umfang abrufbar ist. Diese Studie, wie gesagt, war dann die Grundlage für die einzelnen Massnahmen. Ein Beispiel aus dem Anhang der Studie: Auf einem Plan im Anhang ist das ganze Hauptstrassennetz der Stadt abgebildet und die roten Striche, die aussehen wie Molche im Wasser, sind einzelne Abbiegebeziehungen auf diesen Hauptachsen, wo man jeweils die Verkehrszahlen ermittelt hat, die dann die Grundlage waren für die Verkehrsplaner, das heutige Massnahmenpaket auszuarbeiten.

Die wesentlichen Massnahmen im Überblick (um was geht es da jetzt konkret): Die vom Stadtrat vorgeschlagenen Massnahmen sind natürlich hauptsächlich durch den vorher dargestellten Motionsauftrag vorbestimmt worden. Im Wesentlichen geht es also um Folgendes:

- Zuerst um Steuerung von Lichtsignalanlagen. Hier geht es um kürzere Umlaufzeiten, so dass der Verkehrsfluss beschleunigt werden kann. Teilweise sind die Umlaufzeiten zurzeit recht hoch. Ein Beispiel aus eigener Erfahrung. Bei der Überquerung der Zürcherstrasse habe ich einmal auf die Uhr geschaut. Es ging tatsächlich 1 Minute 35 Sekunden, bis ich wieder ein grünes Licht bekam. In dieser Studie, das war wirklich ein interessanter Schluss, wird auch aufgezeigt, dass die lange Umlaufzeiten in Winterthur dazu führen, dass die Grünphasen (nach den Worten der Verkehrsplaner) nicht gesättigt sind. Es könnte also viel mehr Verkehr abgewickelt werden als es tatsächlich der Fall ist. Mit anderen Worten: Die langen Grünphasen verleiten dazu, relativ gemütlich durch die Stadt zu fahren. Ein Phänomen, das auch die Verkehrsfachleute erstaunt hat und das man sich nicht ganz erklären kann. Weiter will man bei diesen ersten Massnahmen aus dem Paket auch die koordinierten Abschnitte teilweise neu gliedern und so konstante Umlaufzeiten erreichen.

- Weiter geht es um neue Lichtsignalanlagen. Punktuell kann mit neuen Lichtsignalanlagen erreicht werden, dass auf Fussgängerstreifen querende Fussgänger nicht zu jeder Zeit den Verkehrsfluss auf einer Hauptachse unterbrechen. Zusammen mit der Koordination mit den benachbarten Lichtsignalanlagen kann so der Durchfluss des Verkehrs besser sichergestellt werden.

- Weiter geht es auch um verkehrsorganisatorische Massnahmen. Es handelt sich da im Wesentlichen um die Umgestaltung von Verkehrsknoten. Durch die Abschaffung von Linksabbiegebeziehungen bleibt ein Knoten über eine weniger lange Zeit blockiert, so dass der Verkehrsfluss auf den Hauptachsen eines Knotens besser gewährleistet ist.

- Viertens sind auch bauliche Massnahmen vorgesehen. Darunter fallen der Ausbau von Strassenspuren oder die Einrichtung von Fahrbahnhaltestellen.

Was in dieser Diskussion vielleicht fast etwas vergessen geht. Die Massnahmen führen in den meisten Fällen zu einer Verbesserung der Reisezeiten für den öV und für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Insofern ist das Massnahmenpaket sehr wohl geeignet, auch Verbesserungen für den MIV zu erreichen und den Verkehrsfluss insgesamt zu verbessern.

Ein Beispiel aus der Studie zu einem Reisezeitvergleich auf der Achse Tösstalsstrasse zeigt, dass die Reisezeiten für den öV und den MIV mit der Umsetzung der hier vorgeschlagenen Massnahmen sinken würden.

Zu den Kosten dieses Kredites. Der Gesamtkredit beträgt Fr. 4,6 Mio. Einen erheblichen Anteil kann man noch abziehen, weil man dann Gelder bekommt aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes und aus dem kantonalen Strassenfonds, im geschätzten Umfang von ca. Fr. 3,7 Mio. So bleibt netto noch ein Kredit von Fr. 900'000, der auf die Stadtkasse fällt.

Im Detail setzt sich der Kredit so zusammen: Es sind insgesamt 17 Massnahmen, die ich später noch kurz in geraffter Form vorstellen werde, die Fr. 4,1 Mio. ausmachen. Dazu kommen eine Reserve und eine Rundung, so kommt man zu diesen Fr. 4,6 Mio.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass mit der Beschlussfassung vom Gemeinderat heute nur ein Gesamtkredit im Sinn von einem Rahmenkredit bewilligt wird. Der Stadtrat entscheidet dann über die Aufteilung in einzelne Objektkredite, wie das auch im Antrag zur Weisung so vorgesehen ist. Insofern besteht noch eine gewisse Flexibilität. Wenn ich nachfolgend die einzelnen Massnahmen vorstelle, so basieren die angeführten Franken-Beträge auf einer Grobkostenschätzung. Es geht heute also nicht um verbindliche Bewilligungen der einzelnen Massnahmen.

Der Kommission war es im Lauf der Beratungen aber ein Anliegen, genauer zu wissen, welche Massnahmen diese Vorlage umfasst. Wie gesagt: Im Antrag sind diese nicht genauer beschrieben. Allein übers Lesen der Weisung wird einem nämlich nicht alles klar. Einiges ergibt sich erst aus dem Anhang zur Weisung oder im Detail dann aus dem «Steuerungs- und Dosierungskonzept». Das ist vielleicht ein kleiner Kritikpunkt von ihm, dass man in der Weisung den Überblick nicht so klar hatte. Wir sind dann aber in der Kommission mit einer guten Übersicht bedient worden, welche die 17 Massnahmen auflistet, und ich kann auch nachvollziehen, aus was schliesslich insgesamt der Betrag von Fr. 4,14 Mio. resultiert.

Nicht zu diesen Massnahmen (das ist auch noch wichtig, das hier festzuhalten) gehören die viel diskutierte Umgestaltung der Wülflingerstrasse bei der Bushaltestelle Schloss, der Knoten Härti, die Zürcherstrasse im Bereich des Zentrums Töss, Projekte im Gebiet Neuhegi-Grüze und die Technikumstrasse als Gesamtprojekt.- Im Bereich der Technikumstrasse ist nur eine Einzelmassnahme, nämlich der Knoten Technikumstrasse / Turmhaldenstrasse, wo es ein Lichtsignal geben soll, Gegenstand dieser Vorlage.

Festzuhalten ist an dieser Stelle auch, dass der Gemeinderat nur die Finanzen spricht. Die jeweiligen strassenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren bleiben vorbehalten. Das heisst mit anderen Worten: Die Betroffenen können sich im Rahmen dieser jeweiligen Bewilligungsverfahren noch einbringen, und diejenige Behörde, die das Projekt festsetzt, hat sich dann auch mit allfälligen Einwänden gegen einzelne Projekte auseinanderzusetzen.

Ich komme nun zu den einzelnen Massnahmen der Vorlage. Unter der Ziffer 1 kommen zuerst die Massnahmen, die unter den Begriff «Steuerungen der Lichtsignalanlagen (LSA)» fallen.

- Bereich Technikumstrasse. Es geht um die Technikumstrasse Bahnhof – Taleggknoten. Momentan gibt es da einen einzigen Koordinationsabschnitt zwischen Taleggknoten und dann weiter bis zum Brühlegg. Neu soll es drei Koordinationsabschnitte geben mit dem Vorteil von kürzeren Umlaufzeiten und höherer Flexibilität für Busdurchfahrten. Das ist mit Fr. 270'000 veranschlagt.

Eine zweite Steuerung betrifft den Bereich Seen. Im Zentrum von Seen ist gedacht, dass man auch die Steuerung verbessern will, mit derselben Begründung. Diese Massnahmen umfassen Fr. 120'000.

Eine dritte Steuerung betrifft den Bereich Innenstadt Nord. Im Wesentlichen geht es um die Achse Wülflingerstrasse. Im Bereich Innenstadt Nord – hauptsächlich mit den Achsen Wülflingerstrasse, St. Georgenstrasse und Museumsstrasse – besteht im Detail ein recht komplexes Verkehrsregime. Auch hier soll durch die Vereinheitlichung und Anpassung der Umlaufzeiten der Verkehrsfluss verbessert werden. Das macht hier Fr. 250'000 aus.

Das wäre der erste Bereich. Der zweite Bereich betrifft die Zuflussdosierungen.

Der erste ist an der General-Guisan-Strasse. In diesem Bereich verkehren vier Buslinien (1, 5, 14 und 680). Mit einem periodisch eingesetzten Lichtsignal für die Fahrtrichtung von der General-Guisan-Strasse her soll das Aus- bzw. Einfahren der Busse aus bzw. in die Stadthausstrasse erleichtert werden. Eine Verbesserung der Situation soll es auch dadurch geben, dass der MIV von der Stadthausstrasse in die Museumsstrasse umgelagert wird. Das kostet

rund Fr. 350'000. Die Kommission hat da einem FDP-Antrag zugestimmt, dass dieses Lichtsignal nur in Betrieb zu setzen, wenn tatsächlich ein Bedürfnis für eine Steuerung ausgewiesen ist. Man sieht das auch auf dem gelben Blatt mit den abschliessenden Anträgen. Umgekehrt ist ein Minderheitsantrag gestellt worden, auf diese Massnahme ganz zu verzichten. Eine zweite Massnahme im Bereich Zuflussdosierungen ist im Bereich Tösstalstrasse. Wir haben eine ähnliche Situation auf der Tösstalstrasse stadteinwärts vor dem Zwingliplatz-Knoten. Hier soll die Vorfahrt des Busses in Richtung Zwingliplatz durch ein Lichtsignal erleichtert werden. Kostenpunkt hier: Fr. 350'000. Der Kommissionsantrag, den ich bei der Massnahme vorhin vorgestellt habe, soll auch hier sicherstellen, dass das Lichtsignal nur bei einem echten Bedürfnis in Betrieb ist.

Der dritte Bereich sind verschiedene LSA. Zuerst bei der General-Guisan-Strasse. Konkret hat es einen Fussgängerstreifen dort. Diesen Übergang will man in eine LSA einbinden und zusammen mit der bestehenden LSA am Taleggknoten bringt das eine wesentliche Verbesserung. Und zwar kann dann die Grünphase voll genutzt werden, ohne dass sie durch querende Fussgänger unterbrochen wird. Zusammen kostet das Fr. 200'000.

Dann ist der Knoten Turmhaldenstrasse / Technikumstrasse. Dieser ist den meisten bekannt, er ist sozusagen das «pièce de résistance» an der Technikumstrasse und den Verkehrsplanern schon lange Zeit ein Dorn im Auge. Die querenden Fussgänger können auch hier den Verkehrsfluss jederzeit unterbrechen, wenn sie über den Fussgängerstreifen gehen, und so die ganze Koordination der Grünphasen erheblich beeinträchtigen. Deshalb soll hier eine Lichtsignalanlage für Abhilfe sorgen. Kostenpunkt: Fr. 500'000.

Der vierte Bereich sind verschiedene Knoten, die umgebaut werden.

Der Knoten St. Georgen-Strasse / Lindstrasse. Hier sollen die Einfahrten von der Hauptachse Lindstrasse in die St. Georgenstrasse unterbunden werden. Das ergibt eine Phase weniger pro Umlauf und damit kürzere Umlaufzeiten. Auch die Verkehrssicherheit der Velofahrer auf dem separaten Veloweg entlang der Lindstrasse stadteinwärts kann so noch verbessert werden. Kostenpunkt dieser Massnahme: Fr. 40'000.

Ein zweiter Knoten ist der Zwingliplatz. Beim Zwingliplatz herrscht eine komplexe Situation, weil Strassen aus fünf Richtungen zusammenkommen (Tösstalstrasse, Unterer Deutweg, Oberer Deutweg und Pflanzschulstrasse). Um momentan alle Verkehrsbeziehungen abzuwickeln, braucht es relativ viele Phasen pro Umlauf. Vorgeschlagen ist deshalb die Aufhebung von drei Linksabbiegebeziehungen, um so eine höhere Verkehrskapazität zu erreichen. Kostenpunkt dieser Massnahme: Fr. 200'000. Dazu liegen Minderheitsanträge vor, die darauf abzielen, auf den Umbau des gesamten Knotens zu verzichten oder wenigstens die quartierintern bedeutsame Linksabbiegebeziehung vom Unteren Deutweg her zu erhalten.

Ein weiterer Knoten ist St. Gallerstrasse / Pflanzschulstrasse. Auch hier will man die Linksabbiegerbeziehungen aufheben. So will man auch an diesem Knoten denselben Effekt erreichen. Kostenpunkt: Fr. 60'000.

Ein weiterer Bereich ist eine Fahrbahnhaltestelle, die Fahrbahnhaltestelle Fotozentrum. Es besteht dort heute schon eine Haltestelle stadtauswärts. Diese Einrichtung einer Fahrbahnhaltestelle steht im Zusammenhang mit den vorher dargestellten Massnahmen am Zwingliplatz. Mit der Fahrbahnhaltestelle soll erreicht werden, dass sich die Strecke von hier bis zum Zwingliplatz bei einem wartenden Bus besser entleert und so Stausituationen entschärft werden können. Kostenpunkt: Fr. 200'000. Hier liegen ebenfalls Minderheitsanträge vor, die sich gegen diese Massnahme richten.

Dann haben wir noch eine Massnahme in Töss, es geht um die Schlosstalstrasse. Hier geht es um eine zweiteilige Massnahme: Einerseits sollen die beiden zurzeit sehr schmalen Einspurstrecken etwas erweitert werden, so dass der Bus auf der rechten Spur, die auch der Busvorfahrt dient, zufahren kann. Derzeit sind die vorhandenen Einspurstrecken zu schmal, als dass man dort überholen könnte. Andererseits soll mit dem Umbau der bestehenden Haltestelle Rebwiesen stadteinwärts zu einer Fahrbahnhaltestelle die Entleerung des Knotens

Schlosstalstrasse / Zürcherstrasse verbessert werden. Kostenpunkt: Fr. 900'000. Ein Minderheitsantrag richtet sich auch gegen die Fahrbahnhaltestelle Rebwiesen.

Dann gibt es noch einen Bereich, in dem es um weitere Planungen geht.

St. Gallerstrasse: Massnahmen zur St. Gallerstrasse sind momentan in diesem Kreditantrag nicht enthalten. In einem zweiten Schritt soll aber auch diese Achse angeschaut werden. Für weitere Planungen soll daher ein Kredit gesprochen werden. Dafür sind Fr. 100'000 vorgesehen.

Wülflingerstrasse: Dasselbe gilt auch für die Wülflingerstrasse. Angedacht sind hier eine Verlängerung der Busspur stadteinwärts und eine Überprüfung des Knotens Blumenau stadtauswärts. Es müssen auch hier zuerst die notwendigen Planungen erarbeitet werden. Kostenpunkt: Fr. 100'000.

Dann haben wir den Punkt Verkehrstechnischer Unterhalt. Bei diesem Punkt geht es um finanzielle Ressourcen im Hinblick auf kleinere Anpassungen an einzelnen Steuerungen oder Nachjustierungen. So hat man den Spielraum, wenn sich unerwartete Probleme ergeben. Die Federführung liegt hier aber bei der Stadtpolizei. Dafür sind Fr. 200'000 eingeplant.

Weiter geht es auch noch um Planungsstudien (Schaffhauserstrasse / Frauenfelderstrasse). Die beiden genannten Achsen werden mit den vorgeschlagenen Massnahmen noch nicht angetastet. Für die Planung soll hier ebenfalls ein Teil des Kredits verwendet werden (Fr. 150'000).

Zuletzt noch der 10. Punkt: Übergeordnetes Baustellenmanagement. Beim Baustellenmanagement will man auch Verbesserungen erreichen. Deshalb sollen hierfür Mittel (Fr. 150'000) reserviert werden. Die Federführung liegt auch hier bei der Stadtpolizei.

Das wären also die 17 Massnahmen. Wenn man die einzelnen Beträge zusammenrechnen würde, ergibt das eben die Fr. 4,14 Mio.

Noch ein Wort zur Kommissionsberatung. Die Kommission Bau und Betriebe (BBK) hat sich intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt. Sie hat die Vorlage in fünf Lesungen durchberaten. Sie hat auch einen Experten, der an der Ausarbeitung des «Steuerungs- und Dosierungskonzepts» beteiligt war, eingeladen. 44 Fragen wurden von der BBK schriftlich gestellt und diese sind beantwortet und im Kommissionsprotokoll gedruckt worden. An zwei Lesungen haben wir alle Massnahmen im Detail beraten und dabei auch angeschaut, was es für Ausweichverkehr geben wird und wie dieser sich auswirken wird.

Die Kommission hat grossmehrheitlich die Vorlage wohlwollend aufgenommen. Man hat anerkannt, dass der Stadtrat den parlamentarischen Auftrag ernst genommen und ihn durch die Vorlage eines Massnahmenpakets erfüllt hat. Je nach Parteifarbe war natürlich die Haltung unterschiedlich, ob man noch mehr hätte erwarten dürfen oder ob es auch mit weniger gegangen wäre. Die Diskussion wurde dann heftiger, als es um ganz konkrete Massnahmen ging. Ich habe bei der Präsentation der einzelnen Massnahmen bereits auf die gestellten Anträge hingewiesen.

Die BBK hat letztlich zwei Anträge angenommen. Einerseits einen Antrag der GP/AL-Fraktion. Nach diesem Antrag soll durch die vorgeschlagenen Massnahmen keine substanzielle zusätzliche Belastung durch den MIV in den angrenzenden Quartieren entstehen. Andererseits (auf Antrag der FDP-Fraktion) sollen die Zuflussdosierungen an der General-Guisan-Strasse und an der Tösstalstrasse nur dann in Betrieb sein, wenn tatsächlich ein Bedürfnis vorliegt.

Die Kommission hat den inhaltlich so ergänzten Anträgen mit 7:2 Stimmen zugestimmt und schliesslich der Abschreibung der Motion mit 9:0 Stimmen zugestimmt.

Die Kommissionsanträge liegen für den Rat auf dem gelben Blatt auf – für das Publikum zeige ich das in der Präsentation:

1. Die Planungsstudie «Steuerung- und Dosierungskonzept (ÖV-Hochleistungskorridor) Achse Töss – Hauptbahnhof – St. Gallerstrasse und Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (Projekt-Nr. 11'633) wird ein Rahmenkredit von CHF 4,6 Mio. (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Mit flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen muss sichergestellt werden, dass keine substanziellen zusätzlichen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in

den angrenzenden Quartieren entstehen (z.B. beim Fotozentrum, durch die Aufhebung des Linksabbiegers auf der Tösstalstrasse in die Pflanzschulstrasse).

Bei der Realisierung der Massnahmen sind folgende Vorgaben zu beachten:

Bei den Zuflussdosierungen an der General-Guisan-Strasse (bei der Einmündung der Stadthausstrasse) und an der Tösstalstrasse (stadteinwärts) ist sicherzustellen, dass die Lichtsignale für die Dosierung zugunsten des öffentlichen Verkehrs nur zu den (Haupt-)Verkehrszeiten in Betrieb sind, wenn tatsächlich ein Bedürfnis für eine Steuerung ausgewiesen ist.

Über die Aufteilung des Rahmenkredits in die Objektkredite entscheidet der Stadtrat.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. April 2016.

3. Die erheblich erklärte Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur (GGR-Nr. 2012.71) wird als erledigt abgeschrieben.

An dieser Stelle danke ich dem Departementsvorsteher Josef Lisibach und den beteiligten Mitarbeitenden der Verwaltung, darunter insbesondere Raffael Noesberger als Gesamtleiter Verkehr, für den fruchtbaren Dialog während der Beratungen in der Kommission. Es sind viele Ansprüche der Kommission zu befriedigen gewesen. Ausserdem ist auch die Bereitschaft da gewesen, die Fraktionen in ihren Gremien zu unterstützen und fachlich aufzudatieren.

Die FDP-Fraktion wird im Rahmen der Detailberatung zur Vorlage Stellung nehmen.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank an Felix Helg als Referent dieser doch umfassenden Vorlage. Ich möchte zuerst Stadtrat Josef Lisibach anfragen, ob der Stadtrat sich den beiden Anträgen, wie sie auf dem gelben Blatt stehen, anschliesst.

Stadtrat J. Lisibach: Der Stadtrat schliesst sich den beiden Anträgen an.

Ratspräsident F. Landolt: Wir haben den Antrag des Stadtrates bestehend aus drei Einzelanträgen. Es geht um eine Planungsstudie, es geht um einen Kredit von Fr. 4,6 Mio. und es geht darum, dass die Motion abgeschrieben wird. Wir haben die Notwendigkeit, denke ich, da die Minderheitsanträge wahrscheinlich nochmals gestellt werden, dass wir Ziffer 2 zuerst durchberaten resp. klären. Im Anschluss sollte es möglich sein, dass man über die einzelnen Anträge abstimmt und sie ablehnt oder annimmt.

Gibt es Meldungen für weitere Anträge neben den beiden BBK-Anträgen?

P. Rütsche (SVP): Die SVP hat zwei Verzichtsanträge zu diesem Projekt. Soll ich die jetzt schon stellen? – Ja.

Der eine Antrag geht um die Fahrbahnhofstelle Fotozentrum (an der Tösstalstrasse). Die SVP stellt den Antrag, diese aus dem Projekt herauszustreichen.

Unsere Begründung: 1. Die Fahrbahnhofstelle ist ein Hindernis für alle Autofahrerinnen und Autofahrer. 2. sind wir der Meinung, dass eine Panne eines Busses in dieser Situation dort zu sehr hohen Verkehrsproblemen führen könnte. Dann steht der Bus genau an der Fahrbahnhofstelle und mit der Kurve gleich danach wird es schwierig, den Bus quasi zu überholen. Der 3. Grund, weshalb wir gegen diese Fahrbahnhofstelle sind: Es ist auch ein Hindernis für Rettungsfahrzeuge. Die Tösstalstrasse ist eine oft befahrene Route für Polizei-, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge. Da stellt sich auch die Frage wegen Gassenbildung und Ausweichverkehr, damit diese Rettungsfahrzeuge ohne grosse Verhinderung passieren können. Gibt es dort Verzögerungen, fehlen schlussendlich beim Einsatz wertvolle Minuten. Das zu der Fahrbahnhofstelle.

Der 2. Antrag ist zum Überlastungsschutz an der General-Guisan-Strasse. Dort stellt die SVP-Fraktion den Antrag, dass man das herausstreicht. Die Unterbindung Fahrbeziehung als flankierende Massnahme ist natürlich auch zu streichen. Unsere Begründung dazu ist, dass diese Zuflussdosierung zurzeit überhaupt nicht nötig ist. Bereits heute gewähren die Autofahrerinnen und die Autofahrer dem Bus den Vortritt, der Bus hat unserer Meinung nach überhaupt keine Probleme, dort hineinzufahren. Zudem ist dort der Fussgängerstreifen, über den die Fussgänger gehen, wenn sie nach dem Aussteigen die Strasse überqueren. So findet

automatisch eine Dosierung statt, d.h. man hat immer wieder Lücken. Der dritte Grund: Es ist für uns noch nicht ganz geklärt, wie das Ganze funktionieren wird bezüglich der Aktivität dieser Lichtsignalanlage. Wir freuen uns natürlich, dass es nicht eine generelle Anlage gibt, sondern wirklich nur für den Bus, aber der Buschauffeur muss ja dann irgendwie ein Signal geben. Entweder muss er das vor der Haltestelle geben oder während er abfährt. Wenn es dann eine Zeitverzögerung gibt, kann es sein, dass die Kreuzung dann wieder zu ist. Dann muss der Autofahrer dem Bus wieder den Vortritt geben. Das zu unserer Begründung. Wir finden, das kann man sehr gut herausstreichen, das reicht so.

Ratspräsident F. Landolt: Ich möchte zuerst alle Minderheitsanträge präsentiert bekommen, damit wir eine Gesamtschau haben, um was es geht. Dann würde ich das Vorgehen bekanntgeben, welche Anträge wir zusammen behandeln und damit auch die Wortmeldungen. Damit möchte ich die FDP auffordern, ihren Minderheitsantrag ebenfalls zu präsentieren.

St. Feer (FDP): Die FDP beantragt eine Änderung von Ziffer 2, und zwar dahingehend: «Bei der Neugestaltung des Knotens Zwingliplatz ist der Linksabbieger vom Unteren Deutweg in Richtung Tösstalstrasse (stadteinwärts) und Pflanzschulstrasse beizubehalten.» Die Begründung ist folgendes: Die Aufhebung dieses Linksabbiegers stellt für die Bevölkerung im Stadtkreis Mattenbach eine klare Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur dar. Das sah die Stadt zwar mit Zählungen anders: Man machte Zählungen vor Ort, u.a. in der Migros-Tiefgarage, und hat gezählt, wie viele Autos aus dem Quartier in diese Tiefgarage fahren. Nur ist das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung komplexer und man kann nicht einfach auf den Deutweg stehen und dort Verkehrszählungen machen oder zählen, wie viele in die Tiefgarage des Migros fahren. Die Massnahme wird den Bedürfnissen der Bevölkerung im Mattenbach nicht gerecht. Viel spannender wäre gewesen, wenn man in diesem Zusammenhang die Asymmetrie des Verkehrsflusses unter die Lupe genommen: Wie viele fahren aus dem Unteren Deutweg in die Pflanzschulstrasse und wie viele Autos kommen aus der Pflanzschulstrasse in den Deutweg hinein. Das ist heute schon eine Asymmetrie im Verkehrsfluss und es wäre spannend gewesen zu wissen, weshalb das so ist und wie man diese Asymmetrie beheben könnte. Beim Verkehr ist es so: Wenn 100 Autos in die eine Richtung fahren, fahren 100 Autos auch in die andere Richtung. Das ist sogar bei den Velos so. Wenn 100 Velos über den Knoten fahren (die sind ja auch betroffen von dieser Massnahme), fahren auch 100 Velos wieder zurück. Leider hat der Stadtrat dieser Asymmetrie keine Aufmerksamkeit geschenkt und kommt nun in eine totale Asymmetrie hinein. Es ist in eine Richtung Null und in die andere Richtung ist es der volle Verkehr, den wir heute schon haben. Das ist falsch, das ist verkehrsplanerisch falsch. Verkehrsplanung, das habe ich einmal im Studium gelernt, ist eine Wissenschaft. Was wir hier haben, ist eine 100%ig politische Lösung, da hat es Null Verkehrsplanung und Null Wissenschaft dahinter. Natürlich kommt die BBK dann mit den flankierenden Massnahmen, es dürfe keinen Umgehungsverkehr haben – nur führt diese Asymmetrie einfach dazu, dass diese Verkehrsachsen, die heute schon sehr stark tangiert sind, noch weiter tangiert werden. Es kommt noch mehr Verkehr und das führt dazu, dass der gesamte Verkehrsfluss in Winterthur nochmals dichter wird und eigentlich noch mehr ins Stocken gerät. Letztlich ist diese Streichung nur dazu gut, dass man den motorisierten Individualverkehr weiter benachteiligt. Leider müssen die Velofahrer auch darunter leiden, da sie auch nicht mehr über diesen Knoten fahren können. Nicht einmal für diese hat die Kommission eine Lösung gefunden. Es geht darum, den motorisierten Individualverkehr zu benachteiligen – und dann ist jedes Mittel recht, auch wenn es auch die Velofahrer trifft. Für die Verkehrsplanung ist diese Asymmetrie eine Bankrotterklärung, man darf es nicht machen – Winterthur macht es. Mich stört das.

Ratspräsident F. Landolt: Wortmeldungen zu diesen Anträgen erfolgen nachher. Wir haben noch zwei Minderheitsanträge von der CVP/EDU-Fraktion betreffend Zwingliplatz und Fahrplanhaltestelle.

Z. Dähler (CVP/EDU): Zum Antrag der CVP/EDU bezüglich dem Knoten Zwingliplatz: Wir von der Fraktion stellen den Antrag, dass der Rahmenkredit von Fr. 4,6 Mio. um Fr. 200'000 gekürzt wird und damit verbunden alle Massnahmen zum Zwingliplatz gestrichen werden. Das ist der Unterschied zum Antrag der FDP. Der Zwingliplatz ist aus unserer Sicht das komplexeste System im ganzen Rahmenkredit, das sagte auch schon Felix bei der Einführung. Gut möglich, dass die Abschaffung dieser Linksabbieger für einige Verkehrsteilnehmer gut ist. Andere aber werden benachteiligt, auch das hat man mitbekommen. Ich glaube zudem, dass diese Massnahmen, gerade für den Bus, kontraproduktiv sind. Der Bus kommt heute erfahrungsgemäss problemlos über diese Kreuzung. Problemlos heisst: Innerhalb einer Grünphase. Erfahrungsgemäss (ich fahre fast täglich 2 x mit dem Bus über den Zwingliplatz) besteht stadteinwärts nur ein Problem, nämlich dass der Bus vor der Bushaltestelle Depot nicht bis zur Bushaltestelle fahren kann, weil Autos im Weg stehen. Aber dieses Problem lösen wir nicht mit diesen Massnahmen am Zwingliplatz, dafür gibt es die Ampelanlage am Ende der Busspur. Die Massnahmen am Zwingliplatz bringen aus einer Sicht für den Bus nichts, dafür müssen die anderen Verkehrsteilnehmer auf dem Unteren und Oberen Deutweg, die in die Tösstalstrasse abbiegen wollen, einen massiven Umweg in Kauf nehmen. In der Kommission wurde immer wieder gesagt, es betreffe in der Stosszeit ja nur 50 Autos pro Stunde. 50 Autos, die nachher via Zeuhhausstrasse, Knoten Talegg und St. Gallerstrasse fahren müssen – zwingend. Und der Taleggknoten und die St. Gallerstrasse sind in den Stosszeiten bereits überlastet. Nur 50 Autos, die pro Stunde im schlimmsten Fall einen Umweg machen müssen, der 3 x länger ist als der ursprüngliche Weg. Und das im Stop-and-Go-Verkehr, da die St. Gallerstrasse und der Knoten Talegg bereits heute überlastet sind. Und wenn wir das haben, was passiert dann auf diesen Strassen? Es kommt öfters zum Verkehrskollaps. Und wenn wir das haben, dann steckt der Bus schlussendlich im Stau fest. Also bringen diese Massnahmen wiederum nichts. Seltsamerweise ist in diesem Zusammenhang immer nur von diesen 50 Autos die Rede. 50 Autos sind ja nicht viel, oder? Wenn man aber davon ausgeht, dass man ca. 5 Stunden Stosszeit hat pro Tag, sind das schon 250 Autos pro Tag. Wenn man das nun hochrechnet auf das Jahr, dann komme ich auf eine Zahl von rund 100'000 Autos, die davon betroffen sind. Also nicht nichts. Und Velos, das haben wir auch schon gehört, sind da noch nicht eingerechnet. Entscheidend für uns ist aber, dass die Streichung des Linksabbiegers nicht nur die Bevölkerung in der Breite betrifft. Betroffen sind auch die Unternehmer in der Region (Post, Migros, Denner, Zahnarztzentrum, Restaurant Giardino, Läbesruum, Sässeli u.v.m.). In der Studie wurde vorgeschlagen, dass man bei diesen Unternehmen eine Befragung macht, um ihre Bedürfnisse abzuholen. Das wurde nicht gemacht und wir fragen uns, warum man dies nicht gemacht hat und warum wir darum nicht auf die Bedürfnisse der Unternehmen eingehen können. Laufend sprechen wir darüber, dass wir in der Stadt attraktiver werden müssen für Unternehmen und für Arbeitsplätze in Winterthur, dass wir auch mehr Arbeitsplätze schaffen wollen. Aber dann haben wir eine solche Vorlage, die man so einfach nicht brauchen kann. Von liberaler Seite wird sie aus meiner Sicht auch ganz klar zu wenig bekämpft. U.a. aus der Kommission heraus möchte z.B. die GLP lieber nach dem Prinzip Hoffnung dem Bus etwas zusprechen und gleichzeitig die Zufahrt zu den Unternehmen beschränken. Was ich aber auch nicht verstehe: Die Motion will den öV priorisieren und richtet sich dabei gegen das beliebte, schnelle und umweltverträgliche Velo – zumindest am Zwingliplatz. Alle diejenigen, die mit dem Velo von der Breite zum Mattenbach und via Schnellroute am Mattenbach entlang und dann über den Zwingliplatz wollen, werden wie die Autofahrer zu einem Umweg gezwungen. Und dieser ist nicht attraktiv und gefährlicher als die heutige bestehende Verkehrslösung am Zwingliplatz. Ich selber könnte nur über die Tösstalstrasse zur Post fahren und bekanntlich gibt es auf dieser im Bereich Zwingliplatz für die Velofahrer keine eigene Spur. Wird diese Vorlage heute angenommen, werde ich auch in Zukunft mit dem Bus unterwegs sein. Auf dem Weg zum Migros oder zur Post bin ich dann vielleicht ein paar Sekunden schneller. Auf dem Heimweg aber verpasse ich wahrscheinlich den Bus, weil ich als Fussgänger nicht mehr 2 Grünphasen habe wie heute, sondern nur noch eine. Somit ist auch klar, dass die geplanten Massnahmen am Zwingliplatz auch für einen Teil der Fussgänger zum Nachteil wird. Als regelmässiger Busfahrer über den Zwing-

liplatz sage ich, dass diese Massnahmen nicht nötig und für die Velofahrer, Autofahrer und Fussgänger kontraproduktiv sind. Deshalb muss man sie ablehnen.

Nun kurz zum 2. Antrag: Wir von der CVP/EDU-Fraktion stellen den Kürzungsantrag, dass man Fr. 200'000 kürzt und damit verbunden die beiden Fahrbahnhaltestellen nicht in diesem Rahmenkredit umsetzt, sondern im nächsten. Es ist ja erst der erste von drei solchen Rahmenkrediten, über den man heute spricht. Wir hörten, dass eine solche Fahrbahnhaltestelle zwingend im Zusammenhang mit einem Verkehrsknotenpunkt anzuschauen ist. Ich gehe davon aus, dass unser Antrag zum Zwingliplatz heute abgelehnt wird, und darum gilt für beide Fahrbahnhaltestellen das Gleiche, nämlich: Machen wir zuerst die Kreuzung, also zuerst den Zwingliplatz und die Kreuzung Zürcherstrasse / Schlosstalstrasse. Wenn man dann merkt, dass es die Fahrplanhaltestelle immer noch braucht, dann kann man diese im nächsten Rahmenkredit wieder aufnehmen.

Ratspräsident F. Landolt: Das waren die insgesamt 5 vorliegenden Minderheitsanträge. Ich schlage vor, dass wir folgendermassen vorgehen: Wir sprechen zuerst über die Fahrbahnhaltestellen, und da zuerst über den Antrag 7 der CVP/EDU, die Kürzung des Rahmenkredites um Fr. 200'000 und damit verbunden eine Verschiebung der projektierten Fahrbahnhaltestellen auf den nächsten Rahmenkredit. Wenn dieser angenommen würde, dann würde sich der Antrag 2 von der SVP zur Fahrbahnhaltestelle nämlich automatisch erübrigen.

Zur Gesamtvorlage und zur Würdigung der gesamten Massnahmen inkl. dem Minderheitsantrag der CVP möchte ich das Wort Reto Diener als Erstmotionär geben.

R. Diener (Grüne/AL): Ich möchte vorab als Ergänzung bezüglich dem Vorgehen den Antrag stellen, dass man das nicht so detailliert auf jede Massnahme einzeln macht, sondern dass die Redner, die sich melden, sich jeweils gleich zu den entsprechenden Dingen äussern. Ich denke, das wird sonst zu langfädig. Das wäre mein Vorschlag. Es macht keinen Sinn, dass wir jeden dieser Anträge einzeln ausführlich diskutieren, weil sie zum Teil auch zusammenhängen.

Gerne äussere ich mich nun kurz auch noch dazu, vielleicht in einem Votum, das etwas länger ist als sonst. In den letzten Monaten habe ich mich mit langen Voten stark zurückgehalten, heute erlaube ich mir, wieder ein bisschen ausführlicher zu werden. Als «Vater» dieser Motion, als Erstmotionär, der letztendlich den Prozess angeschoben hat vor 5 Jahren. Felix Helg hat das sehr schön ausgeführt. Wir sind vor 5 Jahren in diesen Prozess eingestiegen und mussten dann mehrere Runden drehen. Wir blieben hartnäckig dran, haben mit der Verkehrsplanung zusammen intensiv nachgedacht und versucht, etwas zu bewegen, so dass wir am Schluss bei einer Motion waren und heute die Erheblichkeitserklärung zur Kenntnis nehmen konnten und daraus folgend das Projekt vorliegen haben, das jetzt zum ersten Mal mit einem ganz konkreten Satz von Massnahmen die Priorisierung und die Bevorzugung von Stadtbuss in der Stadt Winterthur auch tatsächlich auf das Tapet bringt.

Es ist nicht so, dass das etwas ist (wie das vorhin z.T. von den Vertretern der rechten Seite gesagt wurde, die diese Anträge gestellt haben), das nicht funktionieren kann. Die Fachleute haben uns sehr überzeugend und glaubwürdig in Kenntnis gesetzt, dass diese Massnahmen alle möglich sind und dass sie eben auch sinnvoll sind. Dass es etwas braucht, das wissen wir alle schon lange. 2015 stand es im Landboten und zog weite Kreise: «In Winterthur bleibt der Bus am häufigsten im Stau stecken.» Wir sind mit diesem Vorstoss nicht weltfremd unterwegs, sondern wir haben tatsächlich in Winterthur nicht nur relativ, sondern auch absolut die meisten Busbehinderungssituationen, die meisten Busverzögerungsstellen, die im ganzen Kanton festgestellt werden konnten. Das hat sich bei den Messungen des ZVV eindeutig gezeigt. Wir brauchen also die Massnahmen, wir müssen etwas machen. Es ist kein Zustand. Wir brauchen einen Anti-Stau-Booster, aber nicht für den MIV, sondern für Stadtbuss. Heute, endlich, nach diesen vielen Jahren, liegen nun diese Massnahmen vor und dank einer Anfrage, die letztes Jahr von Benedikt Zäch gestellt wurde, wissen wir auch, dass wir nicht nur Zeit verlieren auf dieser Strecke, sondern dass wir auch viel Geld verlieren. Wir haben einerseits die Schätzungen, die immer im Raum waren in den Budgets, die zeigten, dass wir durch diese Verzögerungen viel Geld verlieren im wirtschaftlichen Sinn. Geld, das im Prinzip auf den

Strassen liegenbleibt. Und wir wissen nun auch, dass der ZVV in die Situation, die wir heute haben, jährlich fast 1 Mio. hineinschiesst, um Fahrplanstabilisierungen durchzuführen. Fahrplanstabilisierung heisst, dass man mehr Busse fahren lässt, sie ein bisschen länger fahren lässt, und damit auch mehr Chauffeure braucht. Das bedeutet eben diese Zusatzinvestitionen, die eigentlich nicht notwendig wären, weil man schlicht und ergreifend zu viel Stau für den Bus hat auf den Strassen. Dieses Geld fehlt dann, um den Ausbau finanzieren zu können, um das Netz insgesamt leistungsfähiger machen zu können.

Wenn wir das anschauen, gleichzeitig mit der Statistik der Personentransporte, die Stadtbus jedes Jahr ausweist, sieht man, dass man in den letzten Jahren kaum mehr eine Steigerung der Personentransporte von Stadtbus hatte. Wenn man dagegen stellt, wie die Stadt Winterthur wächst, wie viele Einwohner mehr in die Stadt gekommen sind, dann muss man da schon ein grosses Fragezeichen setzen. Das führt letztendlich dazu, dass wir noch mehr Verkehr, noch mehr Autos, auf den Strassen haben. Noch mehr Leute, die vielleicht sogar gar nie den Bus benutzen, und die damit die Situation auf den Strassen noch mehr verschlechtern und zu noch mehr Stausituationen führen. Wir schaffen es also nicht, mit dem Modalsplit in diese Richtung zu kommen, in die wir verkehrspolitisch eigentlich sollten, nämlich den Richtplan einzuhalten, indem wir den Modalsplit zugunsten der häufigeren Nutzung von Bus und Velo verschieben. Die Zahlen, die vom letzten Mikrozensus vorliegen, hat man noch nicht veröffentlicht erhalten, wir müssen aber davon ausgehen, wenn wir die letzten Zahlen anschauen, dass wir da auch nicht besser stehen. Und wenn man sie vergleicht mit anderen Städten, wird es auch so herauskommen. Wir haben auch beim Veloanteil einen eher sinkenden Anteil als einen steigenden. Damit verpassen wir die Veränderung des Modalsplits in eine umweltfreundliche, in eine effiziente Richtung bei weitem. Und deshalb brauchen wir auch jetzt diese Massnahmen, die wir da haben, damit wir da wirklich einen Schritt vorwärts kommen.

Die Lage ist ernst, aber sie ist sicher nicht zum Verzweifeln. Wir können etwas machen, mit genau diesen Krediten, die wir hier nun sprechen, um die verschiedenen kleinen, zum Teil ganz bescheidenen Massnahmen umzusetzen, die aber im Verbund – und das ist die wichtige Aussage – die im Verbund aber die Wirkung erzielen. Es ist völlig falsch, das haben uns die Fachleute immer wieder bestätigt, jetzt einzelne dieser Massnahmen herauszuhauen. Ich möchte nochmals daran erinnern, dass gerade die Fahrbahnhaltestelle und Knotenanpassung zusammen eben die entsprechende Wirkung erzielen. Eine alleine nützt nichts, das ist zu wenig. Mit einer allein schaffen wir es nicht, die Busbevorzugung tatsächlich auch der ganzen Achse (und damit meine ich insbesondere die Tösstalstrasse) durchzuführen. Es ist nicht so, dass man dort sagen kann, das brauche man nicht und das könne man auch anders lösen. Der Antrag der FDP, der den Linksabbieger erhalten möchte, zeigt mit den abgegebenen Begründungen, dass sie nicht wirklich glaubhaft machen können, dass es ohne das geht. Natürlich, wenn man die paar Dutzend Fahrzeuge nimmt, die dort drüberfahren und diese Beziehung fahren, dann ist das so, diese Fahrzeuge müssten einen anderen Weg nehmen. Aber dem gegenüber muss man Tausende Personentransporte nehmen, die über diese Kreuzung gehen, und zwar in einer Stunde. Also über 1'000 Fahrzeuge, die sich nur auf der Tösstalstrasse pro Stunde stadtein- und stadtauswärts bewegen. Das sind dann ein bisschen mehr als nur 50. Und in den Bussen sitzen wesentlich mehr als nur 1 oder 2 Personen wie in den Autos. Es sind also insgesamt an diesem Knoten, auf allen Fahrbeziehungen, wahrscheinlich gegen 2'000 Personen, die pro Stunde über diesen Knoten gehen. Und der allergrösste Teil davon fährt eben auf der Hauptachse, ist dort unterwegs, und ganz viele davon im Bus. Und diese Leute müssen alle warten und für diese Leute muss man diese Million aufwerfen, um diese Fahrplanstabilisierungen durchziehen zu können. Das kann es doch einfach nicht sein, liebe FDP und CVP. Denn die Leute, die dort im Deutweg wohnen, auf der anderen Seite vom Deutweg wohnen, auf der anderen Seite der Tösstalstrasse, sind so nahe einerseits beim Schwimmbad, andererseits beim Zentrum Deutweg, die können für den täglichen Einkauf auch zu Fuss gehen. Und wer weiter hinten wohnt, der muss halt einen kleinen Umweg mit dem Auto in Kauf nehmen, wenn er mit dem Auto fahren will. Diejenigen, die vorne wohnen, können natürlich auch mit dem Auto den Umweg machen, wenn sie aus irgendeinem Grund einen Transport benötigen. Von den Relationen her ist es nicht angebracht, mit

diesen wenigen Verkehrsbeziehungen, die man auf diesen Linksabbiegern hat, den ganzen Knoten so stark zu beeinträchtigen, dass es auf der Hauptachse nicht zu einem vernünftigen Verkehrsfluss kommen kann. Es ist nicht so, dass wir das erfunden haben. Die Linken haben das nicht erfunden. Das ist eine anerkannte verkehrsplanerische Tatsache, die kann man überall auf der Welt anschauen. Man kann sie in Zürich besichtigen, dort wurde das intensiv studiert und die haben das intensiv umgesetzt und sie haben heute Knoten, die viel einfacher sind, viel weniger Beziehungen haben und deshalb läuft auch der Verkehrsfluss viel besser. Es ist eine grosse Kapazitätserhöhung möglich, u.a. deshalb hat es in Zürich kaum mehr Busse, die im Stau stehen. Es ist eine Vernebelung der Tatsachen, wenn man da ins Feld zu führen versucht, es sei technisch gar nicht machbar (wie z.B. von der SVP behauptet wird bezüglich dem Signal, das man beim Bloom installieren möchte, damit man dort von der General-Guisan-Strasse oder von der Stadthausstrasse für den Bus eine Bevorzugung bekommt). Selbstverständlich ist das technisch umsetzbar und es ist auch längstens und an vielen Orten erprobt. Diese Argumentationen bestehen hinten und vorne nicht, weil sie von der Verkehrsplanung und den Fachleuten beliebig entkräftet werden können.

Ich stelle selbstverständlich den Antrag, dass wir alle diese Minderheitsanträge, die dargestellt wurden, ablehnen. Dass wir das ursprüngliche Paket so lassen, wie es war, da es nur in der Gesamtheit seine Wirkung entfalten kann. Wenn wir damit beginnen, einzelne Massnahmen herauszuschlagen, dann laufen wir in die grosse Gefahr, dass die anderen Massnahmen, die wir mit teurem Geld aufsetzen, gar nicht wirklich zum Tragen kommen und sich gar nicht wirklich entfalten können.

Wir sind der Meinung, dass es für die Stadt Winterthur sinnvoll und zweckmässig ist, jetzt diese Art von Massnahmen umzusetzen. Die Argumentation, die nun teilweise auch aufgeworfen würde, dass auch die Velofahrer beeinträchtigt würden, dazu kann ich nur sagen: Ich höre von dieser Seite kaum je ein tatsächliches Engagement für die Velofahrer, wenn es darum geht, neue Velostreifen aufzumachen oder irgendwo ein Signal für die Velofahrer aufzustellen oder auch entsprechende breitere Velowege zur Verfügung zu stellen. Ich finde das etwas heuchlerisch. Ich bin durchaus der Meinung, dass es natürlich auch für das Velo wieder Massnahmen braucht, da sind wir ja auch dran, auch dort müssen wir etwas unternehmen. Aber es ist jetzt nötig, dass wir etwas für den Bus machen, dass wir diese Kreuzungen vereinfachen und dass wir die Fahrbahnhaltestellen ebenfalls aufsetzen, denn auch die Fahrbahnhaltestellen sind zusammen mit den Kreuzungsmassnahmen eben wirklich die Massnahmen, die dann etwas bewegen und etwas bewirken. Ich stelle den Antrag, diese alle abzulehnen und bitte Sie, dem zu folgen und den gesamten Kredit so anzunehmen, wie er jetzt von der BBK beraten wurde.

Ratspräsident F. Landolt: Vielleicht war ich vorhin etwas missverständlich. Ich meinte natürlich wie Reto Diener, dass sowohl über die Vorlage als natürlich auch über die Minderheitsanträge gesprochen werden kann.

M. Nater (GLP/PP): Ich möchte kurz auf die vorne eingeblendeten Massnahmen eingehen. Vorab ein Dank an Felix Helg für die gute Präsentation, aber scheinbar ist sie bei der FDP nicht so gut angekommen, da gewisse Minderheitsanträge gekommen sind. Zur SVP muss ich sagen: Es ist konsequent, was Ihr macht, alles was das Auto auch nur ein bisschen stören würde, muss weg und deshalb auch diese beiden Anträge. Die Fahrbahnhaltestelle, das ist klar, dort ist ein Bus. Den kann man überholen. Das ist dasselbe wie bei einem Lastwagen. Auch ein Lastwagen kann kaputt gehen und diese Strasse verstopfen, es ist also nicht so, dass es nur die Busse sind. Und trotzdem kommt von der SVP kein Antrag im Stil von einem Lastwagen-Verbot in der Stadt. Von daher ist eigentlich klar, dass die Fahrbahnhaltestelle auch beim Fotozentrum einen Mehrwert bildet. Beim Überlastungsschutz General-Guisan-Strasse wurde argumentiert, dass die Autofahrer die Busse immer vorne hineinlassen. Ich glaube, nicht alle Autofahrer sind wirklich so nett und lassen die Busse immer vor. Von daher macht es absolut Sinn, dass man diesen Überlastungsschutz General-Guisan-Strasse auch entsprechend drinlässt.

Zur FDP, Zwingliplatz: Die Kommission hat das über mehrere Sitzungen hinweg diskutiert, 5 Sitzungen. Das Ergebnis war, dass der Zwingliplatz für dieses Verkehrssteuerungskonzept das Zentrale ist. Wenn man am Zwingliplatz irgendwas ändert, wenn man dort nur eine Massnahme entfernt oder anpasst, muss man am ganzen Konzept wieder etwas ändern. Dass jetzt nachträglich die FDP kommt und sagt, da müsse man doch noch etwas ändern und die Messungen würden nicht stimmen. Es sind vielleicht 50, aber vielleicht sind es auch 70 oder 30. Das ist eine Argumentation, die teilweise nicht nachvollziehbar ist. Auf der anderen Seite wurde aufgezeigt, dass 100 von der einen Seite kommen und dann auch 100 wieder zurückkommen. Als Autofahrer würde ich lieber am Morgen von Zürich nach Winterthur fahren und am Abend von Winterthur wieder nach Zürich als umgekehrt. Es ist immer 100 und 100, aber manchmal sind die Strassen verstopft und manchmal nicht. Von daher muss man das wirklich ein bisschen differenzierter anschauen. Von daher kann man zum FDP-Antrag eigentlich nur sagen: Er ist zur falschen Zeit am falschen Ort mit den falschen Massnahmen eingebracht worden. Man versucht da nachträglich, am Zwingliplatz Einzelinteressen über Gemeinschaftsinteressen zu stellen. Das zum FDP-Antrag.

Der Antrag zum Knoten Zwingliplatz. Auch da wieder: Der Zwingliplatz ist das Zentrale. Wenn man den jetzt einfach streicht, kann man eigentlich fast jede andere Massnahme auch streichen, denn jede andere Massnahme hat in irgendeiner Form eine Kombination mit dem Zwingliplatz. Von daher müsste die CVP/EDU konsequenterweise die ganze Vorlage ablehnen.

Zur Fahrbahnhofshaltestelle: Wieso man in einem ausgewogenen Projekt gewisse Sachen herausnimmt und nach hinten verschiebt, das macht einfach keinen Sinn. Da kann man x-beliebige Massnahmen herausziehen und nach hinten verschieben. Deshalb ist für die GLP ganz klar, dass wir diese Anträge der Minderheit entsprechend ablehnen.

Zur Vorlage selber: Am Bahnhof in Winterthur haben wir an einem normalen Werktag eine Frequenz von ca. 120'000 Personen. Das heisst umgerechnet die Hälfte der Einwohner der Stadt Winterthur ist heute Morgen am Bahnhof Winterthur ein-, um- oder ausgestiegen. Die meisten dieser Personen sind angewiesen darauf, dass der öffentliche Verkehr funktioniert und vor allem ist die Erwartung der Kunden aber auch vom Zürcher Verkehrsverbund, der dort auch finanzielle Anreize gesetzt hat, dass die Anschlüsse gehalten werden.

Von daher ist die vorliegende Weisung eine Weichenstellung in die richtige Richtung. Es ist jedoch auch klar zu betonen, wie auch Felix Helg schon sagte, dass nicht nur der Bus profitiert, sondern auch der Privatverkehr. Durch die verkürzten Haltezeiten an den Lichtsignalanlagen und die aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen wird der Verkehrsfluss markant erhöht. Das heisst mit diesem Konzept kann das Winterthurer Strassennetz leistungsfähiger werden. Das ist eine Winterthurer Lösung für den Winterthurer Verkehr. Durch eine bessere Anschlusspünktlichkeit der Busse kann auch Geld eingespart werden. Der ZVV honoriert das entsprechend und spricht Geld, wenn die Anschlüsse entsprechend besser sind.

Noch eine Nebenbemerkung zu dieser Vorlage: Wenn die kantonale Anti-Stau-Initiative am 24. September angenommen würde, könnte diese Vorlage wahrscheinlich so nicht umgesetzt werden. Dies auch, weil von den 4,6 Mio. der Betrag von 3,7 Mio. aus dem kantonalen Strassenfond kommt. Der Kanton Zürich würde uns dann vorschreiben, wie wir unseren Verkehr in Winterthur zu regeln haben. Eine eigenständige Optimierung für Busspuren, Velowege und Fussgängerüberquerungen wäre nachher nicht mehr möglich in Winterthur.

Diese Kreditvorlage fördert wie gesagt den Verkehrsfluss aller Verkehrsträger in der Gesamtbetrachtung. Uns GLP ist ganz klar bewusst, dass bei einigen Streichungen von Linksabbiegern einige wenige Autofahrer weitere Wege zurücklegen müssen. Aber die Mehrheit von allen Autofahrern ist schneller am Ziel. Es wurde jedoch auch klar aufgezeigt, dass diese Minderheit ihren Weg auch finden wird. Die Autofahrer sind clever und sie werden auch nachher einen schnellen Weg finden. Was der GLP besonders wichtig ist, ist das Versprechen der Stadt, dass es keinen grösseren Ausweichverkehr in die Quartiere gibt. Wenn dies der Fall wäre, wird die Stadt Massnahmen treffen, um dies zu verhindern.

Was bei der Vorlage zu kurz gekommen ist, ist der Bezug zum Veloverkehr. Das wurde auch schon mehrfach angesprochen. In einem Gesamtkonzept kommen auch die Velos vor, dass

diese auch effizienter und sicherer durch die Stadt kommen, da hätten wir uns den Einbezug in das Gesamtkonzept gewünscht.

Fazit: Mit der vorliegenden Kreditvorlage für das Steuerungs- und Dosierungskonzept erreichen wir eine bessere Leistung auf unseren Winterthurer Strassen für alle Verkehrsträger, eine bessere Anschlussqualität der Busse zu unseren Bahnhöfen. Wir setzen damit auch ein Zeichen, dass Winterthur seinen Verkehr in der Stadt selber flexibel regeln kann und will. Daher werden wir von der GLP dieser Gesamtvorlage zustimmen.

P. Rütsche (SVP): Ich habe noch zwei Dinge. Zu Dir, Reto: Es ist selbstverständlich klar mit der General-Guisan-Strasse, logischerweise ist es technisch möglich. Aber schlussendlich ist es auch eine Definitionssache. Wann wird die Ampel rot? Beim Anfahren an die Haltestelle, an der Haltestelle, beim Abfahren...? Die Frage ist einfach. Es ist die Aufgabe für die Stadt, dass man das richtig optimieren kann, dass der Autofahrer nicht zu lange an dieser roten Ampel steht, sondern wenn der Bus kommt, dann soll er einfach durchfahren können, das wäre das Ziel. Unsere Meinung ist aber, dass es das jetzt gar nicht braucht, denn es funktioniert heute auch schon sehr gut. Ich fahre jeden Tag an dieser Kreuzung vorbei, der Bus kommt wirklich sehr gut durch. Natürlich, das ist klar, wenn ein Autofahrer dort steht, dann gibt nicht jeder Autofahrer einem Autofahrer den Vortritt. Aber dem Bus gewähren sehr viele Autofahrer den Vortritt, das sehe ich jeden Tag auf der Strasse, und das muss man schlussendlich auch sagen. Es gibt einige Ausnahmen, aber die müssen das vielleicht irgendwann auch einmal lernen. Zum Hinweis mit den Lastwagen und Pannen: Es ist schon so, dass ein Lastwagen einmal eine Panne hat. Aber in der Stadt Winterthur hat ein Bus, der viel mehr unterwegs ist als ein Lastwagen, viel mehr Pannen, denn 1. fährt er jeden Tag mehr Kilometer, 2. in der Stadt innen und 3. braucht er viel mehr Technik, v.a. an der Bushaltestelle, dort muss alles passen, damit der Bus dann wieder abfahren kann. Es einfach so: Wenn ein Bus eine Panne hat in einer Bushaltestelle, z.B. schliesst sich die Türe nicht, dann muss der Buschauffeur schauen und klären, denn er darf ja nicht mit offener Türe herumfahren, dann würden einige Leute hinausfallen. Dann muss er vor Ort klären, ob und wie er die Türe manuell schliessen kann. Das gibt Verzögerungen. Wenn so etwas an einer Fahrbahnhaltestelle ist, müssen alle Autofahrer hintendran warten. Das ist damit gemeint. Wenn ein Bus dann abgeschleppt werden muss, muss man auch noch auf den Abschleppdienstwagen warten. Deshalb sind wir sehr kritisch gegenüber den Fahrbahnhaltestellen. Zum anderen Punkt auch noch: Wenn bei einem Lastwagen wirklich einmal etwas ist, dann sind die Busbuchsen doch wirklich hilfreich, oder dass diese Lastwagen z.B. bei einer Dringlichkeitsfahrt, in die Busbuchsen ausweichen und dann wieder zurück in den Verkehr eingliedern können. Zur Gesamtvorlage: Für die SVP-Fraktion ist es wichtig, dass ein Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet wird. Nur wenn alle Platz haben und der Verkehr flüssig läuft, können auch alle profitieren. Es darf absolut nicht so sein, dass Verkehrsmittel auf Kosten der anderen Verkehrsmittel gefördert und gegeneinander ausgespielt werden. Es muss wirklich ein «Miteinander» sein. Gewerbe kann nur florieren dank flüssigem Verkehr und Ausrichtung von guten Infrastrukturen. Wir finden das Massnahmenpaket des Stadtrates eine sinnvolle und sehr gute Sache, z.B. die Lichtsignalanlage beim Fussgängerstreifen an der General-Guisan-Strasse gegenüber dem Schulhaus Geiselweid. Denn dort bringt es durchaus eine grosse Sicherheit für den Fussgänger und der Verkehr kann dort flüssig abgewickelt werden. Die Fahrbahnhaltestellen lösen grosse Bedenken aus. Wir fordern weiterhin Bushaltestellen in Form von Busbuchsen, das ist einfach so. Auch die Massnahme, die ich bereits genannt habe an der General-Guisan-Strasse, da bleiben wir auf unserem Standpunkt, obwohl wir es begrüßen, dass der Antrag der FDP durchgekommen ist, dass diese Signalanlage nur wirklich notwendig eingeschaltet werden muss. Aber eben, das ist Definitionssache. Und wir werden sicher auch in Zukunft ein Auge darauf haben, v.a. ich, ich fahre jeden Tag dort durch, wie das Ganze sich dort gestalten wird. Zu den Anträgen: Wir werden natürlich die SVP-Anträge unterstützen, das ist klar. Wir werden den FDP-Antrag unterstützen, wir sind derselben Meinung wie die FDP. Den CVP/EDU-Antrag lehnen wir ab, aber selbstverständlich unterstützen wir den CVP/EDU-Antrag zu den Fahrbahnhaltestellen. Am Schluss wird die

SVP, da es ja ein Gesamtpaket ist und auch andere Verkehrsteilnehmer profitieren können, zu dieser Vorlage Ja sagen.

M. Bänniger (EVP/BDP): Wir von der EVP sprechen uns für die Umsetzung dieser Massnahmen als Gesamtpaket aus und lehnen deshalb die Minderheitsanträge ab. Die ausgearbeiteten Ansätze sind diversifiziert abgestimmt und notwendig, wenn wir die öV-Priorisierung unter den heutigen Gegebenheiten ernsthaft angehen wollen. Es ist allen klar: Der Bus transportiert mehr Personen als ein Auto. Auch können wir die Strassen von Winterthur nicht einfach beliebig verbreitern, um weitere Fahrspuren zu schaffen. Auf dieser Basis sehen wir das vom Stadtrat vorgeschlagene Paket als einen guten Ansatz, um den öV flüssender durch den Verkehr zu schleusen. Das Massnahmenpaket von Fr. 4,6 Mio., das uns vorliegt, kostet uns Winterthur gerade mal Fr. 900'000. So viel kostet sonst auch ein Verkehrskreislauf. Das Gesamtpaket hat zum Ziel, das Bestehende zu optimieren. Dass es dabei Neuerungen gibt, versteht sich bei uns von selbst. Die einen wird man auch als Autofahrer gar nicht wirklich wahrnehmen, z.B. die Anpassungen bei der Lichtsignalanlage. Da sind vielleicht Fahrbahnhaltestellen ein bisschen ärgerlicher, wenn es rot ist und ich warten muss, bis der Bus abgefahren ist. Aber ganz ehrlich: Wenn alle Autofahrer immer hinter dem Bus warten würden und dem Bus bei der Abfahrt den Vortritt lassen würden anstatt links zu überholen, dann bräuchten wir diese Fahrbahnhaltestellen gar nicht. Wie es aussieht, scheiden sich die politischen Geister bei den Linksabbiegern am Zwingliplatz, die aufgehoben werden sollen. Geschätzte FDP, CVP und EDU: Zur Entwicklung braucht es Veränderung. Mit dem Aufheben dieser Linksabbieger, die nur von wenigen Autofahrern genutzt werden, lässt sich das Ampelsystem über den gesamten Zwingliplatz optimieren und realisiert für alle Verkehrsteilnehmer ein besseres und schnelleres Queren dieser Kreuzung. Wir von der EVP sind auch gegen eine Mehrbelastung des Quartiers. Wir sind aber auch der Meinung, dass nach 2-3 Wochen der grösste Teil der Verkehrsteilnehmenden eine persönlich optimalere Lösung und bessere Route gefunden haben wird, um an sein Ziel zu kommen. Und diese Routen führen nicht alle einfach per se durch das Quartier. Zudem haben wir ja mit dem vorgeschlagenen Zusatz der Grünen/AL zu Punkt 2 vom Stadtratsantrag, dass durch die vorgeschlagenen Massnahmen keine substanzielle Mehrbelastung in den betroffenen Quartieren entstehen wird, auch eine Sicherung für alle betroffenen Quartiere drin. Wir von der EVP sind für die Umsetzung dieser Massnahmen als Gesamtpaket und danken dem Stadtrat Josef Lisibach wie auch Herrn Noesberger und seinem Team für die Ausarbeitung dieser Vorschläge. Gesamtstädtisch betrachtet ist es wichtig, dass wir diese Massnahmen realisieren. Wir stimmen für die öV-Priorisierung, so dass alle Winterthurerinnen und Winterthurer schnell und pünktlich ans Ziel kommen.

M. Wackerlin (GLP/PP): Ich habe da eine leicht abweichende Ansicht als meine Fraktion. Ich bin für intelligente Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, aber um das geht es hier nicht, sondern um künstliche Verkehrshindernisse. Diese führen nur zu unnötigem Ausweichverkehr. Bei einem Linksabbiegeverbot z.B. fährt man einen Umweg oder man fährt zuerst rechts und macht bei nächster Gelegenheit eine Spitzkehre. Den Ausweichverkehr kann man nicht verhindern, das ist eine Illusion, nur verlängern. Mittlerweile umfahre ich bekannte und lästige Verkehrshindernisse (z.B. Lichtsignale) bereits sehr grossräumig, was unter dem Strich wesentlich mehr Kilometer und damit auch mehr Verkehr bedeutet, und zwar fast ausschliesslich auf sonst fast unbelasteten Quartierstrassen. Ganz besonders lehne ich deshalb Einschränkungen ab bei Dosierung und Fahrbahnhaltestellen. Darüber hinaus habe ich das Vertrauen in den Stadtrat bezüglich Verkehrspolitik völlig verloren. In letzter Zeit sind alle Massnahmen immer gegen den Individualverkehr gegangen. Der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr ergänzen sich gegenseitig, das wurde schon gesagt, dem stimme ich voll und ganz zu. Ein Ausspielen des einen zu Ungunsten des anderen ist nicht zielführend. Ausserdem wurde auch in der Vergangenheit sehr viel Geld für unnötigen oder gar illegalen Unsinn verschwendet. Als Beispiel nenne ich da: Sinnlose Verkehrsinseln auf der Vogelsang-Strasse, die Einfahrt der Wylandstrasse, die zuerst erhöht wurde und danach wieder abgesenkt werden musste, Umbauarbeiten an der Breitestrasse, die illegalen gelben Linien z.B.

bei der Rychenberg-Strasse. Und deshalb unterstütze ich diese Anträge alle und kann dieser Vorlage leider nicht zustimmen.

B. Zäch (SP): Ich werde nicht den Versuch machen, mich auf eine Fachsimpelei einzulassen mit den Verkehrsplanern von der FDP, der EDU, der Piratenpartei und der SVP. Aber ich möchte noch auf ein paar Punkte eingehen, die aus Sicht der SP wichtig sind an dieser Vorlage und die gleichzeitig auch gewisse Antworten auf diese Minderheitsanträge haben. Die Vorlage, die wir heute Abend hoffentlich beschliessen, ist eine Verbundlösung. Es ist ein Zusammenspiel von ganz verschiedenen Massnahmen, die – das wurde in der Kommission mehrfach gesagt und auch heute Abend ganz klar dargestellt wurde – nur gemeinsam wirken und die miteinander wirken. Jeder Versuch, da einzelne Elemente herauszubrechen, gefährdet im Fall vom Zwingliplatz das Gesamtkonzept und im Fall von anderen Massnahmen, dass die positiven Massnahmen quasi das Gegenteil bewirken. Das ist das eine. Das Zweite ist, dass zwar ein Leistungsträger im Verkehr bevorzugt wird, der Bus, es ist aber ein leistungsfähiger Träger vom Verkehr (es gilt, liebe FDP, im Verkehr das Leistungsprinzip), aber er wird nicht einseitig bevorzugt. Die Steuerung, die Fahrplanhaltestellen, die sind natürlich auf den Bus hin ausgerichtet, die Linksabbieger auch, aber z.B. die Dosierung hat ganz ausdrücklich das Ziel und den Effekt, den ganzen Verkehr zu verflüssigen, und das betrifft ausdrücklich auch den motorisierten Individualverkehr, also das Auto. Das Auto soll rollen und nicht stehen, das gilt genauso für das Auto wie für den Bus. Die beiden Verkehrsträger werden also nicht gegeneinander ausgespielt, sie werden ergänzt und in der jeweiligen Stärke auch gefördert. Der Bus hat aber nun einmal die grösste Leistungskapazität im innerstädtischen Verkehr. Es wurde bereits gesagt: Wir wissen, dass die Mehrkosten pro Jahr für die 19 Busproblemstellen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur (3 x mehr als in der Stadt Zürich), ungefähr 1 Million sind. Dazu muss man noch wissen, dass diese Million im Moment vom ZVV Stadtbus zur Verfügung gestellt wird, um die zusätzlichen Massnahmen zu finanzieren. Das wird nicht immer so bleiben. Der ZVV moniert seit Jahren und macht bei der Stadt Winterthur seit Jahren Druck (das Baudepartement weiss das), dass diese Massnahmen vorangetrieben werden. Das ging nicht so schnell. Wir hörten das bereits im Rückblick: 2011 Gesamtverkehrskonzept, 2012 Motion. Die Motion wurde 2014 erheblich erklärt, gegen den Willen des Stadtrates. Nach dem Wechsel in der politischen Spitze des Baudepartementes erlahmte der Elan merklich, diese Massnahmen voranzutreiben. Man sieht das auch daran, dass der Stadtrat 2015 eine Verlängerung der Motionsfrist beantragen musste. Aber man ist jetzt im 2017 und wir haben jetzt diese Vorlage und die Vorlage ist so gestaltet, dass sie die drängendsten Probleme angeht, dort wo es am meisten brennt. Das sind die Busproblemstellen, u.a. die 2er-Linie. Dort wissen wir beispielsweise auch aus der neusten Erhebung von Stadtbus, dass genau der 2er-Bus die grössten Fahrplanverspätungen während der Hauptverkehrszeiten hat. Und es sind, Zeno Dähler, nicht einzelne Sekunden, es sind ziemlich viele Sekunden, die da anfallen an Verspätungen und damit auch enorme Folgen und Folgekosten. Es wird also genau dort angesetzt, wo es brennt.

Zu den Fahrplanhaltestellen: Ich kann mich kurz fassen. Die SP lehnt sämtliche 5 Minderheitsanträge ab. Alle wurden bereits ausführlich in der BBK diskutiert. Sie unterlagen in der BBK, sie unterlagen z.T. auch den guten Argumenten. Die Fahrplanhaltestellen kann man als Ärgernis sehen, aber es ist z.B. an der Rebwiesenstrasse ganz klar, dass es ein Platzproblem gibt. Die Strassen sind so breit, wie sie sind. Die Tösstalstrasse beim Fotozentrum ist auch nicht einfach breiter, weil man sich das wünscht, sie ist so breit wie sie ist und u.a. deshalb sind diese zwei Fahrplanhaltestellen eben auch dort vorgesehen. Die zwei Linksabbieger am Zwingliplatz sind ein zentrales Element in der Regelung der wahrscheinlich komplexesten Kreuzung in der Stadt Winterthur. Ich kenne diese gut, ich fahre dort jeden Tag vorbei. Das ist eine Entflechtung dieses Knotens, die absolut notwendig ist, um diese Massnahmen auch zur Wirkung zu bringen. Wenn die FDP nun argumentiert, im Quartier gäbe es ein grosses Unbehagen wegen dieser Linksabbieger, dann frage ich mich ein bisschen, wie gross dieses Unbehagen ist und wie viele Köpfe eigentlich dieses Unbehagen verkörpern im Breitequartier. Es ist auch ein bisschen merkwürdig, wenn Stefan Feer einerseits bei der Verkehrsplanung die Wissenschaftlichkeit vermisst und dann nachher sein Bauchgefühl der Ver-

kehrszählung entgegengesetzt und sagt, dann stimme wahrscheinlich die Verkehrszählung nicht. Das ist ein bisschen seltsam, aber ich denke, es ist ein Minderheitsinteresse. Wie gesagt, wir sprechen von 50 Autos in der Stunde, es ist ein Partikularinteresse. Wir sprechen da von einem Konzept, das eigentlich Lösungen anbieten muss für grössere Gebiete als nur gerade 2-3 Strassen im Breitequartier.

Die SVP sagte es: Man will eine Lösung, die alle mitnimmt. Das ist so. Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr werden mitgenommen. Es stimmt, Zeno Dähler, das Velo ist nicht Hauptthema in dieser Vorlage. Ich möchte Zeno Dähler einfach sagen: Ich wohne im gleichen Quartier wie er. Zeno Dähler ist offensichtlich ein intensiver Busfahrer, aber wohl kein grosser Velofahrer, sonst wüsste er nämlich, dass es einen sehr schönen Veloweg hindurch gibt. Die Tösstalstrasse ist der schlechtere der zwei Velowege vom Mattenbach in die Stadt. Man kann über die Weberstrasse und über den Stadtfallenweg, ein wunderschöner, verkehrsunruhiger Veloweg, auf dem man nicht jedes Mal schauen muss, ob ein Bus links überholt wie auf der Tösstalstrasse. Das ist der Veloweg vom Mattenbach in die Stadt, der sehr praktisch ist. Die SP-Fraktion dankt Josef Lisibach und den Mitarbeitenden des Baudepartements für die gute und konzeptionell sorgfältige Arbeit. Die Vorlage wurde sehr sorgfältig erarbeitet, sie ist sehr intensiv auch in der BBK vorgestellt worden. Sämtliche Punkte, die wir heute Abend diskutieren, sind in der BBK schon intensiv besprochen worden. Die SP-Fraktion dankt für diese Vorlage. Es ist ein erster Schritt, es ist ja die erste Etappe von einem mehrteiligen Massnahmenpaket, das Schritt für Schritt die Hauptelemente des Gesamtverkehrskonzeptes umsetzen soll. Es braucht bald mehr und wir werden von unserer Seite her das Baudepartement freundlich einladen, die nächsten Etappen der Umsetzung zügig auch einzuleiten. Wir lehnen alle 5 Minderheitsanträge ab.

St. Feer (FDP): Zu Reto Diener: Es gibt für alles ein Beispiel, man kann auch ein Beispiel finden, wie es ohne Fahrbahnhofstellen geht. Ich fahre jeden Tag Velo, ich fahre jeden Tag Bus. Vielleicht bin ich da eine Ausnahme für gewisse Leute. Aber was Zürich angeht: Es gibt auch Regionen, in denen es ohne Fahrbahnhofstellen und ohne Stau geht, z.B. Altstetten. Die Ausgangslage dort ist auch anders. Es gibt Situationen, die auf Winterthur passen, und es gibt Situationen, die nicht auf Winterthur passen. Winterthur hat einfach den Nachteil, dass es nicht parallel mehrere Ausfall- oder Zufahrtsstrassen hat, sondern einfach eine Zufahrt (Wülflingerstrasse, Tösstalstrasse etc.). Zürich kann sich ganz anders organisieren, deshalb ist Zürich da in vielen Fällen ein schlechtes Beispiel. Noch zu Markus Nater: Du hast von Egoismus und Einzelinteressen über den Gesamtinteressen gesprochen. Ich habe im Vorfeld kurz herausgeschrieben, was Mattenbach in den letzten 25 Jahren an politischen Entscheidungen alles über sich ergehen lassen müssen, das durchaus verkehrsrelevant war. Mitte 90er wurde z.B. die Breitstrasse als Quartierstrasse aufgewertet zu einer kantonalen Durchgangsstrasse (das ist nur der Breitstrasse passiert, keiner anderen Strasse in Winterthur). Das ist eine Massnahme, die nicht weniger Verkehr bringt, sondern eine Mehrbelastung, auch für den Zwingliknoten, das muss man wissen. Das hat wirklich nichts mit Egoismus zu tun. 2007 die Streichung der Südumfahrung aus dem Regionalen Gesamtverkehrskonzept, das hätte eine massive Entlastung für Mattenbach gegeben und auch sonst für die Stadt. Das nahm man auch hin. Und jetzt kommt diese Buspriorisierung, bei der man hoffen könnte, dass eine gewisse Verbesserung kommt, zumindest für den Zwingliplatz, der ein zentraler Platz ist. Es ist nur einfach ein Verkehrsknoten, das ist der zentrale Platz im Mattenbach, wo eigentlich das Leben stattfinden sollte. Das passiert nicht. Man kann die ganze Geschichte des Platzes in einem Satz zusammenfassen: «Das Gewurstel geht weiter.» Das ist schlecht für die Bevölkerung im Mattenbach und dass man sich da wehrt, hat nichts mit Egoismus zu tun. 60'000 Autos jeden Tag, die über diesen Knoten fahren Richtung Seen / Töss – ich glaube, es ist berechtigt, dass sie einmal auf die eigenen Interessen beharren.

Z. Dähler (CVP/EDU): Es ist schon so, Benedikt, ich bin ein intensiver Busfahrer, v.a. im Moment aus gesundheitlichen Gründen. Velo fahren wäre für mich eine enorme Belastung. Ich sprach aber nicht davon, dass man mit dem Velo in die Stadt fährt. Diese Wege kenne ich problemlos, und da gibt es schöne und gute Routen. Ich sprach davon, dass man aus unse-

rem Quartier mit dem Velo zum Migros und zur Post fährt. Und dort gibt es nur einen Weg, nämlich über den Zwingliplatz und somit über die Tössstalstrasse. Man hörte von cleveren Ausweichrouten für die cleveren Autofahrer. Bin ich auch, mache ich auch, wenn ich mit dem Auto unterwegs bin. Aber genau dort haben wir ja auch eine Massnahme eingeleitet, dass wenn so etwas passiert, das eben gar nicht möglich wird. Die Ausweichmöglichkeit über die Grüzestrasse z.B., am Fotozentrum vorbei, das wäre eine clevere Lösung, aber das wollten wir ja nicht und dazu habe auch ich in der Kommission Ja gesagt, dass solche Schleichwege unterbunden werden sollen. Wir hörten, dass Einzelmassnahmen keinen Sinn machen würden – doch, Einzelmassnahmen machen Sinn. Andererseits oder ergänzend: Wir haben ein Gesamtkonzept, das ist richtig, aber der Zwingliplatz ist innerhalb dieses Gesamtkonzeptes aus meiner Sicht eine Einzelmassnahme. Und man kann das Gesamtkonzept wirklich umsetzen und muss den Zwingliplatz als solches nicht umsetzen. Wir hörten, dass sich der Modalsplit ändert, dass tendenziell weniger mit dem Velo fahren. Wieso macht man dann gerade beim Zwingliplatz etwas, das für die Velos noch negativer ist? Wohlbemerkt, ich bin auch der Meinung, dass das Velo in Winterthur das beste Verkehrsmittel ist. Beim öV ist man schon auf extrem hohem Niveau, wir vergleichen mit der Stadt Zürich, die noch besser ist. Aber wenn wir dann hingehen und sagen, wir haben ein super System und ein fast so gutes System und vergleichen die dann, dann kann man nur eines sagen: Wenn man schon gut ist und das noch verbessern will, dann wird es extrem teuer.

Marc hat es vorweggenommen, andere haben auch schon gesagt, wie sie am Schluss bei der Gesamtabstimmung stimmen werden. Dementsprechend das Votum von mir als EDU-Vertreter: Ich werde wie Marc die Vorlage am Schluss ablehnen. Dazu noch ein paar Gedanken. Zum Thema Stau: Immer wieder wird behauptet, dass der Bus im Stau steckenbleibe. Vorweg: Ich spreche nicht als Wissenschaftler, sondern ich spreche als Politiker über meine eigenen Erfahrungen, die ich da einbringe. Woher stammt eine solche Aussage, dass der Bus im Stau bleibt und wieso deckt sich das überhaupt nicht mit meiner Wahrnehmung? Möglicherweise fahre ich die falsche Busstrecke, aber alle diese Massnahmen, über die wir heute Abend sprechen, betreffen hauptsächlich die Strecken, die ich mit dem Bus fahre. Das ist es also nicht. Eine weitere Möglichkeit ist, dass wir über unterschiedliche Verständnisse von «Stau» sprechen. Ich habe irgendwo gelesen, dass man dann von Stau spricht, wenn man 30% länger Zeit braucht, um seinen Weg zurückzulegen (im Vergleich zum Optimalfall). Wenn ich also mit dem Auto in unsere Filiale in Schönenwerd bei Aarau fahre und im Idealfall 1 h habe, in den Stosszeiten 1 h 20 min – dann habe ich Stau. Jedes Mal, obwohl ich das überhaupt nicht so wahrnehme, obwohl ich auf der Autobahn 120 km/h fahre. Wir haben viel Verkehr, das kommt daher, dass es uns so gut geht. Das müssen wir halt so akzeptieren. Wenn ich die 30%-Regelung auf meinen Weg in der Stadt Winterthur appliziere, den ich mit dem Bus nach Töss fahren muss zu meinem Kunden (3-4 Tage/Woche), dann ist die reine Fahrzeit 19 Minuten. Die Umsteigezeit 2 Minuten am Hauptbahnhof, das ergibt 21 Minuten. 2 Minuten umsteigen vom 2er auf den 5er in der Stosszeit – das geht nie. Entsprechend gilt die gute alte Regel, einen Bus früher zu nehmen, damit man den Anschluss sicher erwischt. D.h. in meinem Fall 7,5 Minuten früher auf den Bus, 7,5 Minuten mehr Reisezeit – das ist Stau! Der Bus hält sich an die Fahrregelung, aber es ist Stau, es ist mehr als 30%. Jeden Tag Stau. Die 30%-Regelung kann also nicht angewendet werden, weil es einfach nicht stimmt. Meine These darum: Stau ist dann, wenn ich zu Fuss schneller bin als mit dem Bus. Das ist dieses Jahr 2 x vorgekommen. Das eine Mal bin ich beim Fotozentrum ausgestiegen und bin zu Fuss zum Bahnhof gegangen, entlang der Buslinie des 2ers. Der Bus hat mich nicht mehr eingeholt. Gemäss Fahrplan sind es 5 Minuten vom Fotozentrum bis zum Bahnhof. Google sagt, zu Fuss seien es 15 Minuten. Entsprechend ist Stau dann, wenn man 3 x länger hat als normal. Das würde sich auch wieder auf die Situation nach Schönenwerd anwenden lassen, wo das auch ab und zu passiert. Ich sagte bereits einmal in einer anderen Ratsdebatte: Wir haben nicht ein Problem mit dem Verkehr oder dem Stau in Winterthur, sondern eher mit der Geduld. Aus meiner Sicht hat man selten Stau in Winterthur (wirklich Stau). Zu einer weiteren Möglichkeit für die Fehlwahrnehmung, dass der Bus im Stau steckenbleibt. Wie gesagt, es ist mir 2 x passiert dieses Jahr, dass der Bus im Stau steckenblieb. Klar, ich fahre ja nur 2 x am Tag und ein Buschauffeur fährt jeden Tag ununterbrochen, seine Arbeitszeit lang, 8 h oder

so. Klar hat er fast jeden Tag Stau, klar hat er diese Situation. Aber es geht nicht darum, was der Chauffeur wahrnimmt, sondern um das, was der Reisende wahrnimmt. Und dann müssen wir nicht so viel Geld ausgeben für das Problem. Wohlgedemerk: Ich kann wirklich sagen, wir haben ein super öV-System. Es ist selten so, dass ein Bus so voll ist, dass ich mich dort drin unwohl fühle. Es ist so gut, dass wenn ich einmal sehe, dass ein Bus voll ist, ich problemlos auf den nächsten warten kann, denn der nächste kommt bald wieder. Für den Reisenden ist Stau im Normalfall kein Problem. Wenn es aber zu einem Problem wird, bringen diese Massnahmen, über die wir heute Abend sprechen, überhaupt nichts, weil der Bus dann so oder so steht.

Ein weiterer Gedanke ist, dass der Bus ein langsames Verkehrsmittel ist. Mit dem Velo ist man mindestens so schnell wenn nicht schneller, v.a. wenn man ein Elektrovelo hat. Auch das Auto ist meistens schneller als der Bus. Wenn ich fit wäre, würde ich mit dem Velo zur Arbeit fahren. Wenn ich aber mit dem Auto zu meinem Büro in Hegi fahre, dann habe ich in der Stosszeit 6 Minuten, mit dem Velo vielleicht 10 Minuten – mit dem Bus aber 45 Minuten am Morgen, wenn ich die goldene Regel anwenden muss. In 45 Minuten bin ich aber auch zu Fuss dort. Also ist der Bus ein langsames Verkehrsmittel. Er ist auch unflexibel. Und jetzt gehen wir hin und werfen Millionen auf, um dem Bus als langsames Verkehrsmittel ein paar Sekunden zu geben. Was heisst ein paar Sekunden? Das ist auch relativ. Aber es müssten ca. 400 Sekunden mehr sein zwischen meinem Zuhause und dem Bahnhof, damit ich in Zukunft auf die goldene Regel verzichten kann, und das ist das einzige, das mir etwas bringt. Das ist aber ist völlig illusorisch.

Also, der Bus steht aus meiner Sicht selten im Stau. Die Massnahmen bringen nichts, wenn er im Stau steht. Das beste Verkehrsmittel, das Velo, wird benachteiligt. Und dann, und das ist ein Punkt, über den wir heute Abend noch nicht gesprochen haben, es geht nicht um die 4,6 Mio., die man da möchte. Nein, in dieser Weisung, die wir vor uns haben, sind Projekte drin über Fr. 15,35 Mio. und ein Grossteil davon ist nur Planung. D.h. diese Planung zieht weitere Massnahmen hinterher und somit kann man sagen, wir sprechen eigentlich über den ersten Teil von einem Fr. 20 Mio.-Projekt, und das für etwas, das in meinen Augen nichts bringt. Das ist vergleichbar mit dem Pilz am Bahnhof. Er sieht gut aus, aber wenn es darauf ankommt, bringt er überhaupt nichts. Wenn es nämlich richtig regnet, wird man unter dem Pilz trotzdem nass. Das wurde zwar im Voraus schon moniert, dass das so ist, aber es hiess dann, das sei nicht so. Heute wissen wir, der Wetterschutz vom Pilz ist gering. Das Gleiche gilt da: Wir werfen Millionen auf für nichts und wieder nichts und darum lehne ich das ab. Und ich bin – da es eigentlich um 20 Mio. geht – der Meinung, dass die ganze Sache eigentlich vor das Volk müsste.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank. Alle Fraktionen haben grundsätzlich ihre Meinungen geäussert. Im Folgenden bitte ich um kurze Wortmeldungen.

R. Diener (Grüne/AL): Soll ich jetzt sprechen oder nicht? Sorry, Zeno, wir haben 16 Busverzögerungsstellen in der Stadt Winterthur, ausgewiesen vom ZVV. Der ZVV investiert eine ganze Million jährlich, um die Schwierigkeiten, die wir haben, um diese Problemstellen ein bisschen zu lösen versuchen – um eben die Sicherheit beim Anschluss wiederherstellen zu können. Entschuldigung, ich glaube, Du hast das ein bisschen zu einfach dargestellt. Noch ein Wort zur Thematik, nicht die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Man könnte auch fragen, ob man nicht ungerecht behandelt. Selbstverständlich behandelt man nicht ungerecht, aber wir stellen eine Situation wieder her, die wir einmal hatten: Nämlich ein Verkehrsmittel, das hochgradig effizient ist, das die grösste Transporteffizienz hat, das die beste Ressourceneffizienz hat bezüglich der Energie, die man dafür bereitstellen muss, das umweltfreundlich nach dem Velo die besten Werte ausweist – dieses Verkehrsmittel bringen wir wieder auf den Stand, dass es sich wieder vernünftig in dieser Stadt bewegen kann. Das machen wir und das ist der Ausgleich, den wir schaffen. Das ist auch wichtig, denn ein Bus transportiert so viele Leute wie eine Schlange von vielen Hundert Metern Auto.

Ch. Magnusson (FDP): Ich erlaube mir auch noch, ganz kurz 2-3 Worte zu sagen. Es wurden sehr viele Argumente genannt, die sicher gut sind, und die ich nicht wiederholen möchte. Als Grundsatz möchte ich einfach noch kurz dem Stadtrat gegenüber lobend erwähnen, dass man erkannt hat, dass ein «Gegeneinander» von verschiedenen Verkehrsträgern nichts bringt. Und das ist ein ganz wichtiges Credo, dass man sieht, dass man in dieser Stadt nur zielgerichtet vorwärts kommt, dass wir es nur schaffen, unseren Verkehr fliessend zu halten, wenn wir für alle Verkehrsmittel Lösungen finden, die diesen das Vorwärtskommen erlauben. Der Stadtrat hat in dieser Weisung erkannt, dass wenn die Strasse flüssig ist, dass dann auch der Bus gut vorankommt. Leider, und das stelle ich fest, haben aber immer noch sehr sehr viele Leute hier drinnen eine ideologische Brille auf, die relativ undurchsichtig ist. Und offensichtlich haben auch sehr viele heute Abend schon zu diesem Thema gesprochen, die von den eigentlichen Massnahmen offensichtlich entweder gar keine oder zumindest eine total falsche Ahnung haben. Es heisst nämlich nicht «Fahrplanhaltestellen», lieber Benedikt Zäch, sondern es heisst «Fahrbahnhaltestellen». Weil diese Haltestellen auf der Fahrbahn sind und nicht weil sie dazu da sind, den Fahrplan einzuhalten. Das ist nämlich genau einer der ganz wesentlichen Punkte. Das sind Kernpunkte von diesem Konzept, die in die falsche Richtung gehen. Wir gehen nicht nur mit Fahrbahnhaltestellen, sondern auch mit vielen anderen Massnahmen immer mehr in die Richtung, dass der Strassenraum eingeschränkt wird. Man hat Fahrbahnhaltestellen, man hat verengte Einmündungen, man hat Trottoirüberfahrten, man hat Sperrflächen, man hat farbliche Gestaltungen des Strassenraumes (was gesetzlich absolut konform ist, lieber Pirat – es ist interessant, dass der Pirat sagt, es sei etwas ungesetzlich...). Es wird also immer mehr die wichtigste Ressource, die wir haben, um einen fliessenden Verkehr zu gewährleisten, fahrlässig verschwendet. Es wird, bei steigendem Verkehrskommen, die dafür zur Verfügung stehende Fläche reduziert. Dass das nicht zur Lösung beitragen kann, um einen Verkehrsfluss zu haben, sollte wohl auf der Hand liegen. Was die FDP sagt, haben wir schon gehört. Etwas aber doch noch zum Linksabbieger am Zwingliplatz, bei dem die FDP ja den Antrag stellt, dass man diese Massnahme aufhebt: Da wirklich ein Appell auch an die linke Seite des Rates. Wir haben gehört, dass Ihr keinen Ausweichverkehr im Quartier möchtet, Ihr wollt mit flankierenden verkehrsberuhigenden Massnahmen sicherstellen, dass man eben genau nicht irgendwo anders durchfährt. Wenn ich von meinem Zuhause in der Breite komme und mit dem Auto zum Schwimmbad fahren möchte oder ich möchte meine Kleider in die Reinigung bringen, was auch immer, dann fahre ich genau an den Zwingliplatz und muss dort links abbiegen. Wenn ich das in Zukunft nicht mehr kann, und wenn das meine Kolleginnen und Kollegen und alle anderen Autofahrer von der Breite her nicht mehr dürfen, dann werden sie die nächste Möglichkeit nehmen, nämlich eine vorher, und werden links durch die Weberstrasse abbiegen und dort hindurch fahren. Die Weberstrasse ist eine 20er-Zone, eine Begegnungszone, es hat eine Schwelle, es hat versetzte Parkfelder, es hat Blumentöpfe auf der Strasse und es wird sogar ab und zu eine Geschwindigkeitskontrolle von der Stadtpolizei gemacht. Man kann alles machen, aber die Autofahrer werden trotzdem genau dort hindurch fahren. Und wenn Ihr das Euren Wählern erklären könnt, dann stimmt heute Abend Nein zu unserem Antrag. Wenn Ihr Euren Wählern im nächsten März erklären wollt, dass es in Zukunft mehr Verkehr gibt auf der Weberstrasse, auf Eurer geliebten Begegnungszone, dann stimmt Nein zu unserem Antrag. Aber wenn Ihr ein bisschen zielgerichtete Verkehrsplanung machen wollt, dann geht beim Nachtessen nochmals in Euch und überlegt Euch, ob Ihr nicht doch diesen einen kleinen Linksabbieger opfern wollt, im Sinne einer Opfersymmetrie. Herzlichen Dank für die Unterstützung.

D. Oswald (SVP): Ich mache es kurz. Es fiel eine Aussage bezüglich Annahme der Anti-Stau-Initiative, dass dann diese Massnahmen nicht möglich wären. Das ist einfach falsch. Es ist definitiv nicht so. Es geht nicht darum, dass man gewisse Sachen nicht mehr machen darf, sondern es geht ja darum, dass wenn man an einen Ort Massnahmen zur Verkehrsberuhigung trifft, man an einem anderen Ort Ersatzkapazitäten schaffen muss. Ersatzkapazitäten für dieses Problem hätte man schon lange, wenn man Heiligberg- oder Breitetunnel gemacht hätte. Wenn das realisiert wäre, hätte man viele Probleme mit Verkehrslärm und Verkehrsplanung gelöst gehabt. Aber die damals und auch heute noch weitsichtige Massnahme hat

man früher abgelehnt, die hat man genau aus den Gründen, die auch heute wieder z.T. von linker Seite ins Feld geführt wurden, abgelehnt. Sie wären eben weitsichtig gewesen werden. Es ist einfach falsch und es ist mir wichtig, dass das gesagt wird und dass man das nicht so im Raum stehen lässt. Es ist falsch, da zu sagen, man könnte diese Vorlage nicht mehr so machen, wenn die Anti-Stau-Initiative angenommen wird. Liebe Kollegen, wenn Ihr etwas anderes wollt, dann ist das Euer demokratisches Recht, das könnt Ihr auch vertreten, aber verbreitet nicht Halbwahrheiten.

A. Geering (CVP/EDU): In den Detailanträgen wurde die Fraktionsmeinung von Zeno eigentlich schon gesagt, in der Gesamtwürdigung haben wir aber doch eine Abweichung von der CVP zur EDU und diese möchte ich kurz darlegen. Das Gesamtverkehrskonzept, Sie können sich erinnern, wurde 2011 ohne Gegenstimmen zustimmend zur Kenntnis genommen. Damals lag das daran, dass dort nicht einseitig die einen Verkehrsträger gegenüber den anderen priorisiert werden, sondern dass es eine ausgewogene Lösung ist, dass man für alle schaut, wie man den gesamten Verkehrsfluss in der Stadt besser durchbringen kann. Der Verkehrsfluss sind letztlich Menschen, Leute die von A nach B wollen, egal mit welchem Verkehrsträger. Die meisten von uns nutzen nicht nur einen Verkehrsträger, sondern verschiedene, je nachdem wohin man geht, zu welcher Zeit, was man machen muss und wie viel man zu transportieren hat. Es gibt gute Gründe, die für oder gegen die Benützung des einen oder des anderen Verkehrsmittel sprechen. Die CVP macht keine Verkehrspolitik, die die Verkehrsträger gegeneinander ausspielt, sondern wir machen eine pragmatische Verkehrspolitik, bei der nicht der MIV gegen den öV ausgespielt werden soll oder umgekehrt. Im vorliegenden Kredit ist dies Politik in Ansätzen auch vorhanden. Es finden sich mehrheitlich Massnahmen, die den Verkehrsfluss für MIV, Bus, Velo verbessern. So hat Felix Helg beim Vorstellen der Vorlage am Beispiel der Tösstalstrasse und genau dem Zwingliplatz dargelegt, dass auf der Tösstalstrasse nicht nur der Bus schneller durchkommt, sondern auch das Auto auf der Achse Tösstalstrasse geradeaus und rechts abbiegend und vermutlich auch auf der Achse Deutweg (geradeaus und rechts abbiegend). Ich komme auf den Zwingliplatz nachher noch kurz zu sprechen.

Mit unseren Kürzungsanträgen legen wir aber genau unseren Finger auf die beiden Punkte, bei denen wir finden, dass genau dort nicht das Gesamtverkehrskonzept im Hintergrund war, sondern da werden einzelne bevorzugt. Zum einen die Fahrbahnhaltstellen. Was das ist, hat Christophschon ausgedeutet, man kann dort eben nicht mehr überholen, weil das mit baulichen Massnahmen verhindert wird. Wir wären davon ausgegangen, dass uns vom Stadtrat weitere Fahrbahnhaltstellen beliebt gemacht werden, wenn man dann einmal sieht, wie sich das auf der Breitestrasse auswirkt. Wann man das sehen können wird, wissen wir noch nicht, die Baustelle ist immer noch am Laufen. Geplant war einmal 2018, ich hoffe, das ist so. Wenn man dort durchfährt, sieht man schon, wie diese Haltestellen aussehen werden, mit baulichen Massnahmen in der Mitte der Strasse, damit man dort nicht mehr überholen kann. Wie dass sich das auswirkt, werden wir aber erst in 2-3 Jahren ausprobieren können.

Der zweite Punkt ist der Zwingliplatz. Es wurde immer wieder gesagt, dass man von 50 Autos pro Stunde spricht. Aber nein, man spricht von 115 Autos pro Stunde: Es sind 50, die vom Deutweg in die eine Richtung in die Tösstalstrasse links abbiegen, und vernachlässigbare 5 pro Stunde vom Deutweg in die andere Richtung in die Tösstalstrasse abbiegen, und es sind 60, die von der Tösstalstrasse in die Pflanzschulstrasse und in den Deutweg links abbiegen. Es sind also 115 Autos pro Stunde, nicht 50. Mehr als das Doppelte, das uns in der Verhandlung dargelegt wurde. Das zweite, das wissen wir seit kurzem aus den Medien: Auf dem Oberen Deutweg und auf der Pflanzschulstrasse soll nächstes Jahr Tempo-30 eingeführt werden. Wir würden schon gerne wissen, wie sich das Tempo-30 dann auf den Knoten Zwingliplatz auswirkt. Es ist dort schon anzunehmen, dass die einen dann nicht mehr über den Zwingliplatz fahren werden, sondern durch das Gutschick. Wenn man den Linksabbieger vom Oberen Deutweg in die Tösstalstrasse verunmöglicht, dann werden auch diese durch das Gutschick fahren. Es ist grundsätzlich so: Wenn diese nicht mehr links abbiegen können, müssen sie irgendwo anders durch. Sie werden sich nicht in Luft auflösen. Das wollen wir nicht, dass sich der Verkehr noch mehr durch die Quartiere zwängt. Ich bin übrigens nicht einer von de-

nen, die diese Linksabbieger nutzt. Ich fände es eigentlich noch gut, wenn ich geradeaus über den Zwingliplatz schneller vorbeikäme. Ich nutze den Zwingliplatz entweder auf der Tösstalstrasse geradeaus oder auf dem Deutweg geradeaus. Aber es ist so: Es hat dort Leute, die links abbiegen wollen, und das hat einen Einfluss auf das Gewerbe, von dem wir noch nicht wissen, wie das beurteilt wird, wenn diese Linksabbieger nicht mehr gemacht werden.

Wir finden wie gesagt das ganze Konzept, den ganzen Kredit, an und für sich, abgesehen von diesen beiden Punkten, unterstützenswürdig und gut. Mit den Fahrbahnhaltstellen denken wir: Folgen Sie uns, aber wir werden es nicht an diesen Fahrbahnhaltstellen aufhängen, ob wir der Vorlage zustimmen oder nicht. Aber der Zwingliplatz ist für uns das Zünglein an der Waage. Wenn man dort diese drei Linksabbieger streicht, dann werden wir diesem Kredit in dieser Form nicht zustimmen, dann werden wir ablehnen. Wenn man aber unserem Antrag, der die drei Linksabbieger rausnehmen würde, heute im Rat zustimmt, dann könnten wir dem ganzen Kredit auch zustimmen. Im Falle, dass wir ablehnen würden, weil diese Linksabbieger als Massnahme drin bleiben: Es wäre nicht eine Kritik an allen Massnahmen, wir würden es begrüssen, wenn der Stadtrat die unumstrittenen Massnahmen trotzdem zügig weiterbearbeiten würde.

B. Zäch (SP): Ganz kurz ein Appell an jene, die den Zwingliplatz in die Mitte der Vorlage rücken statt ihn als Teil der Vorlage zu betrachten. Sie sagen selber, es sei eine Einzelmassnahme. Man sollte diese Einzelmassnahme nicht ins Zentrum stellen und an dieser die ganze Vorlage quasi aufhängen. Es ist einfach so: Der Zwingliplatz ist eine Problemkreuzung, die Massnahmen sind nicht einfach auf einer solch komplizierten Kreuzung, aber die Linksabbieger sind ein zentraler Bestandteil des Pakets auf der Achse Tösstalstrasse und in dem Sinn auch vom ganzen Paket. Das wurde intensiv in der BBK behandelt. An Christoph Magnusson: Die ideologische Sonnenbrille, die Du uns schenken möchtest, gebe ich Dir als Präsident von agil-mobil gerne zurück. Linksabbieger sind nicht eine Frage der Ideologie. Diese Vorlage ist ausgewogen, das wurde von verschiedenen Seiten gesagt. Deshalb fand sie auch eine Mehrheit. Man spielt die Verkehrsträger nicht gegeneinander aus, sondern man nimmt die jeweilige Stärke des einzelnen Verkehrsträgers und verbindet das mit den Stärken der anderen Verkehrsträger. Es ist nun einmal so, der Bus ist der grösste Leistungsträger, von der Kapazität her, von der Effizienz her. Bus und Auto müssen da einen Weg aneinander vorbei finden und das ist das Konzept der Dosierung. Es ist eben kein Ausspielen. Felix Helg hat es in der Präsentation klar gezeigt, das ist aufeinander abgestimmt und das ist der Schritt vorwärts bei dieser Vorlage. Es ist nicht so, dass wir nun einfach Stau erdulden müssen, Zeno Dähler, der Stau ist jeden Tag zwischen 8 und 9 Uhr an der Technikumstrasse. Natürlich versuche ich, wenn ich das rechtzeitig merke, den Zug früher zu nehmen, aber das kann nicht die Lösung sein, dass man den Stau einfach als Naturgewalt hinnimmt und den Reiseweg einfach verlängert. Das einfach nochmals als Appell. Wir werden dabei bleiben, dass wir die Minderheitsanträge ablehnen, weil wir finden, dass es ein Gesamtpaket ist, aus dem man nicht Teile lösen soll oder kann.

U. Glättli (GLP/PP): Auch ich bin Mattenbächler und auch ich möchte mich noch kurz zu dem brisanten Knoten Zwingliplatz äussern. Liebe Quartierkollegen, kommt bitte zur Vernunft. Ich fahre täglich Velo und praktisch nie Auto in dieser Stadt. Ich bin sehr oft unterwegs in diesem Quartier und ich fahre nie über den Zwingliplatz. Es gibt keine Notwendigkeit dafür. Lehnen Sie den Minderheitsantrag ab, es ist eine Vertretung von Partikularinteressen und die Gesamtvorlage ist ausgewogen.

F. Helg (FDP): Ich möchte noch etwas kommunizieren, nicht nur in meiner Funktion als Kommissionsreferent, sondern auch als Fraktionssprecher. Reto Diener machte in seinem 13,5-minütigen Votum beliebt, man müsse die Vorlage gesamthaft annehmen und dürfe nicht einmal darüber diskutieren. Er verteilte uns allen also Maulkörbe oder wollte sie verteilen. Ich denke, es ist doch gerade das Wesen einer politischen Auseinandersetzung, dass man eine politische Würdigung vornimmt, Vor- und Nachteile gegeneinander abwägt und dann zu ei-

nem Schluss kommt. Dass ein solcher Schluss je nach politischem Lager unterschiedlich ausfällt, ist nicht mehr als logisch. Noch ein Punkt zu einer bereits diskutierten Massnahme, zu den Fahrbahnhaltstellen. Christoph Magnusson sagte es, wir sind sicher keine Freunde dieser Fahrbahnhaltstellen. Es ist aber meiner Ansicht auch im Departement ein gewisser Sinneswandel vorgegangen. Unter der Leitung von Josef Lisibach ist man sehr zurückhaltend mit diesen Massnahmen geworden, im Gegensatz zu vorher mit der Leitung von Frau Pedernana. Wir hatten damals (ich war auch damals schon in der BBK) heftige Auseinandersetzungen zu diesem Thema. Vielleicht muss man das auch etwas differenzierter anschauen. Beim Antrag der CVP/EDU, die beide Fahrbahnhaltstellen gesamthaft ablehnen wollen, kann man das sicher auch etwas anders sehen. Diejenige beim Fotomuseum hat natürlich einen engen Bezug zum Zwingliplatz, zu dieser Kreuzung, die allem Anschein nach wahrscheinlich eine Mehrheit finden wird. Diese Fahrbahnhaltstelle muss man vielleicht etwas kritischer anschauen als diejenige an der Schlosstalstrasse, wo es einen engen Bezug gibt zur Fahrbahnerweiterung der Schlosstalstrasse in die Zürichstrasse.

M. Gross (SVP): Wenn die anderen sagten, sie halten sich kurz, dann halte ich mich extrem kurz. Ich spreche nur schnell zum Knoten Zwingliplatz. Ich werde da anders stimmen als die Fraktion. Ich finde, die Verkehrsexperten haben sehr gute Arbeit geleistet. Wenn man anfängt, das auseinanderzureissen, dann funktioniert dieses System nicht mehr. Noch kurz zu Stefan: Er sagte, die Wissenschaft sei nicht eingehalten. Es ist eine angewandte Wissenschaft und keine theoretische. Sie orientiert sich an der Praxis. Aber ich weiss, in der Theorie sind Theorie und Praxis das Gleiche und das ist ab und zu bei Euch das Problem. Von daher werde ich dem einfach zustimmen bzw. Euren Antrag ablehnen.

Ratspräsident F. Landolt: Ich möchte noch die Abstimmungen über diese Anträge durchführen und danach, nach der Ratspause, kommt Josef Lisibach zum Wort.

Stadtrat J. Lisibach: Ich würde eigentlich gerne vor den Abstimmungen sprechen.

Ratspräsident F. Landolt: In dem Fall bitte.

Stadtrat J. Lisibach: Ich danke dafür, dass ich nun derjenige sein darf, der die Essenspause verkürzt.

Ich danke zuerst Felix Helg für die wirklich hervorragende Zusammenfassung dieser komplexen Kreditvorlage.

Es ist so, es ist eine verkehrspolitische Vorlage, welche zum Mitdenken und Mitdiskutieren anregt. Der Leiter der Verkehrsplanung im Tiefbauamt, der im Publikum ist, und ich waren 5 Mal in der BBK, haben zugehört, informiert und argumentiert, 44 schriftlich gestellte Fragen beantwortet und zu 7 Anträgen Stellung genommen. Herr Noesberger besuchte wie gesagt wurde zudem Fraktionssitzungen und hat sich dort Ihren Fragen gestellt. Ich danke Ihnen allen für das grosse Interesse an dieser Vorlage und die heutige mehrheitlich faire und konstruktive Diskussion. Ich schätze das Engagement und bin mir bewusst, dass es zu einzelnen Massnahmen, die im Rahmenkredit enthalten sind, verkehrspolitisch unterschiedliche Standpunkte gibt.

Der Stadtrat hat die vom Grossen Gemeinderat als erheblich erklärte Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur selbstverständlich ernst genommen. Und, Benedikt Zäch, absolut nicht verlangsamt. Absolut nicht, das ist ein Riesenbrocken, da steckt eine Riesenarbeit dahinter. Nicht umsonst haben wir Sie um eine Fristerstreckung ersucht. Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine seriöse und ausgewogene Kreditvorlage. Grundlage für den Rahmenkredit von Fr. 4,6 Millionen ist ein von externen Verkehrsfachleuten erarbeitetes und breit abgestütztes Steuerungs- und Dosierungskonzept für die Achsen Töss–Hauptbahnhof–St. Gallerstrasse und Wülflingen–Hauptbahnhof–Seen. Damit werden die beiden Achsen zu funktionsfähigen sogenannten ÖV-Hochleistungskorridoren.

Ausgewogen ist die Kreditvorlage vor allem, weil die Fachleute und der Stadtrat nicht nur den öffentlichen Verkehr priorisieren und beschleunigen wollen, sondern auch grossen Wert da-

rauf legen, dass auch der Verkehrsfluss des MIV sichergestellt wird. Von den vorgesehenen kürzeren Umlaufzeiten profitieren zudem auch die Fussgängerinnen und Fussgänger, die an den Lichtsignalen weniger lang warten müssen als heute.

Selbstverständlich ist das Aufheben der Linksabbiegespur vom Unteren Deutweg in die Pflanzschulstrasse am Zwingliplatz eine Einschränkung für Autofahrende und Velofahrende. Wenn damit aber ein besserer Verkehrsfluss auf der wichtigen Hauptschlagader - der Tösstalstrasse - für MIV und öV erreicht werden kann, dann ist die Massnahme zumutbar und verhältnismässig. Zumutbar und verhältnismässig eben gerade auch, weil von dieser Massnahme in der Spitzenstunde, auch wenn Du es nicht glaubst, Stefan, höchstens 30-50 Fahrzeuge betroffen sind. Das ist noch nicht einmal 1 Fahrzeug pro Minute. Bei so wenig betroffenen Fahrzeugen verhält sich der Verkehr tatsächlich so wie Wasser. Ein Teil versickert und ein Teil sucht sich einen anderen Weg. Ich bitte Sie, für einen besseren Verkehrsfluss auf der Hauptachse diese Einschränkung in Kauf zu nehmen.

Es kann vorkommen, dass der Verkehr sich verlagert, sich einen anderen Weg sucht. Deshalb unterstützt der Stadtrat die beiden BBK-Anträge, die das zum Inhalt haben. Aufgrund der Zeit verzichte ich darauf, das zu wiederholen.

Kurz zu den einzelnen Anträgen.

Der SVP-Antrag Streichung der Fahrbahnhaltestelle Fotozentrum (Tösstalstrasse): Die Anzahl Fahrbahnhaltstellen wurden im Konzept bewusst tief gehalten, weil sie meist umstritten sind. Es gibt nur zwei in dieser Vorlage, nämlich eben diese beim Fotozentrum stadtauswärts und Rebwiesen stadteinwärts. Das sind kostengünstige Massnahmen mit punktuell genau dort guter Wirkung. Die Einschränkung für Autofahrer ist tatsächlich, und das sage ich auch als Autofahrer, nicht so wahnsinnig gross.

Der zweite Antrag, der Überlastungsschutz General-Guisan-Strasse: Das Steuerungs- und Dosierungskonzept ist ein Gesamtkonzept. Die Wirkung der beiden Zuflussdosierungen wird in der nächsten Projektstufe noch vertieft werden. Sie werden nur umgesetzt, wenn die Wirkung den geplanten Nutzen bringt. Der Stadtrat bittet Sie, an diesen Massnahmen festzuhalten und sie nicht von vornherein zu verunmöglichen.

Zum Antrag wegen dem Zwingliplatz: Der Knoten Zwingliplatz ist ein fünfarmiger Knoten und in den Hauptverkehrszeiten stark überlastet. Ohne die vorgeschlagenen Massnahmen ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses unrealistisch. Es ist schlicht eine Güterabwägung zu machen. In der Spitzenstunde sind, ich habe es gesagt, maximal 30-50 Fahrzeuge vom Linksabbiegeverbot vom Unteren Deutweg betroffen. Währendem auf der Tösstalstrasse in der gleichen Zeit bis zu 1'600 Fahrzeuge und 27 Busse verkehren. Das gäbe auf das Jahr hochgerechnet, Zeno Dähler, eine doch gigantische Zahl. Auch da bittet Sie der Stadtrat, an dieser Massnahme festzuhalten.

Der zweite Antrag Zwingliplatz hat die gleiche Begründung, ich verzichte darauf, das einzeln zu erwähnen.

Insgesamt bittet Sie der Stadtrat, das wie vorgeschlagen zu genehmigen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank. Wir unterbrechen hier die Sitzung bis um 20 Uhr und stimmen danach ab.

Ratspräsident F. Landolt: Ich begrüsse zur Abendsitzung. Ich möchte noch zwei Nachträge machen: Auch Franco Albanese hatte sich für die erste Sitzung entschuldigt. Ferner darf ich Martin Zehnder gratulieren, er hat heute Geburtstag.

Wir fahren weiter mit der Abstimmung zum Traktandum 8. Wir stimmen zuerst über die Anträge ab, die diskutiert wurden. Dann stimmen wir über die drei Anträge des Stadtrates ab. Den mittleren, den zweiten Antrag, möchte ich auszählen lassen.

Der 1. Antrag, über den wir abstimmen, ist der Antrag Nr. 7, der CVP/EDU-Antrag Fahrbahnhaltestelle:

«Kürzung des Rahmenkredits um 200'000 Fr und damit verbunden die Verschiebung der projektierten Fahrbahnhaltestellen auf den nächsten Rahmenkredit.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Der Antrag wird mit einer klaren Mehrheit abgelehnt.

Als nächstes stimmen wir über den Antrag Nr. 2 ab, den SVP-Antrag Fahrbahnhaltestelle:

«Streichung der Fahrbahnhaltestelle Fotozentrum (Tösstalstrasse).»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Auch dieser Antrag wird mit einer klaren Mehrheit abgelehnt.

Die nächste Abstimmung ist der Antrag Nr. 6, der CVP/EDU-Antrag Zwingliplatz:

«Kürzung des Rahmenkredits um 200'000 Fr und damit verbunden die Streichung aller Massnahmen am Zwingliplatz.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Auch dieser Antrag wird mit einer klaren Mehrheit abgelehnt.

Als nächstes der Antrag Nr. 4, der FDP-Antrag Knoten Zwingliplatz:

«Ziffer 2 wird nach dem ersten Absatz mit folgendem neuem Absatz ergänzt: Bei der Realisierung der Massnahmen sind folgende Vorgaben zu beachten: - Bei der Neugestaltung des Knotens Zwingliplatz ist der Linksabbieger vom Unteren Deutweg in Richtung Tösstalstrasse (stadteinwärts) und Pflanzschulstrasse beizubehalten.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Auch dieser Antrag wird klar abgelehnt.

Der letzte Antrag ist Antrag Nr. 3, der SVP-Antrag Überlastungsschutz General-Guisan-Strasse:

«Streichung Zuflussdosierung (LSA) und Streichung Flankierende Massnahmen: Unterbindung Fahrbeziehung.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Damit haben Sie alle Anträge, die vor der Pause diskutiert wurden, abgelehnt.

Somit kommen wir zu den Anträgen aus der Weisung vom Stadtrat.

Abstimmung über den Antrag 1: «Die Planungsstudie «Steuerungs- und Dosierungskonzept (ÖV- Hochleistungskorridor) Achse Töss – Hauptbahnhof – St. Gallerstrasse und Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Der Antrag wird nur ganz vereinzelt abgelehnt.

Abstimmung über den Antrag 2, wie er auf dem gelben Blatt ist:

«Für die Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (Projekt-Nr. 11'633) wird ein Rahmenkredit von Fr. 4,6 Millionen (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Mit flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen muss sichergestellt werden, dass keine substanziellen zusätzlichen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in den angrenzenden Quartieren entstehen (z.B. beim Fotozentrum, durch die Aufhebung des Linksabbiegers auf der Tösstalstrasse in die Pflanzschulstrasse).

Bei der Realisierung der Massnahmen sind folgende Vorgaben zu beachten:

Bei den Zuflussdosierungen an der General-Guisan-Strasse (bei der Einmündung der Stadthausstrasse) und an der Tösstalstrasse (stadteinwärts) ist sicherzustellen, dass die Lichtsignale für die Dosierung zugunsten des öffentlichen Verkehrs nur zu den (Haupt-)Verkehrszeiten in Betrieb sind, wenn tatsächlich ein Bedürfnis für eine Steuerung ausgewiesen ist.

Über die Aufteilung des Rahmenkredites in die Objektkredite entscheidet der Stadtrat.
Stichtag für die durch Teuerung und Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten:
1. April 2016.»

Ich möchte die Abstimmung auszählen lassen und bitte die Stimmenzähler, die Anwesenden zu zählen. Es sind 57 Gemeinderätinnen und Gemeinderäte anwesend.

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Wer sich der Stimme enthalten möchte?

Damit haben Sie dem Antrag 2 des Stadtrates mit 50:6 Stimmen mit 1 Enthaltung zugestimmt.

Wir kommen nun zum Antrag 3: «Die erheblich erklärte Motion betr. mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur (GGR-Nr. 2012.71) wird als erledigt abgeschrieben.»

Wer diesem Antrag zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll das ebenfalls bezeugen.

Dieser Antrag wurde ebenfalls angenommen.

Damit sind wir am Ende von Traktandum 8, herzlichen Dank.

9. Traktandum

GGR-Nr. 2017.83: Jährlich wiederkehrender Beitrag von Fr. 80'000 an die Jugendinfo Winterthur ab 2018

Ratspräsident F. Landolt: Maria Sorgo und Matthias Bänninger treten in den Ausstand. Das Wort hat die Referentin Renata Lüchinger.

R. Lüchinger (CVP/EDU): Die Kommission Soziales und Sicherheit hat an den Sitzungen vom 10. Juli und 21. August dieses Geschäft behandelt. Ab 2018 soll die Jugendinfo Bestandteil sein der offenen Jugendarbeit. Zuerst möchte ich ganz kurz die offene Jugendarbeit vorstellen. Ihre Aufgabe ist die ausserschulische und ausserfamiliäre Jugendförderung. Der Verein Strassensozialarbeit ist die Trägerschaft. Er wird von privaten und kirchlichen Organisationen unterstützt. Die Angebote sind zentral und finden in den Quartieren statt. Die strategische Ausrichtung ist im Rahmenkonzept verankert. Die offene Jugendarbeit gehört zum Produkt „Beiträge an Organisationen“ und im speziellen zur Zielgruppe „Jugend und Familie“. Sie hat ein Budget von Fr. 0,8 Mio. Das Departement Soziales hat uns ein Diagramm zur Verfügung gestellt. Darauf ist ersichtlich, dass die Stadt im Jahr 2014 46% der Finanzierung der offenen Jugendarbeit übernommen hatte. Auf die Landeskirchen fielen 38%, 12% übernahmen Stiftungen und Sponsoren und 4% waren Bundesgelder.

Seit 2010 ist die Jugendinfo ein Projekt der Arbeitsgemeinschaft für Jugendprojekte Winterthur. Aufgrund der schnellen medialen und digitalen Entwicklung wurde sie neu ausgerichtet und 2013 gab es ein neues Konzept. Das erfüllt die Voraussetzungen gemäss dem Kinder- und Jugendförderungsgesetz, was zur Folge hat, dass das Bundesamt für Sozialversicherung im Rahmen einer Anschubfinanzierung die Jugendinfo für 3 Jahre mit einem Betrag von Fr. 230'000 unterstützt hat. In den Jahren 2014 bis 2016 musste die Stadt dann nur noch Fr. 20'000 leisten, 2015 waren es Fr. 15'000. Dann aber, im 2017, als keine Bundesgelder mehr da waren, musste die Stadt einen einmaligen Fondsbeitrag von Fr. 60'000 leisten. Fr. 20'000 nahm man aus einem Sammelkredit der offenen Jugendarbeit. Nun, nach 6 Jahren, ist die Pilotphase abgeschlossen. Die Jugendinfo benötigt für ihr Fortbestehen eine nachhaltige Finanzierungsgrundlage.

Die Zielgruppe sind Jugendliche und junge Erwachsene, die digitale Medien nutzen. Das sind heute fast alle. Man spricht junge Menschen zwischen 11 – 22 Jahren an, aber eigentlich sind es v.a. die 13 – 18jährigen, mit denen man Kontakt hat. Die Jugendinfo arbeitet eng mit Fachleuten zusammen, die direkt mit Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu tun haben. Sie erbringt Dienstleistungen für die offene Jugendarbeit Winterthur und für die städtische Kinder- und Jugend-Beauftragte.

Was sind die Arbeitsfelder der Jugendinfo? Sie fördert und stärkt die Medienkompetenz der Jugendlichen, aber auch der Fachpersonen. Dabei geht es um den Umgang mit der Informationsflut, um die kritische Auseinandersetzung mit Informationsquellen, den Umgang mit persönlichen Daten in den digitalen Medien, aber auch um die Auseinandersetzung mit Themen wie Radikalisierung, Extremismus und Cybermobbing. Die Jugendinfo ist ein wichtiger Dienstleister für die Stadt. Sie koordiniert und hält die Angebote zusammen. Für die strategische Führung der Angebote ist die Jugendinfo ein sehr gutes Mittel. Dank der Vernetzung, die sie hat, ist sie gut informiert. Sie kennt die aktuellen medialen und gesellschaftlichen Trends und sie entwickelt ihre Angebote ständig weiter. Sie ist deshalb ein innovatives Produkt und man könnte sagen, ein Werbeträger für unsere Stadt Winterthur.

Die Erfindung der JugendApp – das ist ein ganz besonderes Angebot der Jugendinfo. Über diesen Kommunikationskanal bekommen die Jugendlichen direkt von ihrem Smartphone Zugang zu den Angeboten. In Krisensituationen ist das sehr nützlich. Seit Anfang 2017 ist nicht nur das Team Jugendinfo für die Jugendlichen erreichbar, sondern auch das Sorgentelefon 147, Jump und Jumpina und die neue städtische Fachstelle Extremismus und Gewaltprävention. Die Website der Jugendinfo hat auch die städtische Website, auf der bisher alle Angebote und Events für die Jugendlichen publiziert worden sind, ersetzt.

Dann gibt es auch noch die Jugendredaktion. In der Jugendredaktion wird die JugendApp gestaltet und dort werden auch News geschrieben.

Über die JugendApp finden Jugendliche auch Jobs bei Seniorinnen und Senioren. Kleine Jobs, aber es sind doch 343 Jugendliche und 212 Arbeitseinsätze. Ich glaube, das ist sehr bemerkenswert.

In Krisensituationen ist die Jugendinfo eine niederschwellige Anlauf- und Triage-Stelle. Sie ist auch ein Kompetenzzentrum für die Beratung von Schulen, von Fachstellen und für die offene Jugendarbeit allgemein.

Wie profitiert die Stadt von der Jugendinfo? Die Jugendlichen können so viel besser erreicht werden, zeitnah und direkt. Die Jugendinfo hat die Kapazität und auch die Fachkenntnis, um die Fachstellen, Departemente aber auch freiwillige Organisationen gut zu unterstützen und bei der strategischen Steuerung und Vernetzung eine grosse Rolle zu spielen.

Der Verein Strassensozialarbeit ist bereit, ab 1. Januar 2018 die Trägerschaft der Jugendinfo zu übernehmen. Aber unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung des Angebotes gesichert ist. Sie ist ein Partner, der im Gefüge der offenen Jugendarbeit schon sehr gut verankert ist. Man kann auf eine langjährige und bewährte Zusammenarbeit zurückblicken. Es sind Synergien mit Mojawi (die ich nachher vorstellen werde) möglich, denn Mojawi und die Jugendinfo haben am gleichen Standort ihre Büros haben, sie sind unter der gleichen Trägerschaft. Deshalb kann man sagen, dass die Jugendinfo eine gute Ergänzung zu Mojawi ist. Die Jugendinfo arbeitet im virtuellen Raum, sie spricht die Jugendlichen im virtuellen Raum an. Mojawi im Gegensatz geht im realen Raum auf die Jugendlichen zu.

Die Gesamtkosten betragen Fr. 106'000. Davon fallen Fr. 70'000 auf Personalkosten und Fr. 36'000 auf Sachkosten. Man darf auch davon ausgehen, dass die Hilfsgesellschaft Fr. 20'000 beitragen wird. Das würde heissen, dass die Stadt nur Fr. 80'000 übernehmen müsste.

Der Stadtrat beantragt also einen Kredit von Fr. 80'000, wiederkehrend für die Jahre 2018 bis 2021. Gleichzeitig beantragt er die Ermächtigung für eine Verlängerung dieses Betrages um 2 Jahre bis 2023. Der Grund dafür ist, wie man uns gesagt hat, dass die Jugendinfo einen längeren Planungshorizont wünscht und dass sie dank einem längeren Planungshorizont dann auch mehr Realisierungsmöglichkeiten haben.

Die Haltung der Kommission: Der Antrag wurde in der Kommission Soziales und Sicherheit mit 6:2 Stimmen angenommen. Eigentlich war es 6:1 und 1 Enthaltung. Da ich nicht wusste, wie das einzuordnen ist, nahm ich 6:2.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank. Es gibt einen Ablehnungsantrag, Simon Büchi bitte.

S. Büchi (SVP): Ich danke Renata für die Vorstellung. Die Jugendinfo macht ja einen tollen Eindruck, da kann man fast nicht dagegen sein. Wir sind auch nicht gegen die Jugendinfo. Aber die Frage, die im Raum steht, ist, ob die Stadt dafür Fr. 80'000 ausgeben soll. Und da sind wir der Meinung: Nein. Wir haben im Sozialdepartement jedes Jahr bei der Budgetdebatte die Situation, dass die Kosten steigen, und jedes Mal hören wir die gleichen Aussagen: „Wir haben übergreifendes Recht, wir haben Ausgaben, die wir leisten müssen.“ Da haben wir den Fall einer Ausgabe, die nicht zwingend ist, und ein Projekt, das nice to have ist. Es ist etwas Gutes, aber genau solche tolle Sachen, die es gibt, sollte man vollständig privat finanzieren. Die Hilfsgesellschaft finanziert mit, es gibt bestimmt auch andere Stiftungen und Vereinigungen, die da mitfinanzieren könnten. Das ist auch die Kritik, die ich an das Sozialdepartement, an Nicolas Galladé stelle. Man könnte auch von Anfang an in ein Geschäft gehen mit der Absicht, dass man versuchen sollte, ein solch tolles Projekt privat zu finanzieren, damit man nicht die Stadtkasse belasten muss. Es ist nicht eine enorm hohe Ausgabe da, aber deshalb sind wir dagegen.

R. Dürr (Grüne/AL): Danke vielmals für die Präsentation. Inhaltlich muss ich nicht mehr viel dazu sagen. Es ist so, dass die Jugendarbeit sehr wichtig ist. Es ist auch klar, die sozialen Medien sind heute ein sehr wichtiges Instrument, nicht nur für Wahlen und Abstimmungen. Es ist so, dass sich die Jugendlichen sehr viel im Netz aufhalten. Die Jugendinfo bietet die Möglichkeit, dass sich die Jungen vernetzen können, zeigt ihnen Möglichkeiten auf, wie sie das angehen können, und sie hat Mittel und Möglichkeiten, wie sie die Jungen angehen kann, damit sie ausreichend Schutz haben im Netz, damit sie nicht irgendwo gefährdet sind. Es ist enorm wichtig, dass man die Jungen, die Kinder und die Jugendlichen, auch in der virtuellen Welt unterstützt, damit sie dem Alter entsprechende Medienkompetenz bekommen. Die Fraktion Grüne/AL stimmt diesem Geschäft zu.

B. Huizinga (EVP/BDP): Heute wird über zwei Kredite abgestimmt, die aus Sicht der EVP/BDP-Fraktion wichtig miteinander verknüpft sind. Die Jugendinfo zum ersten gilt als Profi und Seismograph, um die Bedürfnisse der Winterthurer Jugendlichen zu erkennen. Insbesondere im Bereich der Medienkompetenz hat die Jugendinfo eine Vorreiterstellung, die aus unserer Sicht erhalten bleiben muss. Die Bevölkerung, ganz besonders junge Menschen, lebt konstant in einem Spannungsfeld zwischen der virtuellen Welt und dem realen Sozialraum. Da ist die Jugendinfo mit Unterstützung, Innovation und Vermittlung zur Stelle. Auf Beginn 2018 wird sie in eine neue Trägerschaft überführt, daher muss die Finanzierung angepasst werden. Im Bildungsbereich spricht sich die EVP wann immer möglich für lange Planungshorizonte aus. Daher unterstützen wir den Kreditantrag des Stadtrates über diese Fr. 80'000.

D. Schneider (FDP): Die FDP unterstützt nach einigem Hin und Her diese Anträge auch. Man kann in dieser Sache unmöglich dagegen sein, es ist wichtig, dass etwas für die Jungen gemacht wird in dieser Beziehung. Was uns etwas störte: Es ist ein bisschen hier etwas und da etwas. Mir fehlte auch die Grundlage des Vereins Strassensozialarbeit, eine Rechnungslegung etc. Wer ist das, was ist das genau für ein Partner? Man kommt bei diesen Sachen nicht richtig draus, man erhält nicht so schnell den Durchblick. Es wäre eine Hilfe, wenn das ein bisschen transparenter wird.

Was noch interessant ist: Ich habe das App heruntergeladen, das JugendApp, und ich habe im Chat einige Fragen gestellt. Diese Fragen werden im Chat nicht beantwortet. Wenn man sich als Gemeinderat dort einklinkt und fragt, was sie noch sagen würden in dieser Debatte, ob sie einen Tipp hätten – dann bekommt man keine Antwort. Vielleicht hat das mit sozialpädagogischen Arbeitszeiten zu tun. Man bekommt Antworten zu Kondomgrößen und alles

Mögliche, das ist alles ausführlich in diesem JugendApp erläutert, aber eine Antwort bekommt man nicht. Ich hoffe, dass mit dieser Planungssicherheit, die sie erhalten, dass dann auch auf dem App etwas läuft. Das aus dem praktischen Bereich.

Also, wir sind dafür und es dünkt mich, diese Leistungsvereinbarung ist sehr wichtig, wenn man Sachen will. Diese Jugendbereiche sind sehr volatil, da kommen und gehen die Leute. Wenn die Stadt schon investiert, braucht es ein gutes und klares Instrument mit einer Leistungsvereinbarung, damit man ein bisschen nachkorrigieren kann. Ich möchte wirklich festhalten, dass ich bis heute noch keine Antwort erhalten habe auf meine Chat-Anfrage als Gemeinderat. Aber unter dem Strich sind wir dafür.

S. Näf (SP): Die Jugendinfo erbringt wichtige Leistungen für Jugendliche und für die Stadt. Einerseits erreicht sie eben die Jugendlichen mit verschiedenen Angeboten, andererseits sind die Dienstleistungen der Jugendinfo nötig, damit sich die 12 verschiedenen Träger der offenen Jugendarbeit Winterthur untereinander vernetzen, koordinieren und effizient zusammenarbeiten können. In dem Sinn ist dieses Angebot nicht nur nice to have, sondern wirklich für die verschiedenen Träger notwendig, um ihre Zusammenarbeit gestalten zu können. Bei den Angeboten der Jugendinfo handelt es sich um innovative Ansätze in der Jugendarbeit. Die Stadt Winterthur hat in diesem Bereich eine Pionierrolle übernommen, auf die man stolz sein kann. Das zeigt sich auch daran, dass der Anlauf dieses Projektes vom Bund mit der Anschubfinanzierung gefördert wurde. Aus Sicht der SP ist es wichtig, dass in einer Stadt auch die Anliegen von Kindern und Jugendlichen genügend Gewicht haben. Dazu leisten die Angebote der Jugendinfo einen wichtigen Beitrag. Der jährliche Beitrag von Fr. 80'000 ist ein gut investierter Betrag, um die Jugendlichen mit einer zeitgemässen Jugendarbeit erreichen zu können. Die SP stimmt dieser Weisung klar zu.

U. Glättli (GLP/PP): Die GLP beantragt die Zustimmung zur Vorlage des Stadtrates. Wir stehen ein für eine massvolle Entwicklung von städtischen Aufgaben, insbesondere im Verbund mit Dritten, Privaten wie ideellen Organisationen, was da ja auch der Fall ist. Mit der Haltung der SVP frieren wir den Status quo ein, und das über eine längere Zeit. Das wollen wir nicht. Wir wollen nicht dogmatisch jedes Aufgabenwachstum, sei es noch so klein, beschneiden und nicht zulassen. Wir wollen keine städtische Eiszeit. Die Einschränkung der Expansion der öffentlichen Aufgaben ist zwar notwendig, aber wir stehen dort dafür ein, wo es wirklich einschonkt, z.B. bei der Sanierung der städtischen PK.

M. Wäckerlin (GLP/PP): Ich kann den Aussagen von Simon Büchi sehr viel abgewinnen. Ich finde es sehr störend, man gibt da ein bisschen und dort ein bisschen, aber an anderen Orten gibt man wieder nichts... An und für sich tönt es wirklich sehr sinnvoll, was gemacht wird. Auf der anderen Seite: Die Winterthurer Freidenker haben eine Plakataktion gemacht, um unsere Werte zu unterstützen, das war 100% privat finanziert. Da bekommt man Fr. 80'000, das wäre für uns ein gigantischer Betrag gewesen. Mir fehlt auch einfach ein Wirkungsnachweis. Wenn wir schon über solche Dinge sprechen, sollte man sagen, welches Ziel man erreichen will, wie man das Ziel nachprüft und am Ende der Aktion auch, ob man das Ziel erreicht hat. Ich war lange gespalten, aber ich sehe nun, eigentlich spielt es gar keine Rolle, ob ich nun Ja oder Nein sage. Das macht es mir leichter, Nein zu sagen mit dem Hinweis, dass man bitte das nächste Mal dann auch die Wirkung genauer anschaut. Es muss ja dann in vier Jahren wieder kommen.

Noch ein wichtiger Punkt zur App: Lieber Stadtrat, es braucht nicht für jeden Blödsinn eine eigene App. Die Stadt hat eine Abfall-App, eine Stadtmelder-App, eine Stadtgeschichten-App, eine 2GO-App, eine ParaMap-Rollstuhl-App, eine Schweiz-Mobil-App, eine Swiss-Events-App und nun noch eine Jugendarbeits-App... Das ist nicht sinnvoll, die Stadt soll mit dem App-Wahn aufhören, und zwar radikal. Eine auf das Handy angepasste Homepage ist tausendmal besser als jede App. Sie verursacht viel weniger Aufwand in Entwicklung und Pflege und ist erst noch viel flexibler, weil sie alle Betriebssysteme und Bildschirmauflösungen abdeckt. Bei einer App muss man mindestens eine Android- und eine technisch sehr aufwendige Apple-Version pflegen, und trotzdem funktioniert es dann weder auf Windows, und erst

recht nicht auf Linux oder Mac. Das ist einfach nur dumm. Hinzu kommt, dass vorsichtige und sicherheitsbedachte Menschen bei der Installation von Apps sehr zurückhaltend sind. Seit dem neuen BÜPF und NDG darf man definitiv dem Staat nicht mehr trauen. Der Staat ist jetzt selbst unter die Entwickler von Schadsoftware gegangen. Und er installiert sie heimlich als Trojaner, und zwar legal. Es ist daher geradezu leichtfertig dumm, eine staatliche App zu installieren. Ich kann nur dringend raten, all diese staatlich-städtischen Apps unter gar keinen Umständen zu installieren.

Es wäre klug, die App zu beerdigen und statt der App eine browserunabhängige Homepage mit denselben Funktionen zu erstellen. Wenn das ein Antrag gewesen wäre, hätte ich weniger daran herumknorzen müssen.

R. Lüchinger (CVP/EDU): Die Jugendinfo ist voll am Puls der Zeit. Kommunikation und Information fließen heutzutage für die Jugendlichen vorwiegend im virtuellen Raum. So gut wie jeder Jugendliche ist heute Besitzer eines Smartphones. Medienkompetenz aber muss erlernt werden. Die Schule übernimmt die Medienerziehung im Rahmen ihrer heutigen Möglichkeiten. Im Lehrplan 21 ist der Informatik-Unterricht zwar verankert, die Umsetzung bereitet aber noch Kopfzerbrechen. Die Lehrmittel sind knapp und bei weitem noch nicht alle Lehrpersonen sind ausgebildet. Ausserhalb des Unterrichts oder nach der Schulzeit sind die Jugendlichen aber auf sich alleine gestellt. Viele Elternhäuser, besonders die bildungsfernen, nehmen keinen Einfluss oder haben keinen Einfluss mehr auf die sozialen Kontakte ihrer Kinder. Da greift ihnen die Jugendinfo unter die Arme. Die CVP/EDU-Fraktion ist der Meinung, dass die Jugendinfo eine gute Sache ist und unterstützt werden muss. Der Modellcharakter der Jugendinfo Winterthur soll auch andere Städte in der Schweiz animieren, die Jugendförderung über digitale Kanäle zu steuern. Dass die Jugendinfo mit ihrem digitalen Know-how die Stadt bei der strategischen Steuerung und Vernetzung der verschiedenen Dienstleistungen und Trägerschaften in der offenen Jugendarbeit unterstützt, finden wir sinnvoll und ressourcenschonend. Es ist nur korrekt, dem Verein Strassensozialarbeit finanzielle Sicherheit für seine Arbeit zu geben. Die Mitglieder leisten viel Freiwilligenarbeit, die es zu unterstützen gilt. Trotzdem wünscht die CVP/EDU-Fraktion, dass die Jugendinfo in absehbarer Zeit evaluiert wird, dass in der Kommission eine Rechnung vorgelegt wird und dass auch einmal Leistungsvereinbarungen gezeigt werden. Aufgrund der Evaluationsergebnisse soll der Stadtrat spätestens in drei Jahren abwägen, ob eine Verlängerung des Kredites angebracht ist. Die CVP/EDU-Fraktion stimmt dem Kreditantrag für die Jugendinfo gemäss Wortlaut in der Weisung zu.

Stadtrat N. Galladé: Besten Dank für diese Debatte und besten Dank der Referentin Renata Lüchinger für die Präsentation dieser Vorlage und für die angeregte Diskussion. Ich denke, das beschränkt sich eher auf offene Jugendarbeit und Jugendinfo, aber wir haben abgesehen von den informatischen Details auch von der PK bis zur BÜPF auch noch die ganze Palette gestreift in der Diskussion. Wir haben es gehört: Es ist eine innovative Sache. Das ist nicht einfach heute oder gestern geboren, sondern man ist, wie man gehört hat, seit 2010 sehr früh dabei bei dieser Thematik, mit Bundesgeldern. Man konnte dann noch eine zweite Tranche abholen, aber wie es halt immer ist bei diesen Anschubfinanzierungen: Irgendwann sind sie fertig. Und dann ist es halt schwierig, die Finanzierung für den Betrieb zu bekommen. Es ist uns aber in dieser Zeit gelungen, das sehr gut im Rahmen der offenen Jugendarbeit einzubetten. Man hat mit der offenen Jugendarbeit ein Dach, unter dem man die Haltungen und Tätigkeiten hat, aber mit ganz unterschiedlichen Angeboten, mit ganz unterschiedlichen Trägerschaften und zum Glück eben auch mit unterschiedlicher Finanzierung. Deswegen ist es da auch so günstig. Von daher denke ich, dass das seinen Wert hat. Wenn ich mich zurückerrinnere: Bevor ich im Gemeinderat war (das ist schon einige Zeit seither, damals arbeitete der Rat noch nicht mit Mails u.ä.), sagte man, es solle eine Art Dschungel-Buch geben, wo man städtische Angebote in einen Ordner packt und den Jugendlichen diesen mitgibt. Mittlerweile hat sich die Zeit ein bisschen geändert und ich glaube, man muss auch ein bisschen mit der Zeit gehen, um mit den vielen Angeboten, die wir in allen Verwaltungsabteilungen der Stadt haben, auch ausserhalb der Stadt, auch an die Jugendlichen zu gelangen und die

Sprache der Jugendlichen zu sprechen. Ich glaube, die Jugendinfo ist genau das Teil. Auch das App, das ich nicht für „dumm“ halte. Der Jugendliche interessiert sich weniger für ein Begräbnis-App als für Dinge, mit denen Jugendliche zu tun haben. Diese sind da gut und komprimiert zusammengefasst in einem Medium, das Jugendliche anspricht, mit dem man auch Jugendliche erreicht und anspricht. In einer jugendlichen Art, die von Jugendlichen für Jugendliche gemacht wird.

Ich habe auch die kritischen Voten aufgenommen. Angefangen bei Simon Büchi: Man muss schon sagen, dass Stiftungen und Private einen grossen Anteil leisten, Renata Lüchinger hat das ausgeführt. Unsere ganze offene Jugendarbeit ist zu mehr als der Hälfte von Privaten finanziert. Da kann man wohl weit gehen in diesem Land, um eine so qualitative Jugendarbeit zu finden, für die man so wenig Geld bezahlt, weil man eben die Privaten mit an Bord nimmt. Aber irgendwann einmal kann man nicht mehr sagen, dass sie noch mehr geben sollen. Der Krug geht zum Brunnen bis er bricht. Stiftungen investieren in Sachen, die sie schon lange haben. Sie investieren auch in Neuerungen, auch da haben sie unterstützt, aber sie investieren nicht einfach in Strukturen. Da muss man wohl grundsätzlich sagen, man nimmt es oder man nimmt es nicht, das ist eine faire Abstimmungsausgangslage. Das ist dann Ihre Entscheidung. Aber man darf nicht vergessen, dass wir doch 6 Jahre lang an diese Finanzierungs- und Innovationsgelder gekommen sind. Aber nun kommen wir wohl einen Schritt weiter.

Zu David Schneider: Ich glaube, das sollte nicht so sein, dass Du keine Antwort erhalten hast. Das müssen wir genau anschauen. Es gibt übrigens auch Angebote, mit denen man Senioren befähigt, mit diesen modernen Medien umzugehen im Generationenaustausch... Aber das werden wir dann ganz unvoreingenommen anschauen. Ich glaube, so wie das Erreichen der Jugendlichen können auch die generationsübergreifenden Projekte ein Modell sein. Das nehme ich aber sehr gerne mit. In dem Sinne danke ich für die Debatte, durchaus auch für die kritischen Voten.

Ratspräsident F. Landolt: Es gibt einen Ablehnungsantrag. Ich schlage vor, dass man über die drei Anträge des Stadtrates, den wiederkehrenden Kredit, die Möglichkeit der Verlängerung und die Kenntnisnahme der Leistungsvereinbarung zusammen abstimmen.

Wer diesen drei Anträgen des Stadtrates zustimmen möchte, soll das bezeugen durch Hand erheben.

Wer diese Anträge ablehnt, soll das ebenfalls bezeugen.

Die drei Anträge werden mit einer grossen Mehrheit angenommen.

10. Traktandum

GGR-Nr. 2017.84: Jährlich wiederkehrende Beiträge an die Mobile Jugendarbeit Winterthur (Mojawi) ab 2018

Ratspräsident F. Landolt: Maria Sorgo bleibt weiterhin im Ausstand.

R. Lüchinger (CVP/EDU): In den beiden gleichen Sitzungen hat die Kommission Soziales und Sicherheit das zweite Geschäft behandelt. Mojawi ist auch ein Teil des Gesamtkonzeptes der offenen Jugendarbeit. Sie ist aber aufsuchende Jugendarbeit, im Gegensatz zur stationären. Sie geht zu den Jugendlichen hin. Sie trifft die Jugendlichen an informellen Treffpunkten, sei dies auf Plätzen und Strassen, in Einkaufszentren, in den Schulhäusern oder auch z.B., das habe ich gelesen, in Bushäuschen. Sie macht sehr viele Rundgänge, ist immer unterwegs und trifft so die Jugendlichen und spricht sie an und kann so niederschwellig Kontakte knüpfen und so ihre Bedürfnisse, Sorgen, Ängste und Wünsche kennenlernen. Seit 15 Jahren ist Mojawi bereits in Winterthur tätig. Sie ist v.a. in der Stadt unterwegs und nur ganz punktuell in den Aussenquartieren.

Wie gesagt, Mojawi grenzt sich ab von der stationären Jugendarbeit. Sie grenzt sich auch ab vom Jugenddienst und von der Stadtpolizei (dort geht es ja v.a. um die Bekämpfung der Kri-

minalität oder die Durchsetzung von Gesetzen). Die stationäre Jugendarbeit arbeitet v.a. in den Jugendhäusern oder in den Quartier-Jugendtreffs.

Die Arbeitsfelder von Mojawi sind vielseitig. Sie begleiten und beraten die Jugendlichen. Sie nehmen wahr, sie beobachten und sie können mit diesen Wahrnehmungen und Beobachtungen sehr gut aufspüren, was die Jugendlichen beschäftigt. Sie begleiten v.a. die schlecht integrierten Jugendlichen oder Jugendliche, die Schwierigkeiten haben im Elternhaus oder in der Schule. Die anderen, die zuhause ein Elternhaus haben, wo die Eltern sich auch um ihre Kinder kümmern und mit ihnen sprechen, diese trifft Mojawi weniger an oder diese brauchen auch weniger die Unterstützung von Mojawi. Mojawi arbeitet mit Schulen und Jugendtreffs zusammen und sie arbeiten auch, das finde ich sehr interessant, mit Cliquen von Jugendlichen. Das ist ein Schwerpunkt, den sich Mojawi auch in den letzten 4 Jahren gesetzt hat. Die Mitarbeitenden von Mojawi vertreten auch die Meinung der Jugendlichen im Quartier-Monitoring, wenn es um Infrastrukturplanung oder Angebote im Quartier geht. Sie garantieren dabei, dass auch die Wünsche und Anliegen der Jugendlichen bei der sozialen Stadtentwicklung einbezogen werden. Aufgabe von Mojawi ist natürlich auch die Sicherheit im öffentlichen Raum, d.h. es ist wichtig, dass sie Räume finden, Räume mieten für die Jugendlichen, in denen sie sich aufhalten können. Mojawi-Mitarbeitende sind aber auch sehr wichtige Ansprechpersonen in einem Quartier, für die Wohnbevölkerung in einem Quartier. Dabei leisten sie auch viel Vermittlung zwischen Generationen und bei Konflikten.

Sie begleiten und beraten wie schon gesagt Jugendliche und Kinder ohne familiäre Strukturen und leisten so einen grossen Beitrag für die Integration und Chancengleichheit. Gleichzeitig haben sie auch wichtige Aufgaben bei der Früherkennung. Sie können den Puls nehmen für die Entwicklungen im öffentlichen Raum, in den Wohnquartieren. Sie sind Informanten für die Quartiere und die Stadtentwicklung und sie können Beobachtungen machen in Bezug auf Radikalisierung und Fluchtgefahr.

Sennhof und Steig nennt man «Lupenquartiere». Das sind Aussenquartiere mit Blocksiedlungen, in denen Familien mit hohem Migrationshintergrund wohnen. Da sind die Mitarbeitenden von Mojawi nur punktuell und nicht regelmässig im Einsatz. In Sennhof gibt es bereits ein Jugendkioskprojekt. Es wird ja noch ein Beitrag für zwei weitere Jugendkioske beantragt. In Sennhof hat es bereits einen, dieser ist aber nur noch bis Ende 2017 mit Drittmitteln finanziert.

Für die Stadt hat Mojawi einen grossen Nutzen. Sie ist ein fester Bestandteil vom Jugendförderungs- und Jugendhilfesystem der Stadt. Sie wirkt mit bei der Umsetzung von städtischen Leitbildern, von Konzepten und Projekten, und sie macht auch Einschätzungen und Beobachtungen im Rahmen des Quartier-Monitorings. Sie ist sehr gut vernetzt, das ist ein grosser Pluspunkt von Mojawi. Sie hat viele Kooperationspartner und sie hat institutionalisierte Austauschgefässe (runde Tische, Foren, Netzwerksitzungen etc.).

Neu ist, dass nun Leistungsvereinbarungen mit diesen Anbietern mit Mojawi abgeschlossen werden mit einer Laufdauer von jeweils zwei Jahren.

In Zahlen kann man sagen: Im Jahr 2016 gab es 10'000 Begegnungen mit Jugendlichen. 10 Jugendgruppen wurden begleitet und 120 Events wurden durchgeführt. Seit Jahren sind die Kosten für den Gesamtaufwand gleich geblieben. Die Stadt sprach in den letzten 4 Jahren Fr. 275'000, das waren 75% des ganzen Betriebsaufwandes. Dazu kamen Beiträge der Hilfsgesellschaft und der Adele-Koller-Knüsli-Stiftung.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat einen Kredit von Fr. 275'000, wiederkehrend für die Jahre 2018 bis 2021. Und er beantragt die Ermächtigung für die Verlängerung dieses Betrages um 2 Jahre bis 2023. Gleichzeitig beantragt er auch einen Kredit von Fr. 50'000 für zwei Jugendkioske in den Quartieren Sennhof und Steig für den Zeitraum 2018 bis 2021.

Die Kommission Soziales und Sicherheit nahm diesen Doppelantrag mit 5:3 Stimmen an.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank für das Referat. Wir haben einen Kürzungsantrag, Simon Büchi bitte.

S. Büchi (SVP): Wir stellen den Kürzungsantrag, den Kredit von Fr. 275'000 um Fr. 50'000 zu reduzieren, damit der Kredit insgesamt auf der gleichen Höhe bleibt und es keine Kredi-

terhöhung gibt. Faktisch sind die Fr. 50'000 für die beiden Jugendkioske eine Erhöhung des Kredites. Wir haben explizit nichts gegen den Betrieb von Jugendkiosks. Wir sind nicht der Meinung, dass wir vom Gemeinderat her sagen sollten, wo genau das Geld ausgegeben werden soll, deshalb ist der Antrag so formuliert, dass die Fr. 50'000 pauschal reduziert werden, damit die Gesamtkredithöhe gleich bleibt.

Noch ein kurzes Wort zu den vorhergehenden Voten, insbesondere meiner bürgerlichen Kollegen und Urs Glättli. Es ist immer einfach zu sagen, theoretisch wären wir schon für das Sparen, irgendwo, einfach nicht gerade da, wo man jetzt davon spricht. Wenn wir dann in einigen Monaten bereits das Budget für das nächste Jahr bekommen, muss man sich auch nicht wundern, wenn die Kosten steigen. Das ist auch wieder so ein Fall, und da muss ich nochmals explizit Kritik an Nicolas Galladé richten. Auch da nochmals: Nichts gegen Mojawi, da wird gute und wichtige Arbeit geleistet. Aber man muss sich vorstellen: Sie haben einen Kredit, haben für Fr. 275'000 gearbeitet und da kommt die Idee auf, noch zusätzlich Jugendkiosks zu betreiben und da will man Fr. 50'000 mehr. Und dann, in einem Sozialdepartement, wo man ein IAFP hat, eine Planung für die nächsten 4 Jahre mit Millionenbeträgen im zweistelligen Bereich - Gelder, die fehlen, von denen man nicht weiss, wo man sie herbekommt. Und da sagt man da locker: Gut, dann erhöhen wir um Fr. 50'000. Nein, so geht das nicht. Mojawi hat ihre Daseinsberechtigung, wir sind einverstanden, wenn der Kredit auf gleicher Höhe bleibt, deshalb der Kürzungsantrag. Wenn unser Kürzungsantrag nicht angenommen wird, werden wir diese Vorlage ablehnen.

B. Huizinga (EVP/BDP): Für eine Grossstadt ist eine stationäre sowie eine mobile Jugendarbeit wie Mojawi essentiell. Sie streckt die Fühler aus, wo sich Jugendliche im öffentlichen Raum gerne aufhalten und kann rasch und unkompliziert mobil Unterstützung anbieten. So hat sie, wie im Kreditantrag beschrieben ist, erfasst, dass in Steig und Sennhof keine ganzjährigen überkonfessionellen Jugendangebote bestehen und so den Jugendkiosk ins Leben gerufen. Viele Angebote für Jugendliche, auch die meisten kirchlichen, sind standortgebunden und somit ist das Mojawi-Team zwingend vonnöten. Gerne spricht sich die EVP/BDP-Fraktion für die Kreditvergabe von jährlich Fr. 275'000 Fr. aus und dankt an dieser Stelle allen Mitarbeitenden, die sich in unserer Stadt für Kinder und Jugendliche einsetzen, sei das in kirchlichen Institutionen, in der Jugendinfo, bei Mojawi oder was es auch sonst noch alles gibt. Vielen herzlichen Dank.

R. Dürr (Grüne/AL): Mojawi bietet Jugendlichen die Möglichkeit, dass sie sich an eine neutrale Stelle wenden können, wo sie ihre Probleme anbringen können, die sie zuhause nicht besprechen können, warum auch immer, ob sie schwierige Verhältnisse oder sonst ein Problem zuhause haben. Bei Mojawi haben sie diese Möglichkeit. Auch andere Gründe als ein schwieriges Zuhause führen dazu, dass Jugendliche zu Aussenstehenden mehr Vertrauen aufbauen. Es ist auch nicht allen Jugendlichen beschert, dass sie in einem Sportverein aktiv sein können, wo sie einen Beitrag zahlen müssen, und so haben sie die Möglichkeit, dass sie einen Austausch haben unter Jugendlichen, der sogar noch begleitet ist. Investieren in die Jugend heute heisst weniger Sozialhilfe morgen. Die Fraktion Grüne/AL stimmt diesem Geschäft zu.

U. Glättli (GLP/PP): Die GLP beantragt die Zustimmung zur Vorlage des Stadtrates und die Ablehnung des SVP-Antrages. Wir begrüssen eine massvolle Weiterentwicklung vom städtischen Aufgabengebiet. Zwei zusätzliche und Weiterführung vom Jugendkiosk können vorsorgen. Und das nicht irgendwo. Im Sennhof und in der Steig, also potentielle städtische Brennpunkte. Wir investieren lieber in die Vorsorge als später in die Verfolgung allfälliger Jihad-Reisender. Liebe Anwesende der SVP, bedenken Sie: Die Nachsorge dürfte viel mehr kosten als eine massvolle Prävention. Wir laden aber auch den Stadtrat ein, die Wirkung dieser Kioske wie auch die ganzen übrigen Aufgaben der Stadt laufend zu überprüfen. Interessant dürfte sein, ob die CVP den SVP-Antrag unterstützen wird oder nicht. In dieser Vorlage hat man es mit Leistungsvereinbarungen zu tun, genau solchen Vereinbarungen, wie sie sie beim Geschäft vorher gefordert haben.

S. Näf (SP): Mojawi leistet mit der aufsuchenden Jugendarbeit seit Jahren wichtige Arbeit, die sich bewährt hat. Neu soll ein zusätzlicher Kredit für sogenannte Kinder- und Jugendkioske in Steig und Sennhof gesprochen werden. Gemäss der Fachpersonen vor Ort braucht es diese Angebote dort dringend. Der Testbetrieb in Sennhof hat gezeigt, dass die Kinder und Jugendlichen das Angebot dort förmlich überrannt haben, da es dort sonst wirklich an Freizeitangeboten und Gelegenheiten für Kinder und Jugendliche, sich zu betätigen, fehlt. Diese Angebote sind somit ein wichtiger Beitrag zur Chancengleichheit und Integration sowie auch zur Prävention vor einer allenfalls möglichen Radikalisierung. Der Kredit von jährlich Fr. 25'000 pro Kinder- und Jugendkiosk ist gut investiert für ein Angebot, das Kindern und Jugendlichen niederschwellig zur Verfügung steht. Mojawi ist schlank aufgestellt mit 270 Stellenprozenten. Aus diesem Grund wird es ihnen nicht möglich sein, das Angebot zusätzlich zu den Aufgaben zu übernehmen, die sie bereits heute übernehmen. Wir haben auch nichts davon gehört, dass Aufgaben reduziert wahrgenommen werden könnten, vielmehr wird die Arbeit, die sie haben, nicht weniger – in unserer Stadt, die immer mehr Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum hat. Aus diesem Grund ist die Idee, dass die zusätzlichen Angebote in Sennhof und in der Steig auch ohne den zusätzlichen Kredit zu sprechen geschaffen werden können, unrealistisch. Das ist wohl auch allen klar. Die SP spricht sich für die vorliegende Weisung aus und lehnt den Kürzungsantrag der SVP ab.

D. Schneider (FDP): Ich kann mich auf die Frage der Kioske konzentrieren. Der Ausschlag, weshalb wir den Antrag unterstützen, war die Feststellung (und Felix als Tössemer konnte da viele Informationen einbringen), was von Privaten schon gemacht wird. Wenn man die Privaten mobilisieren und sie nicht verlieren will, braucht es manchmal auch ein Zeichen, damit die Privatinitiativen an den Orten, wo sie schon laufen, möglichst weiterlaufen. Das ist prophylaktisch in die Zukunft, um diese Privatinitiativen zu stützen, zu ergänzen und zu fördern. Ich finde auch, dass es ein bisschen seltsam tönt, dort Fr. 25'000 für einen Kiosk. Aber wir sind da dafür, weil die Privaten dort tätig sind, in der Steig, im Sennhof weiss ich es zu wenig, aber es ist nochmals ein Appell an die Privaten, dort weiterzumachen, deshalb unterstützt die FDP jetzt diese Anträge.

R. Lüchinger (CVP/EDU): Die Jugendlichen heute sind zu einem grossen Teil draussen. Die Mitarbeitenden von Mojawi sind täglich auf Achse. Sie treffen die Jugendlichen und die Cliquen auf öffentlichem Raum an. Von Bedeutung ist, dass Mojawi auf akute Situationen und Konflikte zeitnah und effizient reagieren kann. Entscheidend ist aber auch, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Prävention leisten, denn schlussendlich kann man damit auch Geld sparen, weil man frühzeitig, niederschwellig und vor Ort direkt reagieren kann. Die Angebote von Mojawi funktionieren alle sehr gut gemäss Rückmeldung des Departements. Der beantragte Kredit von Fr. 275'000 ist ein ansehnlicher Betrag, aber es ist ein Betrag, den die Stadt über die letzten Jahre hinweg in konstanter Höhe sprechen konnte. Ein bisschen befremdend wirkt auf uns, dass in der gleichen Weisung ein zusätzlicher Kredit beantragt wird. Die CVP/EDU-Fraktion fragt sich, ob die Finanzierung der beiden Jugendkioske Sennhof und Steig nicht vom Rahmenkredit mitabgedeckt werden könnten. Brauchen Sennhof und Steig überhaupt ständige Jugendkioske? Gemäss Auskunft des Departementverantwortlichen wird das Geld, das der gesamten offenen Jugendarbeit zur Verfügung steht, vollumfänglich aufgebraucht. D.h. Mojawi soll keine Reserven mehr haben für die beiden neuen Jugendkioske. Ja, die CVP/EDU-Fraktion tat sich ein bisschen schwer mit der Aufstockung um die Fr. 50'000. Wir haben diskutiert und möchten schlussendlich diesen Kiosken doch zu Gunsten der Kinder und Jugendlichen eine Chance geben und befürworten den Antrag in den drei Punkten.

Allerdings scheint es uns angebracht, dass gestützt auf die neuen Leistungsvereinbarungen in absehbarer Zeit eine Gesamtauslegung gemacht wird von Jugendinfo, Mojawi und offener Jugendarbeit, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Wir wünschen deshalb auch eine Prüfung der Zusammenlegung dieser drei Organisationen. Analog zur Jugendinfo wünscht die CVP/EDU-Fraktion, dass der Stadtrat spätestens in 4 Jahren aufgrund einer Evaluation und

Gesamtauslegung auch bei Mojawi abwägt, ob eine Verlängerung des Kredites angebracht ist oder nicht.

Stadtrat N. Galladé: Auch hier besten Dank für die Debatte. Wenn wir vorher die Verlagerung von Kindern und Jugendlichen vom realen Raum in den virtuellen Raum hatten, wo man mit der Jugendinfo Antwort gibt, dann war Mojawi sicher auch eine Antwort, dass man die stationären Angebote wie Jugendtreffs in den Quartieren vor 15 Jahren ergänzt hat mit einer aufsuchenden Jugendarbeit, denn letztlich müssen wir auch dort sein, wo die Jugendlichen sind und diese auch ansprechen. Das ist mobiler geworden und dann müssen auch die Antworten darauf mobiler sein.

Es wurde aufgezeigt: Es geht einerseits um die Weiterführung des bestehenden Kredites für die mobile Jugendarbeit, aber es geht auch um ein Zusatzangebot, dieses ist befristet, für Jugendspielkioske. Das ist nicht einfach eine Art Kiosk, sondern das ist ein sehr bewährtes Instrument, wie man auf eine niederschwellige Art für relativ wenig Geld in Aussenwachten und ausserhalb des Siedlungsraumes (und da sind Sennhof und Steig zwei exemplarische Gebiete) an die Jugendlichen herankommt. Das hat sich in Sennhof, wo eine rege Wohnbautätigkeit herrscht, bereits sehr bewährt. Das läuft aber dieses Jahr aus. Da sind wir der Meinung, aufgrund der weiteren Wohnbautätigkeit und der Situation, dass es sich lohnt, befristet eine Weiterführung zu beantragen, das ist da geschehen. Dito auch in der Steig, das war ja auch schon ein Thema im Parlament, das wurde da erwähnt.

Noch ein Punkt zu Simon Büchi: Man kann immer Pro und Kontra sein, damit habe ich gar keine Mühe. Er hat mich noch ganz persönlich angesprochen, das ehrt mich immer. Zu dem Punkt muss man einfach sagen: Wenn man zurückschaut, dann ist das seit 15 Jahren ein bewährtes Angebot. Meine Vorgängerin beantragte 2009 im Parlament einen Kredit von Fr. 225'000. Damals konnte man aber nicht die ganze Stadt abdecken, die Altstadt ist sowieso ausgenommen, aber eigentlich die Stadtkreise ausserhalb. Dann war es ein expliziter Wunsch einer Mehrheit des Gemeinderates, dass man diesen Kredit aufstockt, damit Mojawi auch in Veltheim und Neuhegi aktiv sein kann, je nach Bedarf. Im Nachhinein, wenn man sieht, was gerade in Neuhegi in den letzten 8 – 10 Jahren abgegangen ist, war das wohl ein sehr weiser Entscheid des Gemeinderates, dass man das ausgebaut hat und nicht gesagt hatte, man dürfe sich nur auf diese 4-5 Stadtkreise beschränken – und wenn es dann dort brennt, dann dürft Ihr nicht. Von daher kamen die Fr. 275'000 nicht aus der Verwaltung oder vom Stadtrat her, sondern vorausschauend vom Gemeinderat. So vorausschauend wie der Gemeinderat ist, so vorausschauend ist auch die Verwaltung und der Stadtrat – und man sagte: Im Sennhof passiert einiges, in der Steig ist es ein Thema. Und mit diesen Kiosken (weil die ausserhalb sind, ist es schwierig, das mit den anderen Strukturen dort auch zu betreuen) kommen wir mit relativ wenig Geld zu Erkenntnissen in den nächsten Jahren. Das sind die beiden Dinge, die wir da beantragen, und die Mehrheit des Gemeinderates wird entscheiden, ob sie dem Stadtrat folgt oder nicht.

Ratspräsident F. Landolt: Es geht um einen jährlich wiederkehrenden Beitrag an die Mobile Jugendarbeit Winterthur. Wir haben vier Anträge, ich möchte einzeln darüber abstimmen lassen.

Beim 1. Antrag haben wir einen Kürzungsantrag von Fr. 50'000 auf dem wiederkehrenden Kredit.

Wer dem ursprünglichen Antrag des Stadtrates für einen Kredit von Fr. 275'000 beipflichten will, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer den gekürzten Antrag von Fr. 225'000 genehmigen will, soll das ebenfalls bezeugen. Eine grosse Mehrheit ist für den Antrag des Stadtrates.

2. Antrag: «Der Stadtrat wird ermächtigt, den Beitrag gemäss Ziffer 1 für maximal zwei weitere Jahre zu bewilligen (d.h. bis längstens 2023).»

Wer dem Antrag zustimmen will, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer da dagegen ist, soll das ebenfalls bezeugen.

Das ist wieder eine ähnlich grosse Mehrheit für den Antrag des Stadtrates.

3. Antrag: «Für den Betrieb von je einem Jugendkiosk in den Quartieren Sennhof und Steig wird der Mobilen Jugendarbeit Winterthur für die Jahre 2018 bis 2021 neu ein jährlich wiederkehrender Kredit von insgesamt CHF 50'000 bewilligt (CHF 25'000 pro Jugendkiosk).»

Wer dem Antrag zustimmen will, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer da dagegen ist, soll das ebenfalls bezeugen.

Das ist wieder dieselbe grosse Mehrheit, die den Antrag annimmt.

4. Antrag: «Der Gemeinderat nimmt Kenntnis davon, dass das Departement Soziales mit der Mobilen Jugendarbeit Winterthur Leistungsvereinbarungen mit einer Laufdauer von jeweils 2 Jahren abschliesst.»

Wer dem Antrag zustimmen will, soll das bezeugen durch Handerheben.

Wer da dagegen ist, soll das ebenfalls bezeugen.

Das ist wieder dieselbe grosse Mehrheit, die den Antrag annimmt.

Damit haben Sie dem Antrag des Stadtrates in allen vier Punkten zugestimmt und dieses Traktandum ist erledigt.

11. Traktandum

GGR-Nr. 2017.112: Kenntnisnahme des Geschäftsberichts der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur 2016

Ratspräsident F. Landolt: Das Geschäft ist ohne Beratung angekündigt, das bleibt so. Der Referent David Schneider bitte.

D. Schneider (FDP): In der laufenden Legislaturperiode hat die Sozialhilfebehörde mit der revidierten Gemeinde- und Geschäftsordnung ihre Arbeit aufgenommen. Der vorliegende Geschäftsbericht ist der zweite Geschäftsbericht dieser Sozialhilfebehörde, 2015 war der erste Geschäftsbericht, den wir gesehen haben. Die Sozialhilfebehörde besteht aus 11 Mitgliedern. Diese werden durch den Gemeinderat entsprechend der Fraktionsstärke jeweils pro Legislaturperiode gewählt. Das Neue ist, dass die Sozialhilfebehörde explizit für die strategische Steuerung zuständig ist und Entscheidungskompetenz im Einzelfall hat. Winterthur ist mit dieser Installation der Sozialhilfebehörde eine Vorreiterin im Kanton Zürich.

Zum Geschäftsbericht: Ein zentrales Engagement beim Geschäftsbericht konnte man erkennen im Einsitz im Projektausschuss «Falllast Sozialhilfe». Dort ging es darum, ob man die Ablösung der engeren Begleitung von Sozialhilfebezügern beschleunigen oder Einkommen von Sozialhilfebeziehenden erhöhen kann. Der Bericht wurde in der SSK bereits einmal vorgestellt. Ein weiterer, fast der grösste, Arbeitsbereich oder Schwerpunkt war die stichprobenartige Prüfung der Dossiers. Es wurden 419 Dossiers überprüft, alle fallführenden Personen wurden auch überprüft und mussten Dossiers vorstellen. Die Prüfung eines Dossiers, damit man sich vorstellen kann, dauert im Schnitt etwas mehr als eine Stunde. Das Ergebnis wurde in 39 Protokollen festgehalten.

Es wird jedes Jahr ein Prüfungsschwerpunkt gewählt. Der Prüfungsschwerpunkt «Familien mit Kindern» war gut gewählt, denn eine Änderung im Sozialhilfegesetz trat auf das Jahr 2016 in Kraft, bei der es um eine Änderung, um eine Reduktion des Grundbetrages von Familien mit mehr als 5 Personen ging.

Generell muss festgehalten werden, dass die strategischen Steuerungsmöglichkeiten für die Sozialhilfebehörde relativ gering sind. Die gesellschaftlichen Entwicklungen (wie Alleinerziehende, Wegfall von einfachen Arbeitsplätzen, die Revision der IV) generieren, wie wir feststellen, jährlich immer mehr Sozialhilfebezügler. Dazu kommt: Das Finanzierungsmodell ist Sache des Kantons und die Steuerungsfunktionen beschränken sich somit für eine Sozialhilfebehörde v.a. darauf, wie etwas durchgeführt und abgewickelt wird.

Drei Randbemerkungen: Bei über 75% der Kinder im Schulalter sind ausserfamiliäre Strukturen installiert. Das ist hoch, überrascht aber nicht. Ein zukünftiger strategischer Prüfungsschwerpunkt wäre die Prüfung der eingekauften sozialpädagogischen Leistungen wie z.B. Pflegefamilien, Schulbustransporten usw. Dort wäre zu beachten, dass auch keine Interessenskonflikte bei gewissen Mitgliedern in der Sozialhilfebehörde entstehen können.

Randbemerkung 2: Der Mitte August bekanntgewordene Betrugsfall (das über mehrere Jahre unterschlagene Einkommen dieser Person) muss Schlussfolgerungen und Prüfungsverfahren ergeben. Ich bin gespannt, wie der Geschäftsbericht auf diesen Vorfall reagiert und ob und wie er dieses Prüfungsverfahren auch anpasst.

Randbemerkung 3: Im Fokus der Sozialhilfebehörde sind die fallführenden Personen, also die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung. Es wäre zu prüfen, wie man noch Sozialdetektive einbinden könnte, um so Sozialhilfebezüger (ihren Bankverkehr) besser kontrollieren zu können. Mir ist klar, dass es da rechtliche Probleme gibt (Personenschutz usw.), aber da müsste etwas passieren.

Im Namen der SSK danke ich herzlich für die grosse Arbeit, die die Sozialhilfebehörde im vergangenen Jahr geleistet hat und möchte den Geschäftsbericht zur Abnahme empfehlen.

Ratspräsident F. Landolt: Gibt es einen Gegenantrag dazu? – Nein.

In dem Fall haben Sie den Geschäftsbericht der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur 2016 genehmigt und abgenommen.

12. Traktandum

GGR-Nr. 2016.121: Begründung des Postulats I. Kuster (CVP), U. Hofer (FDP) und P. Rüsche (SVP) betr. Beteiligungscontrolling

I. Kuster (CVP/EDU): Zuerst einmal möchte ich zum Ausdruck bringen, dass wir von der CVP/EDU-Fraktion uns gefreut haben, dass sich der Stadtrat in den letzten Monaten bereits mit dem Thema Beteiligungscontrolling beschäftigt hat und sich in der Zwischenzeit erste Gedanken für Richtlinien für die Beteiligungspolitik gemacht hat. Es zeigt: Das Thema ist wichtig und von grosser Bedeutung. Und dass der Stadtrat unsere Auffassung teilt, dass bei der Bewirtschaftung der städtischen Beteiligungen Handlungsbedarf besteht.

Ich gehe davon aus, dass die meisten das Postulat gelesen haben, obschon es schon mehrmals traktandiert worden, aber noch nicht behandelt worden ist. Deshalb freut es uns, dass es heute an die Reihe kommt.

Das Wichtigste in Kürze und wie es dazu kam: Eines meiner ersten grossen Gemeinderatsgeschäfte im 2016, das ich studiert habe, war die Beteiligung an den Kleinkraftwerken Birs-eck, heutige Aventron. Der Aktienkauf führte bei mir zu vielen Fragen: Was ist das Ziel? Will man erneuerbare Energie? Will man genügend Energie für Winterthur? Muss das Geschäft kostendeckend sein oder muss es eventuell gewinnbringend sein? Finanzieren wir es aus Eigen- oder Fremdkapital? Wie viel kostet uns dieses Fremdkapital? Können wir die Zinsen mit den Dividendenerträgen bezahlen?

Diese Gedanken führten zu zwei Anfragen von mir, nämlich den Kapitalkosten von Stadtwerk im Juni 2016 und bereits im April, ob es überhaupt ein zentrales Beteiligungscontrolling gibt. Die Antworten zeigten klar, dass die Beteiligungen der Stadt historisch gewachsen und eher zufällig sind und nicht systematisch bewirtschaftet werden. Wie ich gelernt habe, besitzt die Stadt Winterthur verschiedene Beteiligungen, nicht nur an Kraftwerken, sondern auch an anderen Unternehmungen. Aus unserer Sicht ist es wichtig zu verstehen, welche strategischen und finanziellen Zielsetzungen mit den eingegangenen Beteiligungen erreicht werden sollen. Wir wollen vom Stadtrat eine regelmässige Berichterstattung, inwiefern die gesetzten Ziele erreicht worden sind. So erhalten wir Klarheit, was uns eine Beteiligung kostet bzw. was sie an Einnahmen abwirft und ob die gesetzten Ziele (z.B. dort, wo günstiger Wohnraum geschaffen werden soll) noch immer erfüllt werden. Wenn die Zielsetzungen nicht erreicht wer-

den, wollen wir verstehen, welche Korrekturmassnahmen der Stadtrat ergreift oder vorschlägt.

Damit der Gemeinderat seine Verantwortung wahrnehmen kann, verlangen wir, dass der Stadtrat uns regelmässig informiert und einen Bericht macht. Nur wenn wir diese Informationen erhalten, können wir in Zeiten, in denen die Zinsen wieder einmal steigen, sinnvoll entscheiden, ob wir es uns noch leisten können, Beteiligungen an Unternehmen zu halten, bei denen wir weder Geld verdienen noch die strategischen Ziele erreichen.

Das Festlegen von strategischen und finanziellen Zielsetzungen und das regelmässige Überprüfen, ob diese Ziele überhaupt erreicht werden, ist nach meinem Verständnis auch die grösste Abweichung von unserem Postulat zu der angedachten Richtlinie des Stadtrates zur Beteiligungspolitik. Die vom Stadtrat angedachte Verbesserung der Instruktion bei Beteiligungen und delegierten Organmitgliedern und damit ein verbessertes Reporting ist lobenswert, aber nur eine notwendige, aber keine ausreichende Verbesserung für das Beteiligungscontrolling. Wir wollen, dass der Stadtrat uns jährlich informiert, welche konkreten strategischen Ziele mit einer Beteiligung erreicht werden sollen und abgeleitet davon, welche finanziellen Ziele erreicht werden müssen, und ob diese im Berichtsjahr erreicht werden oder nicht.

Vereinfacht ausgedrückt habe ich den Eindruck, die angedachte Richtlinie Beteiligungspolitik geht v.a. von einem juristischen Ansatz aus, während es mir zusätzlich um eine betriebs- und finanzwirtschaftliche Betrachtungsweise geht.

Ich danke für die Unterstützung des Postulats.

U. Hofer (FDP): Ich kann mich weitestgehend Iris anschliessen, möchte es aber doch noch in eigenen Worten sagen. Ich glaube, wir sind alle einverstanden, dass wir zu viele Beteiligungen erlebt haben, bei denen zu viel schief gelaufen ist, weil man zu lange weggeschaut hat und man zu lange erfolgreich Dinge verstecken konnte wie bei Wärme Frauenfeld AG oder Swisspower. Ein gutes, verbessertes Beteiligungscontrolling scheint vor diesem Hintergrund insbesondere bei Stadtwerk (aber nicht nur dort) vonnöten, auch insbesondere in Bezug auf das Energie-Contracting.

Was haben wir Stand heute zur Kontrolle? Es ist ein Beteiligungsspiegel in der Jahresrechnung, der ca. 2 Seiten lang ist. Und ja, es ist möglich, einen Beteiligungsspiegel mit Rechenschaftsabgabe über die Beteiligungen mit einem Anschaffungswert von mehr als 50 Mio. auf einer Seite auszudrucken. Es hat keine glaubhafte Darstellung der Werthaltigkeit dieser Investitionen und es hat keine Informationen zu den ursprünglichen Zielen und Zwecken und ob allenfalls Handlungsbedarf besteht.

Unser Postulat fordert ein wirksames Beteiligungscontrolling, da kann eigentlich niemand ernsthaft etwas dagegen haben. Der Stadtrat versichert glaubhaft, dass er etwas unternommen hat bei der Aufarbeitung der Affäre. Er hat es in der Aufsichtskommission auch gezeigt, was er plant. Wir begrüssen das sehr, aber wir haben das Gefühl, unser Postulat geht in einigen Punkten weiter. Deshalb werden wir es auch nicht zurückziehen.

Im Kern geht es um das Stichwort «politische Kontrolle». Das wird im Text des Postulats mehrfach verwendet. Insbesondere geht es darum, welche Rolle der Gemeinderat beim Beteiligungscontrolling einnehmen soll oder ob das primär Sache des Stadtrates ist. Man muss sich vor Augen halten: Viele Beteiligungen sind dank unserem Beschluss oder z.T. auch auf Beschluss vom Volk zustande gekommen. Wir finden, der Eigner bzw. derjenige, der den Beschluss fällt, sollte zumindest bei diesen Beteiligungen auch wieder hören, was eigentlich damit läuft.

Die Situation, mit der man vergleicht, ist eigentlich ähnlich: Der Stadtrat oder die Verwaltung ist der Anlageberater, das Volk ist der Aktionär - nur in diesem Fall sitzt der Anlageberater auch noch im VR der Gesellschaft, in die man investiert hat, und gibt eigentlich nie mehr Bericht, was da passiert, ausser man braucht noch mehr Geld vom Aktionär. Das würde heute in der Finanzwelt nicht mehr gehen, da muss man etwas anders machen.

Für mich geht es auch ein bisschen um die Frage, ob man ein departementübergreifendes Vier-Augen-Prinzip einführen soll. Es geht um die Frage, wer denn sonst zumindest noch ein bisschen darauf schaut. Wer plausibilisiert die Zahlen, die dem Reporting zu Grunde liegen? Dort finden wir, dass es zumindest bei den brisanten Beteiligungen weiter gehen muss als

bisher. Die Gefahr ist klar: Wenn jemand etwas initiiert, mit Herzblut vorantreibt, dort noch im VR sitzt – dann teilt dieser ungern schlechte Nachrichten mit oder sagt, dass seine ursprüngliche Einschätzung falsch war. Er versucht das hinauszuzögern. Und wir müssen dort eine bessere Kontrolle haben, ob es wirklich in die richtige Richtung läuft, die Zahlen auch Sinn machen und wir die Informationen auch rechtzeitig haben.

Von Iris richtig genannt ist die Zielsetzung. Den meisten Beteiligungen fehlt eine klar definierte, explizit umschriebene Zielsetzung oder Strategie. Aber wenn es darum geht, den Kredit einzuholen, dann wird sehr wohl schmackhaft gemacht, mit impliziten Zielen, weshalb man da zustimmen sollte – beim Volk, bei uns. Ich nehme da auch mein Lieblingsbeispiel Birseck, das heisst ja nun futuristischer Aventron: Im Antrag vom Stadtrat steht dort: «Mit der sicheren und werthaltigen Investition in Infrastruktur strebt Stadtwerk Winterthur mittelfristig eine Rendite an, die deutlich über den Refinanzierungskosten liegt. Sie soll bezüglich der Risiken im Bereich vergleichbarer Geldanlagen liegen.» Das steht im Antrag, mündlich wird noch viel mehr gesagt, denn man will es ja verkaufen. Aber dann finden wir, das muss irgendwo drin sein. Das muss irgendwo gemessen werden, darüber muss Rechenschaft abgelegt werden. Nur das ermöglicht auch einen politischen Entschluss über den Ausstieg bei einer Investition. Und auch eine Analyse der Fallbeurteilungen, von Fehlern, die man gemacht hat bei der Initialbeurteilung.

Nicht explizit im Postulat erwähnt aber ebenso wichtig ist der Umgang und Einsatz von vertraglichen Bindungen. Ich denke an Geheimhaltungsvereinbarungen und Aktionärsbindungsverträgen im Zusammenhang mit Beteiligungen. Aus der Vergangenheit mussten wir ein bisschen die Lehre ziehen, dass kritische Rückfragen aus dem Gemeinderat vielfach dahingehend beantwortet wurden, man könne nichts machen, denn man sei bereits einen 10jährigen Vertrag eingegangen, oder man dürfe nichts sagen, weil die Unterlagen oder der Vertrag dem Geschäftsgeheimnis unterliegen würden – nehmt das zur Kenntnis. Wir erwarten da auch eine klare Handlungsanweisung an den Stadtrat, an die Leute, die diese Verträge ausarbeiten, wie man diese Instrumente einsetzen soll. Natürlich mit dem klaren Grundsatz: Wir wollen auch als Parlament so weit wie möglich Transparenz haben, was passiert, und wir wollen nicht nur zur Kenntnis nehmen, dass man ohnehin schon gebunden ist.

Alles in allem glauben wir mit der eigentlich sehr lobenswerten Reaktion des Stadtrates, dass wir offene Türen einstossen. In einzelnen Punkten haben wir z.T. unterschiedliche Ansichten über die Rollen Gemeinderat/Stadtrat, das ist klar, aber es lohnt sich, darüber zu reden. Es geht um viele Millionen und nicht nur Fr. 80'000 jährlich.

P. Rütsche (SVP): Ich muss zu diesem Thema nicht mehr viel sagen, Iris und Urs haben schon alles ausführlich erklärt. Nur ganz kurz: Die SVP Winterthur möchte gerne eine regelmässige, periodische Kontrolle, das finden wir sehr gut. Das ist wichtig für die Interessen der Stadt Winterthur, das ist wirklich sehr notwendig. Dazu gehört auch eine Informationspflicht der verschiedenen Beteiligten. Für uns ist gerade jetzt wichtig, auch wenn der Stadtrat schon intensiv daran arbeitet, dass das Postulat überwiesen wird. Wir fordern den Stadtrat auf, sich weiterhin intensiv um dieses Problem zu bemühen. Für die SVP ist es wichtig, möglichst effektiv und transparent zu handeln, das Risiko zu verkleinern und das Vertrauen der Stadt Winterthur zu stärken. Die SVP-Fraktion unterstützt weiterhin das Postulat.

F. Künzler (SP): Das vorliegende Postulat „Beteiligungscontrolling“ liest sich zuerst mal wie ein Déjà-vu. Meine schriftliche Anfrage 2012.004 mit dem Titel „Beteiligungen an Aktiengesellschaften“ hat alle wesentlichen Fragen nämlich vor 5 Jahren schon einmal gestellt. Es fragt sich deshalb, ob die Postulanten vor der Erarbeitung des Postulat-Textes mal Google bemüht haben – Stichworte „Beteiligung Aktiengesellschaft Stadt Winterthur“ und man wäre fündig geworden.

Die Antwort des Stadtrats damals, also vor 5 Jahren, war kurz zusammengefasst: „Alles kein Problem, alles im grünen Bereich.“ Dass dem nicht so ist, wissen wir seit den Untersuchungen zu den Vorfällen bei Stadtwerk. Unsere Finanzkontrolle hat dabei ja festgestellt, dass keinerlei Richtlinien bezüglich diesen Beteiligungen existieren und die Verwaltung völlig im luftleeren Raum nach eigenem Gutdünken gewurstelt hat. Man stellt rückblickend fest, dass

die Krankheit Beteiligungs-Itis jahrelang gewütet hat und dass man heute auf unnötigen Beteiligungen sitzt (zumindest teilweise).

Der Stadtrat hätte es 2012 schon in der Hand gehabt, den heutigen Salat zu vermeiden. Das hat er nicht gemacht. Und jetzt verfällt er aber umgekehrt in Hyperaktivismus und im Expressverfahren gibt es da so eine neue Richtlinie Beteiligungspolitik. Diese wurde kürzlich, also vor den Sommerferien, in der Aufsichtskommission präsentiert. Man stellt also fest, dass der Stadtrat auf Druck der Finanzkontrolle seinen Job endlich macht. Auf Druck des Gemeinderates macht er ihn ein bisschen weniger.

Damit wären eigentlich die wesentlichen Ziele dieses Postulats bereits erreicht und das Postulat könnte man auch zurückziehen.

Wir stellen trotzdem keinen Ablehnungsantrag, denn die Frage nach der Reduktion der Beteiligungen bleibt ja offen. Ich möchte das auch gerne im Protokoll explizit festgehalten haben. Ich möchte in der Postulatsantwort auch gerne sehen, wie der Stadtrat gedenkt die unzähligen, unstrukturierten Beteiligungen zu reduzieren.

M. Wäckerlin (GLP/PP): Je später man kommt, umso mehr sind die wesentlichen Dinge bereits gesagt worden, deshalb kann ich mich ganz kurz fassen. Unsere Fraktion hat ja geschlossen mitunterzeichnet. Die GLP/PP-Fraktion sagte schon immer, wir brauchen ein gutes Controlling, wir stützen die Forderung nach einem besseren Controlling. Gerade die letzten Jahre haben gezeigt, wie wichtig das Controlling ist. Und gerade bei Beteiligungen, das wurde auch schon gesagt, herrscht da noch eine grosse Lücke. Der Stadtrat hat begonnen, sich dem Thema anzunehmen. Das ist korrekt, das wurde auch schon gesagt, aber erstens ist das Thema wichtig, zweitens müssen auch wir als Gemeinderat bei einer Lösung mitwirken und drittens (das haben auch meine Vorredner schon erwähnt), dass es eben richtig ist (und das ist das, was bei Deiner Anfrage gefehlt hat, Fredy), dass man regelmässig einen solchen Bericht haben muss und dass man genau die Daten haben muss, die erwähnt wurden. Wir müssen wissen, warum diese Beteiligungen gemacht wurden, was Sinn und Zweck dahinter ist, sonst können wir das gar nicht richtig beurteilen. Eine einmalige Information bringt genauso wenig. Der Stadtrat wird deshalb von unserer Fraktion eingeladen, das Anliegen des Postulats in seine Lösung zu integrieren.

B. Huizinga (EVP/BDP): Ich lese das Votum meines ehemaligen Gemeinderatskollegen Thomas Deutsch vor: Der Stadtrat hat der Aufsichtskommission seine neue Richtlinie Beteiligungscontrolling vorgestellt. Darin definiert er neben Grundsätzlichem auch Regeln und Massnahmen für das Controlling für den ganzen Zyklus einer Beteiligung. Die Richtlinie sieht auch ein abgestuftes, zielgruppenorientiertes Reporting vor. Die EVP/BDP-Fraktion begrüsst die aus den Erfahrungen aus der Administrativuntersuchung zur Wärme Frauenfeld AG und der darauffolgenden Sonderprüfungen bei Stadtwerk entstandene Richtlinie sehr. Sie stellt sicher, dass alle Beteiligungen der Stadt Winterthur, nicht nur jene von Stadtwerk, auf einem einheitlichen Standard sind. Auf der anderen Seite konnten wir dem Prüfungsbericht der Finanzkontrolle zur Rechnung 2016 entnehmen, dass die Stadt Fortschritte bei der Einführung eines IKS gemacht hat. Auch wenn das Ziel noch nicht erreicht ist, sind wir doch der Meinung, dass die Stadt auf dem richtigen Weg ist. Für uns hat sich das Postulat daher erledigt.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Wir haben es schon gehört: Gegen eine vernünftige Regelung bezüglich Controlling und Management von Beteiligungen kann man eigentlich gar nicht sein. Das ist sicher so und deshalb haben auch wir beschlossen, dass wir das Postulat vorläufig unterstützen. Ein jährlicher Bericht ist sicher gut. Ihr habt das Wort «vorläufig» auch gehört – ich glaube, wir sind uns nachher vielleicht bei der Kompetenzverteilung zwischen Gemeinderat und Stadtrat doch nicht ganz so einig hier drinnen wie wir es jetzt bei der Überweisung sind. Dann möchte ich schon darauf hinweisen, dass wir natürlich klar davor warnen, dass man eine Beteiligung gleich abstösst, nur weil sie einmal kurzfristig im Wert schwankt und ein bisschen nach unten geht. Das kann sicher nicht das Ziel sein. Wir haben es gehört, wir haben in der AK die Richtlinie Beteiligungspolitik vorgestellt bekommen. Irgendwie ist aber nicht so ganz klar, ob das Postulat damit bereits schon beantwortet ist oder nicht. Was aber sicher

klar ist: Damit das Postulat beantwortet wäre, müssten diese Richtlinien ja öffentlich sein und das sind sie meiner Ansicht nach nicht. Deshalb bleiben wir dabei, dass wir das Postulat unterstützen.

F. Helg (FDP): Ich kann den Ball von Christian Griesser gleich aufnehmen. Ich habe auch eine Bemerkung zu diesen Richtlinien, die der Stadtrat am 24. Mai verabschiedet hat. Diese wurden in der AK im Juni präsentiert und vor einer Woche in der BBK. Es war eine etwas seltsame Präsentation des Vertreters von der Stadt. Relativ lange wurde zwar ein Überblick dargestellt, aber die Richtlinie wurde uns dann nicht im Wortlaut ausgehändigt. Das finde zumindest ich etwas seltsam. Wir haben dann aber interveniert und nun liegt der Wortlaut tatsächlich vor, er ist dem Protokoll der BBK-Sitzung vom letzten Montag angehängt. Was mir aber noch nicht ganz einleuchtet, ist, dass diese Richtlinie, wie es auch Christian Griesser sagte, als eine Art internes Papier behandelt wird. Sie ist nur in der internen Erlasssammlung aufgenommen, auf die die Öffentlichkeit, also auch wir, gar keinen Zugriff hat. Wenn das Dokument dazu dienen sollte, die Abläufe transparenter zu machen und für mehr Offenheit zu sorgen, dann müsste man da mit dieser Richtlinie anders umgehen und diese auch öffentlich zugänglich machen. Da verpasst der Stadtrat eine Chance, indem dieses Papier nach wie vor unter Verschluss ist.

Ratspräsident F. Landolt: Die Wortmeldungen haben sich erschöpft, es gibt keinen Ablehnungsantrag, also haben Sie das Postulat Nr. 2016.121...

Stadtpräsident M. Künzle: Du bist zu schnell. Auch mit dem Risiko, dass der Landbote dann wieder von einem Schönheitsfehler spricht, und ich auch sehe, wie sich all die Fraktionen für dieses Beteiligungscontrolling aussprechen, möchte ich doch noch 2-3 Sachen sagen. Wir alle, auch der Stadtrat, haben Lehren aus dem Vorfall mit der Wärme Frauenfeld AG gezogen. Es war nicht der Druck der Finanzkontrolle, es war nicht der Druck des Parlaments, sondern es war der Druck des Faktischen, dass dort etwas einfach nicht funktioniert hat. Beteiligungen führten im Stadtrat immer zu Diskussionen. Wir nahmen auch nicht immer alle Beteiligungsanträge an. Wir lehnten auch Beteiligungsanträge nach gehabter Diskussion ab. Wir haben uns sehr genau um diese Beteiligungen gekümmert.

Wir haben nun aber diesen Prozess, nach dem, was passierte, angepasst und nochmals vertieft. Ich war an und für sich der Meinung, dass das, was wir in der AK oder auch in der BBK präsentiert haben, eigentlich hätte aufzeigen sollen, dass wir ein solches Beteiligungscontrolling einführen. Nur wegen dem Jahresbericht müsste man das Postulat nicht überweisen, den Jahresbericht können wir auch so regelmässig in die AK bringen. Das nehme ich mit, auch das mit den Richtlinien, dass man diese öffentlich zugänglich macht.

Wir sind getrieben bei den Beteiligungen, das ist das, was Urs sagte. Wir sind sehr zurückhaltend, wenn es um Diskussionen über Beteiligungen geht, auch im Plenum. Wenn man solche Verträge abschliesst, dann ist man auf einem Markt, da hat es auch noch andere Interessenten. Was wir sicher nicht wollen, ist gross über das Parlament Internas auszuapludern. Ich stelle auch da wieder fest: Der Drang des Parlamentes, am liebsten diese Verträge selber auszufertigen, ist wieder einmal spürbar. Ich möchte wirklich nochmals daran erinnern: Wir haben Kompetenzen, die bei der Legislative sind, und wir haben Kompetenzen, die bei der Exekutive sind. Und in diesem Kompetenzgerüst sollte man eigentlich bleiben. Was ich aber gerne bereit bin: Wenn es mehr Informationen braucht, z.B. mit einem solchen Jahresbericht, das können wir uns immer einrichten.

Aber ich sehe, in welche Richtung es geht, deshalb wünsche ich alles Gute.

Ratspräsident F. Landolt: Besten Dank. Also nochmals: Es gibt keinen Ablehnungsantrag, also haben Sie dieses Postulat 2016.121 an den Stadtrat überwiesen.

13. Traktandum

GGR-Nr. 2016.89: Beantwortung der Interpellation A. Steiner (GLP) und M. Wäckerlin (PP) betr. Zukunft von Winterthur als Industriestadt - ohne Industrieland auch keine Industrie 4.0

A. Steiner (GLP/PP): Es wird wahrscheinlich das letzte Geschäft des heutigen Abends sein. Ich bin froh, kommt es noch dran, es wurde ja auch schon einige Male verschoben.

Die Grünliberalen und der Pirat nehmen diese Interpellationsantwort negativ zur Kenntnis.

Wir haben irgendwie den Eindruck, dass man gar nicht recht erfasst hat, um was es uns eigentlich geht.

Wir bekamen den Eindruck, dass es eigentlich gar nicht eine so wahnsinnig relevante Frage ist für den Stadtrat, wie viel Industriefläche wir wirklich haben.

Diesen Eindruck erhalten wir v.a. mit der Antwort zur Frage 1 und 2, wo man sich in m²-Zahlen verliert

und nicht so recht weiss, ob da auch noch Strassen dazugehören. Letztendlich geht es ja um

die Frage, wo man verfügbare Industriefläche hat in Winterthur, auf der man Betriebe ansiedeln könnte.

Diese Antwort finden wir in dieser Interpellationsantwort nicht.

Ich kenne selber einen Betrieb, der schon seit Jahren eine grössere Industriefläche in Winterthur sucht.

Die Stadt wurde mehrmals auf verschiedensten Kanälen informiert. Der Betrieb sucht heute noch.

Jedes Mal, wenn man wieder mit jemandem Kontakt aufnahm, schaute man und dann kam eine abschlägige Antwort oder es ging irgendwie nicht, und dann verschwand dieser Betrieb wieder von der Pendenzenliste.

Ein anderes Beispiel: Ein Dienstleistungsbetrieb suchte auch während 10 Jahren. Mittlerweile wurde er tatsächlich fündig – als Dienstleistungsunternehmen ausgerechnet im Filetstück des Industrielandes.

Natürlich ist ein Produktionsbetrieb daneben, das hatte aber in dem Sinne keine Verbindung.

Jetzt haben wir ein Dienstleistungsgewerbe in der Industriezone, währenddem ein anderer eben Industriezone sucht, weil er einen etwas lautereren Betrieb hat und es nicht so wahnsinnig ideal ist, wenn man irgendwo mitten im Siedlungsraum dieses Gewerbe umsetzen würde.

Zu den einzelnen Fragen. Ich habe es erwähnt, zu Frage 1 und 2 brachten mir die Antworten definitiv nichts zu der eigentlichen Frage, die wir hatten.

Vielleicht liegt es daran, dass ich es ein bisschen zu wenig klar ausgedrückt habe, aber ich hatte den Eindruck, dass es eigentlich klar war, auf was wir hinauswollten.

Bei Frage 3 haben wir dann doch immerhin ein paar Zahlen erhalten. Zahlen, die unsere Einschätzung nur teilweise decken.

Es ist tatsächlich so, dass man für Bauland für Wohnnutzungen im Moment zwischen Fr. 900 bis Fr. 1'000 bezahlt, z.T. auch Fr. 1'100 pro m².

Für Industriefläche, das führt der Stadtrat aus, bezahlt man Fr. 400 bis Fr. 430. Dafür haben wir tatsächlich auch schon Land verkauft.

Der zuvor als Beispiel genannte Betrieb sagt mir aber, er hätte bisher noch kein Angebot für Industrieland zu diesem Preis in Winterthur erhalten, denn mittlerweile sei dies ein rares Gut.

Die Preise für Industrieland sind entsprechend heute, wenn jemand sucht, eben höher. Es kommt auch dazu, dass immer wieder die Hoffnung besteht, dass das Land dann doch einmal noch aufgezont oder Mischzone oder weiss nicht was wird, dann hätte das Land ja wieder mehr Wert.

Entsprechend steht das wenige Land, das in privater Hand ist, auch nicht verkauft. Ein Thema, das wir hier auch schon erläutert haben.

Die Antwort zu Frage 4 zeigt, dass der Stadtrat offensichtlich den Fokus an einem ganz anderen Ort hat.

So wie ich die Antwort verstehe, glaubt man schon gar nicht mehr daran, dass es überhaupt noch Produktion gibt in diesem Land.

Man setzt voll auf Dienstleistung. Ja, Dienstleistung ist etwas, aber Dienstleistung ist nicht alles.

Es gibt nach wie vor Betriebe, die produzieren wollen, die produzieren und die auch nahe an den Kunden sein wollen und unter Umständen sogar immer noch Lärm machen.

Die Antworten auf die Fragen stehen stark in Widerspruch zu dem, was der Stadtrat in den einleitenden Worten sagt.

«Industrie 4.0» - ja, auch dort gibt es immer noch Produktion. Es gibt sogar Betriebe, die früher in China produzierten und die Produktion wieder zurück in die Schweiz holen, weil «Industrie 4.0» eben auch dort eine grosse Chance ist.

Zur Frage 5: Tatsächlich wurde in den letzten Jahren sehr viel umgezont. Wir hatten hier mehrere Entscheide, bei denen Industrieland umgezont wurde. Die Entwicklung in Neuhegi, was dort gerade läuft, finde ich sehr bezeichnend. Man hat dort tatsächlich Zonen geschaffen, wo man wohnen kann, und man hat Zonen geschaffen, wo man nach wie vor arbeiten kann, wo man Dienstleistungsunternehmen ansiedeln kann. Was im Moment passiert, ist einfach ausschliesslich Wohnungsbau. Dort liegt Geld drin und in Bezug auf Arbeitsplätze schaffen, Dienstleistungsunternehmen ansiedeln, habe ich noch nicht so wahnsinnig viel wahrgenommen in Neuhegi, was da noch zusätzlich gekommen wäre.

Frage 6 wurde bereits ausgeführt, da gehe ich nicht mehr näher darauf ein.

Mein Fazit: Nach der Beantwortung habe ich mindestens so viele Fragen, die offen bleiben: Wo haben wir eigentlich Flächen? Wie gross sind diese Flächen? Für wen sind sie geeignet? Für wen sind sie nicht geeignet? Wo haben wir noch Fläche, haben wir überhaupt noch Flächen, für laute Betriebe? Von daher gesehen sind wir mit der Antwort vom Stadtrat so nicht zufrieden.

St. Feer (FDP): Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Interpellation und nimmt diese Antwort im Gegensatz zur GLP doch teilweise positiv zur Kenntnis.

Zu Frage 1 – 3: Es ist sicher einmal gut, dass aufgrund dieser Interpellation eine Auslegeordnung gemacht wird, wie viel Industrieland Winterthur zurzeit noch hat. Die Zahlen sagen für sich alleine wenig aus, da z.B. kein Vergleich mit anderen Städten gemacht wird. Sind nun 20% Industrieland, das der Stadt gehört, viel oder ist das wenig? Wie sind diese strategisch einzuordnen? Wir erfahren auch nichts über die freien Flächen, die sich in privater und öffentlicher Hand befinden.

Dass der Stadtrat auf das keine Antwort gibt, ist insofern richtig, Annetta, weil er auch nicht danach gefragt wird. Der Stadtrat hat wohl die Interpellation nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit beantwortet und sich streng an die Fragestellung gehalten. Das kann man ihm nicht übel nehmen. Wenn Ihr nur nach den Werten fragt, dann bekommt Ihr auch nur Zahlen als Antwort. Wenn Ihr diese begründet haben wollt, dann fragt doch den Stadtrat, dass Ihr diese vertieft begründet haben wollt, nach Strategie, nach Konzept etc. Das habt Ihr nicht gemacht und deshalb denke ich, dass es berechtigt ist, wenn diese Fragen so knapp beantwortet werden. Es bringt uns nicht weiter, das ist richtig, aber die Fragestellung selber war halt auch nicht wahnsinnig professionell.

Bei der FDP störend angekommen ist, das hat Annetta auch entsprechend erwähnt, ist dass die Stadt keine genauen Zahlen nennen kann über Industrieflächen. Vor dreissig Jahren hat man das mit Millimeterpapier ausgezählt, wenn man es nicht weiss, muss man es halt so machen, so kommt man auch zu Zahlen. Es wäre doch noch wertvoll gewesen, wenn man da die eine oder andere Zahl gehabt hätte, auf die man sich verlassen könnte.

Zu Frage 4: Die FDP-Fraktion begrüsst, dass der Stadtrat am Industriestandort Winterthur festhält. Wie die zukünftige Entwicklung aussieht, das ist schwierig vorauszusehen, das ist richtig. Es wäre aber trotzdem spannend gewesen, wenn die Stadt da ein bisschen den Versuch gewagt hätte und gesagt hätte, wie diese industrielle Entwicklung von Winterthur aussieht, um auch die Glaubwürdigkeit zu untermauern, dass man an diese Entwicklung glaubt. Die Frage 4 ist allerdings eigentlich eine Frage, die eher der Stadtrat das Parlament fragen sollte: Wie hält es das Parlament mit der industriellen Entwicklung von Winterthur? Dort wird es dann v.a. interessant, wenn es um die Infrastruktur geht, die ein Industriestandort braucht, und nicht zuletzt die Verkehrsfragen. Bei der Verkehrsinfrastruktur gehen die Meinungen dann weit auseinander, was ein solcher Industriestandort 4.0 dann wirklich braucht.

Der eigentlich spannende Teil der Interpellationsantwort steht in der Einleitung. Ich bin auch erst beim 2. Mal lesen darauf gestossen. Da steht geschrieben, dass Winterthur sich der nationalen Initiative «Industrie 2025» als nationale Pilotstadt positionieren möchte. Ich würde mich freuen, wenn der Stadtrat nun mündlich etwas dazu sagt, was die Strategie hinter diesem Ziel ist, was die Massnahmen, Zeitpläne, Netzwerke, Plattformen etc. sind, die am Schluss Winterthur diesem Ziel näherbringen und Winterthur wirklich im Jahr 2025 eine nationale Pilotstadt ist. Danke vielmals für die Antwort.

M. Bänniger (EVP/BDP): Wir nehmen die Interpellationsantwort zustimmend zur Kenntnis. Die Transformationsprozesse sind dynamisch, von daher muss man sie sicher gut beobachten und begleiten, so auch die Entwicklung hin zu einem Industriestandort 4.0. Veränderung und Transformation heisst aber auch immer das Loslassen von altbekannten Bildern und nostalgisch geprägten Vorstellungen. Platz machen für Neues heisst auch Platz machen für Unbekanntes. Das heisst, wir müssen bereit sein, Raum zur Verfügung zu stellen, bei dem wir noch nicht so genau wissen, wie er aussehen und beschaffen sein soll. Sind grosse Industrie­flächen gefragt an der Peripherie der Stadt, gut erschlossen für Zubringerdienst? Oder sind es eher die urbanen Produktionsstätten, kleinflächig und dynamisch organisierbar? In der Zukunft kennen wir sicher die genauen Antworten und sind um einiges gescheiter. Dann werden wir wissen, was wir heute hätten bereitstellen sollen. Wir begrüssen die kritische Nachfrage der GLP/PP-Fraktion betreffend dem Erhalt von grossflächiger Industriezone, attestieren aber dem Stadtrat und der Verwaltung auch, dass sie in dieser Sache am Puls der Zeit sind und mit diversifizierter Betrachtung Möglichkeiten erarbeiten, die Potential haben für die Zukunft.

M. Sorgo (SP): Auch die SP-Fraktion bedankt sich beim Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und nimmt sie soweit zustimmend zur Kenntnis. Annetta Steiner hat es vorweggenommen, auch ich habe diese Interpellation immer wieder durchgelesen und auch ich habe mich ein bisschen gefragt, so wie sie das dem Stadtrat unterstellt hat, was die Interpellantin und der Interpellant mit dieser Interpellation ganz genau erreichen wollten. Sie kam ja auch im Nachzug einer verlorenen Abstimmung und es schien mir, dass das auch damit einen Zusammenhang hat. Trotzdem, einige Antworten daraus sind sicher wichtig zu wissen, ich schliesse mich da meinen Vorrednern teilweise auch an. Was auch uns bzw. mir aufgefallen ist beim Durchlesen, ist dass es doch speziell ist, dass der Stadtrat keine wirklich genauen Zahlen hat, wie viel Industrieland er besitzt. Auch wir haben da das Gefühl, dass es möglich sein sollte, zu diesen Zahlen zu kommen.

Wie der Stadtrat aber schreibt, haben sich Industriebetriebe auch früher schon kontinuierlich und zeitnah auf aktuelle Trends einstellen müssen und reagieren können. Das ist auch heute nicht anders. Es ist sicher sinnvoll und wichtig, dass der Stadtrat da eine klare Strategie hat, auch wie er mit grossen Industrie­flächen umgehen möchte, da diese im Moment doch auch immer wieder frei sind und weil es da doch auch immer wieder Diskussionen gibt, wie man diese nutzen will. Aber wir sind der Meinung, dass man schlussendlich über den Umgang bei jedem einzelnen Industriegebiet, wo zur Diskussion steht, dass es frei ist und das man eventuell neu nutzen muss, dort auch die Diskussion neu führt. Von Fall zu Fall und unter Einbezug der aktuellen Bedürfnisse muss man abwägen und dann Entscheidungen treffen.

Die Stadt hat ja auch schon bewiesen, dass sie städtebaulich eine Vorbildrolle einnehmen kann, z.B. Sulzergebiet Stadtmitte. Dort hat es auch Wohngebiet (das ist das, was von der GLP immer wieder kritisiert wird), es hat aber auch Zonen für verschiedene Gewerbeangebote. Und da sind wir der Meinung, dass die vermehrte Nutzung auch von Mischzonen aus unserer Sicht Sinn macht, weil die Infrastruktur, und was man an Infrastruktur braucht, verändert sich doch immer wieder. Wir sind deshalb v.a. gespannt auf die konkreten Diskussionen zu einzelnen Projekten, zum nächsten Industrieareal. Es werden ja noch einige auch auf uns zukommen, z.B. das Rieter-Areal. Da erwarten wir vom Stadtrat und vom Parlament, dass die Bedürfnisse von allen Winterthurerinnen und Winterthurern, sei es beim Arbeiten oder beim Wohnen, miteinbezogen und beim Gestaltungsplan berücksichtigt werden.

S. Büchi (SVP): Ich möchte Annetta in ihrer Kritik unterstützen. Ich finde die Antworten auch sehr, sehr schwach. Eigentlich hat mich die Frage 2 am meisten interessiert, wie viel Land dass die Stadt selber in ihrem Besitz hat. Diese Frage kann man 100%ig beantworten, irgendwo sind die Informationen sicher vorhanden. Vielleicht war es zu aufwändig, sich diese zu beschaffen. Aber die Frage einfach auf die Seite zu schieben und nicht zu beantworten, finde ich unzureichend. Da muss man schon sagen: Für mich ist das auch ein Indiz, dass bei den Grundlagen zur Standortpolitik eventuell Strategie­papiere fehlen. Von daher können wir

eine solche Interpellationsantwort, die zu einem gewissen Teil eine Nicht-Antwort ist, auch nicht positiv zur Kenntnis nehmen.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Die Antwort des Stadtrates beinhaltet einen Kernsatz, der alles zusammenfasst. Es heisst: «Aufgrund der nach wie vor bestehenden Auslagerungstendenz von Produktionsabteilungen in den Unternehmungen benötigt die Stadt Winterthur nicht mehr im selben Ausmass Industriezonen wie früher.» Das fasst alles zusammen, genau so ist es. Natürlich, die Zahl der verschwundenen Industriezone ist wirklich eindrücklich. 105 Hektare, rund 1 Mio. m². Allerdings vergass die GLP zu fragen, wie das in der Stadt Zürich oder in anderen ehemaligen grossen Industrieorten aussieht.

«Industrie 4.0» führt nicht dazu, dass wir in der Schweiz grössere Mengen von grossen Industrieprodukten produzieren werden. Nein, es wird darum gehen, Ersatzteile, einzelne hochwertige Einzelteile zu einem ganz genauen Zeitpunkt (z.B. schnell) vor Ort zu produzieren. Wer eine Maschine dringend einsetzen muss, kann nicht während Wochen auf ein Ersatzteil warten, das aus Asien geliefert werden muss. Deshalb wird es, wie der Stadtrat es erwähnt, nicht mehr so viel Industriezone brauchen.

Abschliessend möchte ich darauf hinweisen, dass wir heute klar mehr Mischzone haben als 1986. Das heisst, die verschwundene Industriezone wurde umgezont in Mischzone. Wo ist das geschehen? Am Lagerplatz, am Katharina-Sulzer-Platz, es wird beim Werk 1 so kommen, beim Superblock, aber auch im Dreieck Oberwinterthur-Hegi-Grüzi. Das trug zur Veränderung und zum Gesicht des heutigen Winterthurs bei. Wenn die GLP das geisselt, dann frage ich mich schon, ob man da das Rad zurückdrehen möchte. Weiter möchte ich darauf hinweisen, dass die Mischzonen eben genau zu dem führen, was die GLP eigentlich möchte: Wohnen und Arbeiten.

Stadtpräsident M. Künzle: Es ist allen klar, dass wir uns in einem Wandel befinden von einer Industriegesellschaft zu einer Dienstleistungsgesellschaft. Das ist in Winterthur nicht anders. Das ist Punkt 1.

Punkt 2: Es ist eine Tatsache, dass die Unternehmen mir sagen, auch in Winterthur, sie hätten ihre Wurzeln in dieser Stadt, sie werden da bleiben mit Forschung und Entwicklung, aber die Produktion geht nach Asien oder sonst irgendwo hin. Da sind auch wir als Stadt in dieser gesamten Entwicklung keine Ausnahme. Deshalb ist das, was Christian als Quintessenz sagte, in der Tat so: Wir brauchen nicht mehr so viel Industriezone, wie wir sie zu den Hochzeiten von Sulzer und Rieter brauchten. Wichtiger als genügend Industriezone zu haben, ist, dass wir genügend Arbeitsplätze haben. Diese kann man in Zentrumszone machen, die kann man in Mischzone machen, so dass man auch dort zur ganzen Quartiersentwicklung noch mehr leisten kann, als wenn man sagt, da kommt nur Gewerbe oder da kommt nur Industrie hin. Trotzdem hat der Stadtrat bei vielen Diskussionen auch Stand gehalten, auch wenn das nicht bekannt wurde, und auch klar daran festgehalten, dass Industriezone auch Industrie bleiben solle, auch wenn wir dort sehr verlockende Angebote gehabt hätten, die uns als Projekte präsentiert wurden. Man muss das einfach einmal zur Kenntnis nehmen: Wir haben noch Industriezone und wir brauchen auch noch Industriezone, aber wir brauchen nicht mehr im gleichen Ausmass, wie wir es einmal gebraucht haben. Das ist etwas, das wir mit dieser Antwort auch deutlich gesagt haben.

Liebe Annetta, ich liebe diese Sätze «Ich kenne eine Unternehmung, die ...». Dann komm mit dieser Unternehmung, dann sag mir das, was das für eine Unternehmung ist. Wir beraten X Unternehmungen und dann kann ich Dir vielleicht sagen, wo aus unserer Sicht der Wurm drin war, wenn etwas nicht gelungen ist. Du kennst die Meinung dieser Unternehmung, aber man muss immer beide Seiten anhören. Da hatten wir auch genügend Müsterchen, bei denen wir dann an der Wand standen und wenn ich mir den Sachverhalt anschaute, hatte die Unternehmung auch nicht alles richtig gemacht. Aber uns ist es wichtig, dass wenn Unternehmungen da in Winterthur Fuss fassen wollen, dann müssen wir das wissen. Das läuft normalerweise so und dann helfen wir ihnen auch. Aber es gelingt tatsächlich nicht immer. Deshalb wäre ich froh, wenn ich solche Namen 1:1 hören würde und nicht nur in einer solchen Bemerkung «Ich kenne eine Unternehmung, die ...».

Mit den Kennzahlen gebe ich Euch recht, bei der Kritik mit den Kennzahlen hatte Annetta Recht und auch alle, die ins gleiche Horn geblasen haben. Bei den Kennzahlen ist es so, dass wir in den letzten Jahren auch einmal geschaut haben, wie es denn andere Städte machen. Ich kann Ihnen sagen, die Stadt Zürich hat aktuelle Kennzahlen. Aber – das kostet. Das kostet massiv. Und da haben wir halt im Zuge der letzten Jahre, in denen man sagte, man reduziert und baut Dienstleistungen ab, gesagt, dass wir darauf verzichten und halt erst zwei Jahre später zu diesen Zahlen kommen. Wir kommen schon zu diesen Kennzahlen, aber verspätet. Wir hätten gerne aktualisierte Kennzahlen, aber das kostet. Wir probieren schon, Lösungen zu finden, wie man zu diesen Daten kommt. Aber da muss ich sagen, dass das auch meine interne Kritik an diesem Text war, als wir daran gearbeitet haben, ob es wirklich nicht möglich ist, an diese Zahlen zu kommen. Es ist in der Tat schwierig, weil es etwas kosten würde.

Die «Initiative 2025» ist etwas, das national läuft. Das hat sich v.a. das «House of Winterthur» in der Strategie erarbeitet. Da würden wir gerne mitmachen, an vorderster Front. Ich kann aber nicht auswendig sagen, was dort bei den Zielsetzungen steht, aber ich kann das ausfindig machen. Aber das wäre eine Gelegenheit, sich zu präsentieren beim Thema «Industrie 4.0», das geht um das gleiche Thema wie Digitalisierung und letztendlich auch das Thema Smart City, wo wir als Stadt wirklich aufgebrochen sind um auch vorne mitzumischen und nicht nur zu warten, was die anderen Städte machen. Wir möchten dort gerne eine aktive Rolle übernehmen und nicht einfach nur aufsitzen.

Nochmals: Der Kern ist wirklich, dass es Industriezone braucht, wir geben der Industriezone auch Sorge – aber es braucht bei weitem nicht mehr so viel wie es damals gab. Die ganzen Diskussionen zu Neuhegi haben wir hier drinnen geführt. Da ist der Stadtrat nach wie vor der Meinung, dass wir mehr Arbeitsplätze geschaffen haben bzw. wir haben mehr Möglichkeiten geschaffen, dass man Arbeitsplätze machen kann, als wenn wir alles bei Industriezone belassen hätten.

Noch zur Entwicklung in Neuhegi: Das sind private Areale. Wenn der Private die Möglichkeit hat, Wohnungen zu bauen, dann baut er Wohnungen. Dieses Recht hat er und wir können ihm als Stadt da nicht hineinreden. Diejenigen, die Areale haben, wo es Gewerbe gibt, kommen vielleicht erst verzögert, denn gesamtschweizerisch hat es halt zurzeit viele Gewerbebauten frei.

Ratspräsident F. Landolt: Vielen Dank. Damit ist die 9. Sitzung dieses Amtsjahres beendet.

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Der Präsident:

Die 1. Vizepräsidentin:

Der 2. Vizepräsident:

F. Landolt (SP)

A. Steiner (GLP)

A. Geering (CVP)