

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **12./13. Sitzung** des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2019/2020 vom 16. September 2019

von 16.15 bis 18.25 Uhr und von 20.00 bis 21.50 Uhr

Vorsitz: A. Geering (CVP)

Protokoll: A. Fatzer

Entschuldigt: 13. Sitzung: F. Künzler (SP)
12./13. Sitzung: M. Zehnder (GLP), D. Pezzotta (SVP)

Traktanden

Trakt. Nr.	Ge- sch. Nr.	Geschäftstitel
1.*		Protokoll der 10./11. Sitzung
2.*	18.53 (DB)	Revision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)
3.*	19.21 (DB)	Kredit von Fr. 700'000.— für die Ausführung der Parkraumplanung, flächendeckende Blaue Zone, Projekt-Nr. 11516
4.	19.67 (DB)	Kommunale Volksinitiative «Verbesserung der Veloinfrastruktur in allen Stadtkreisen»: Bericht und Antrag auf Ablehnung mit Gegenvorschlag
5.*	19.89 (DSO)	Investitionskredit von Fr. 480'000 für die Einführung einer elektronischen Bewohnenden-Dokumentation in den städtischen Alterszentren (Projekt-Nr. 21013)
6.*	19.90 (DSO)	Geschäftsbericht 2018 der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur
7.*	19.102	Fragestunde (Beginn 20.00 Uhr)
8.*	16.101 (DSU)	Antrag und Bericht zum Postulat K. Cometta-Müller (GLP/PP), D. Hofstetter (Grüne/AL), B. Helbling (SP) und B. Huizinga (EVP/BDP) betr. Teilzeitarbeit bei der Stadtpolizei
9.*	17.96 (DB)	Beantwortung der Interpellation Ch. Magnusson (FDP) betr. Effizienz in der Verkehrssteuerung
10.*	17.94 (DB)	Beantwortung der Interpellation F. Helg (FDP) betr. zeitliche Abwicklung von Strassenbauarbeiten

- | | | |
|-----|----------------|--|
| 11. | 17.95
(DB) | Beantwortung der Interpellation Ch. Magnusson (FDP) betr. Mobilität im hochverdichteten Raum: Think Tank und Versuchszonen |
| 12. | 17.120
(DB) | Beantwortung der Interpellation M. Zehnder (GLP) und K. Cometta-Müller (GLP) betr. Leitbild Naherholung Töss |
| 13. | 17.67
(DB) | Antrag und Bericht zum Postulat B. Zäch (SP), R. Diener (Grüne), F. Helg (FDP) und M. Bänninger (EVP) betr. Testplanung Gleiskorridor SBB (Töss-Lindspitz) |

** an dieser Sitzung behandelte Geschäfte*

Ratspräsident A. Geering: Guten Abend. Ich begrüsse Euch herzlich zur 12. und 13. Sitzung des Amtsjahres 2019/2020.

Ich gratuliere als Erstes ganz herzlich Christian Griesser, der heute seinen Geburtstag feiert. Ich wünsche Dir einen angenehmen, schönen Abend, an dem alle Deine Wünsche politisch in Erfüllung gehen.

Dann möchte ich auch Romana ganz herzlich gratulieren. Romana hat am 7. September Martin geheiratet. Ich wünsche Euch zu zweit alles Gute und viel gute, fröhliche gemeinsame Zeit.

Zum 1. Mal heute im Rat begrüssen darf ich Daniel Altenbach. Ich heisse Dich ganz herzlich willkommen und wünsche Dir gutes Schaffen bei uns im Grossen Gemeinderat.

Dann haben wir auch heute wieder Leute, die wir verabschieden müssen.

Zuerst eine Stadträtin. Die Stadträtin Yvonne Beutler ist heute zum letzten Mal im Grossen Gemeinderat. Sie tritt ja Ende Oktober aus dem Stadtrat zurück. Das wird dann sicher auch noch einen Anlass geben. Aber im Grossen Gemeinderat bist Du heute das letzte Mal und ich möchte Dich gerne auch verabschieden – v.a. auch, weil ich am offiziellen Anlass nicht dabei sein kann, weil ich dann für die Stadt Winterthur anderswo unterwegs bin. Ich möchte Dir ganz herzlich danken für Deinen grossen Einsatz für die Stadt Winterthur. Du warst von 1998 – 2012 Mitglied des Grossen Gemeinderates, bist also auf dieser Seite gesessen. Im Amtsjahr 2009/2010 hast Du den Grossen Gemeinderat präsiert. Und dann, 2012, wurdest Du in den Stadtrat gewählt. Du hast das Finanzdepartement von Vreni Gick übernommen und schnell musstest Du feststellen, dass es um die städtischen Finanzen nicht so gut bestellt ist wie man gedacht hat. Und Du hast hartnäckig und mit viel Engagement zusammen mit dem Stadtrat, dem Parlament und der Verwaltung darauf hingearbeitet, dass es den Stadtfinanzen wieder besser gehen kann, dass man diese ins Lot bringen kann. Und dass Winterthur heute wieder auf einem gesunden Finanzfundament steht, verdanken wir zu einem wesentlichen Teil Dir. Vielen Dank für Deine grosse Arbeit, die Du geleistet hast in den vergangenen Jahren für die Stadt Winterthur, in verschiedenen Funktionen. Du wechselst in die Privatwirtschaft und ich wünsche Dir auch dort weiterhin alles Gute und vielleicht den einen oder anderen gemütlichen Abend mit Deiner Familie mehr, als Du bisher hattest. Herzlichen Dank. (*Applaus*)

Stadträtin Y. Beutler: Vielen Dank, geschätzter Herr Ratspräsident, liebe Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, Stadtratskolleginnen und Stadtratskollegen – und ganz besonders meiner lieben Familie, die heute hier ist.

Ich bin mit 23 Jahren als Jus-Studentin zum 1. Mal durch diese Türe hineingekommen und ich werde heute mit 46 Jahren diesen Ratssaal zum letzten Mal als Stadträtin verlassen. Und dazwischen liegt tatsächlich ein halbes Leben.

Ich habe in dieser Zeit in der Politik so ziemlich alles erlebt, das man erleben kann. Ich habe aber auch Reto geheiratet. Ich bin Friedensrichterin geworden. Ich habe mit Borreliose und ein paar anderen Widrigkeiten gekämpft. Ich konnte mein Lieblingskind gebären. Und ich bin bekanntlich Stadträtin geworden. Und bei all diesen prägenden Ereignissen haben mich auch immer wieder Gemeinderäte und Stadtratskollegen und -kolleginnen begleitet und unterstützt – und dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

Gerade die vergangenen 7 Jahre als Finanzvorsteherin waren für mich alles ausser gewöhnlich. Als rationaler Mensch mit vielen Emotionen habe ich mein Amt mit Leidenschaft ausgeübt und das konnte ab und zu auch zu einem Systemerror führen, der dann für alle Beteiligten nicht nur immer einfach war. Und deshalb an dieser Stelle nicht nur Danke, sondern all denen, die es verdient haben, auch Äxgüsi.

Mein schönstes Abschiedsgeschenk hat mir in der vergangenen Woche vermutlich der Kantonsrat gemacht. Als ich nämlich am Anfang meiner Amtszeit zusammen mit dem Stadtrat zum ersten Mal beim Regierungsrat vorstellig wurde und sagte, es brauche einen Soziallastenausgleich in diesem Kanton, habe ich für das nur Spott und Hohn geerntet. Und jetzt, am Schluss meiner Tätigkeit, ist das möglich geworden, was damals unmöglich erschienen ist. Und das freut mich nicht nur für die Stadt Winterthur, sondern es zeigte v.a. auch, dass es sich eben lohnt, sich für eine Sache allen Widrigkeiten zum Trotz auch einzusetzen.

Ich habe bei meiner Nicht-Wahl als Stadtpräsidentin gesagt, dass ein Nein zu etwas auch ein Ja zu vielem anderen ist. Dass mich dieses Ja so rasch findet, hätte ich zu diesem Zeitpunkt nicht gedacht. Bei Reto habe ich ihn 1 x angeschaut und gewusst: Jawohl, bei dem werde ich einmal Ja sagen. Bei diesem Ja ist es mir dann ein bisschen schwerer gefallen. Ich lasse viel zurück – all das, was ich mir in diesen 21 Jahren aufbauen konnte, ein ganz wundervolles Team in meinem Departement, meine Stadtratskolleginnen und -kollegen und auch die Möglichkeit, Winterthur, meine Heimatstadt, aktiv selber mitprägen zu können.

Aber ich freue mich darauf, dass ich mit meinen Erfahrungen andere unterstützen können werde bei ihrer Tätigkeit. Und dass ich das künftig von der 2. Reihe aus machen kann, auf das freue ich mich ganz besonders.

Ich habe bei meiner Wahl als Gemeinderatspräsidentin ein Zitat in meiner Rede gehabt von John Donne: «No man is an island entire of itself.». Also es ist niemand eine Insel, der in sich selber vollständig ist. Und ich glaube, genauso wie wir als Menschen andere Menschen brauchen, so kann auch eine einzelne Fraktion im Parlament nicht viel bewirken. Es braucht Brücken zu anderen, damit nicht nur Mehrheiten, sondern auch Einheiten geschaffen werden können. Und das ist das, was ich dem Parlament und meinen Stadtratskolleginnen und -kollegen wünsche: Dass es eben gelingt, dass man gemeinsam Lösungen erringen kann, dass man sich auf Ursachen und nicht auf Schuldige konzentriert, dass man auch die Grosszügigkeit hat, ein Scheitern zuzulassen - denn nur so kann Mut entstehen. Und ich wünsche Euch allen gegenseitiges Wohlwollen, Wertschätzung und Vertrauen.

Und mir selber wünsche ich, dass in diesem Raum hier noch vieles entstehen kann, das diese Stadt weiterhin einzigartig machen wird. Vielen Dank Euch allen. (*Applaus*)

Ratspräsident A. Geering: Wir haben noch eine weitere Verabschiedung heute. Ebenfalls zum letzten Mal in diesem Ratssaal sitzt Carola Etter-Gick. Carola wurde im Mai 2018 gewählt (respektive die Wahlen waren etwas früher). Du warst vom Mai 2018 bis am 17. September 2019 Mitglied dieses Grossen Gemeinderates. Du hast den Grossen Gemeinderat auch im Vorstand des Vereins «House of Winterthur» vertreten, und zwar vom 25. Juni 2018 bis am 24. Juni 2019. Die FDP hat am Freitag, 13. September in einer Medienmitteilung geschrieben: «Sie verlässt den Rat, um sich neben ihren Aufgaben als ZHAW-Dozentin, Mutter und Vizepräsidentin der FDP Winterthur vor allem auf ihr Amt als Kantonsrätin des Kantons Zürich konzentrieren zu können.» Ja, in dem Sinne wirst Du ja nicht von der politischen Bildfläche verschwinden, sondern im Kantonsrat weiterhin auch für Winterthur tätig sein. Dazu wünschen wir Dir alles Gute. (*Applaus*)

C. Etter (FDP): Ich danke auch von meiner Seite her allen. Es waren nicht 23 Jahre oder ein halbes Leben in diesem Fall für mich. Es ging schneller oder war eine kürzere Zeit, als ich mir gewünscht hätte. Aber es war sehr, sehr lehrreich. Dafür möchte ich Euch allen danken. Es war auch sehr spannend. Andreas Geering hat es gesagt: Es geht nicht in Winterthur weiter für mich, aber für Winterthur. Man hat auch schon von einer Vorlage gehört, für die ich mich eingesetzt habe, nämlich den Soziallastenausgleich. Also von daher: Auch auf kantonaler Ebene ist eine Stimme für Winterthur wichtig – und diese werde ich versuchen, mit voller Kraft einzubringen bei den 180 Kantonsrätinnen und Kantonsräten. Ich kann mitnehmen, was

ich von Euch gelernt habe, und mich dort somit vielleicht mit ein bisschen mehr Schlagkraft durchsetzen.

Es wird hoffentlich oder ganz sicher nicht die letzte Begegnung sein. Es gibt heute Abend einen Apéro im Bloom. Wer kommen möchte, ist eingeladen – die 1. Runde geht auf mich. Danke.

Ratspräsident A. Geering: Vielen Dank für die Einladung.

Es gibt Entschuldigungen für heute: Für beide Sitzungen entschuldigt sind Martin Zehnder und Davide Pezzotta. Für die zweite Sitzung entschuldigt ist dann Fredy Künzler.

Mitteilungen

Ratspräsident A. Geering: Ich komme zu den Mitteilungen.

Am 7. September 2019 ist der ehemalige Präsident des Grossen Gemeinderates Peter Baumberger verstorben. Dr. Peter Baumberger war von 1974 bis 1986 Mitglied des Grossen Gemeinderates und präsierte den Rat im Amtsjahr 1984/85. Bis zuletzt durfte ich Peter Baumberger kennen als interessiertes und engagiertes Mitglied der CVP erleben. Der Trauergottesdienst findet am Freitag, 20. September, um 14.00 Uhr in der katholischen Kirche St. Laurentius in Winterthur statt. Wir wünschen der Trauerfamilie Trost und Frieden in dieser Zeit des Abschiedes.

Weiter möchte ich auf die WintiSOLA-Stafette hinweisen am 28. September 2019. Zum ersten Mal wird an dieser WintiSOLA ein Team des Grossen Gemeinderates mitlaufen. Und Ihr, die Ihr nicht läuft: Geht doch an die Strecke und treibt uns an. Es fängt morgens um 9 Uhr an in der Mehrzweckanlage Teuchelweiher und der Zieleinlauf ist zwischen 16.00 – 17.30 Uhr geplant. Die Rangverkündigung wird um 17.30 Uhr in der Mehrzweckanlage Teuchelweiher sein.

Einmal mehr wird Marc Wäckerlin sich vorbehalten, seine Voten aufzunehmen.

Sonst sind mir keine Mitteilungen bekannt.

Auch Fraktionserklärungen oder persönliche Erklärungen sind mir nicht zur Kenntnis gebracht worden.

Traktandenliste

Ratspräsident A. Geering: Wir kommen um 16.28 Uhr zur Traktandenliste. Wir sind auch heute gut unterwegs.

Zur Traktandenliste haben wir folgende Anpassungen bereits bekanntgegeben: Das Traktandum 4 ist noch nicht behandlungsreif und wird deshalb abgesetzt. Beim Traktandum 5 schlagen wir vor, das vorzuziehen anschliessend an die Protokollabnahme. Wie angekündigt ist das ohne Debatte geplant. Das Traktandum 12 wird ebenfalls abgesetzt, weil der Erstunterzeichnende Martin Zehnder heute abwesend ist.

Gibt es Wortmeldungen zur Traktandenliste? – Das ist nicht der Fall. Somit ist die Traktandenliste so genehmigt.

1. Traktandum

Protokoll der 10./11. Sitzung

Ratspräsident A. Geering: Wir kommen zu Traktandum 1, der Abnahme des Protokolls der 10. und 11. Sitzung des Amtsjahres 2019/2020.

Gibt es Wortmeldungen zu diesem Protokoll? Auch das ist nicht der Fall. Damit ist dieses Protokoll genehmigt. Vielen Dank, Andrea, für das Verfassen.

2. Traktandum

GGR-Nr. 2018.53: Revision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)

Ratspräsident A. Geering: Revision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, kurz PPVO). Romana Heuberger wird das Geschäft vorstellen.

R. Heuberger (BBK): Wie immer, wenn wir im Gemeinderat eine solche Verordnung besprechen möchte, sind die Dossiers, die wir erhalten, sehr umfangreich. Im Fall der PPVO waren das 118 Seiten, die uns zugestellt wurden. Ich habe also im Sinn, pro Seite maximal 30 Sekunden zu sprechen - ich hoffe, Ihr sitzt alle bequem. Nein, im Ernst. Ich werde versuchen, die Vorlage so präzise wie rechtlich nötig und so politisch neutral wie immer möglich zu präsentieren.

Die Regelung der Fahrzeugabstellplätze in der Stadt Winterthur hat bereits eine längere Geschichte. Im Jahr 1980 wurde die erste Verordnung verabschiedet, und im Jahr 1986 bereits wieder überarbeitet. In den Folgejahren gab es dann zahlreiche Versuche, diese Verordnung zu überarbeiten, insbesondere weil in den 90er Jahren die übergeordneten rechtlichen Rahmenbedingungen so geändert haben, dass eigentlich die Parkplatzverordnung in Winterthur so 1:1 gar nicht mehr angewendet werden konnte. Offenbar scheiterten die meisten Diskussionsversuche bereits im Stadtrat.

Und deshalb sind die Parkplatz-Berechnungen in Baubewilligungsverfahren über viele Jahre auf die kantonalen Wegleitungen aus den Jahren 1990 und 1997 gestützt. Im Jahr 2011 hat der Stadtrat dann die Dienstanweisung betreffend Parkplatzbedarf erlassen und sich ab dann bei Baubewilligungsverfahren auf diese abgestützt.

Ein erneuter Versuch, eine Parkplatzverordnung zu erlassen, ist im Jahr 2015 nach einem Behördenreferendum am Volksentscheid gescheitert. Die Bevölkerung hat die Vorlage im 2015 mit 60,1% abgelehnt.

Also musste der Stadtrat eigentlich wieder von vorne beginnen und er hat einen sehr strukturierten Revisionsprozess eingeleitet. Es gab Workshops mit Befürwortern und Gegnern der Vorlage 2015 und alle konnten ihre Argumente nochmals ausbreiten und in die Diskussion einbringen.

Im 2017 ist dann der sogenannte «Entwurf Lisibach», also PPVO 2017, zur öffentlichen Vernehmlassung aufgelegt und im Anschluss die kantonale Vorprüfung in die Wege geleitet worden. Diese Vorlage wurde dann durch den neuen Stadtrat nach der kantonalen Vorprüfung nochmals leicht modifiziert und im 2018 der BBK zur Beratung vorgelegt. Dieser Entwurf wird als PPVO 2018 bezeichnet. Heute liegt Ihnen der Kommissionsvorschlag der BBK vor, der in meinen Ausführungen jetzt konsequent als PPVO 2019 bezeichnet wird, damit allen klar ist, von was wir reden.

Was sind die wesentlichen Unterschiede zwischen der Vorlage, die wir heute diskutieren, und der Vorlage aus dem Jahr 2015? Ein wesentlicher Unterschied ist der Geltungsbereich dieser Vorlage. Im 2015 waren die Parkplätze auf Privatgrund, aber auch die Parkraumplanung auf öffentlichem Grund und die Bewirtschaftungspflicht von Parkplätzen auf öffentlichem Grund und allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze ab 10 Parkplätzen in der PPVO geregelt. Die PPVO 2019 regelt nur noch die Parkplätze auf privatem Grund.

Ein zweiter wichtiger Teil ist der Bestandsschutz. Beim Bestandsschutz war in der Vorlage 2015 eine klare Regelung drin, die festlegte, dass der Bestand von bestehenden Parkplätzen in der Stadt geschützt ist. Es ist allerdings bis heute nicht ganz klar, ob diese Formulierung, die damals in der PPVO 2015 drin war, tatsächlich auch genehmigungsfähig gewesen wäre. Die heutige PPVO hat ein anderes Instrument, und zwar die sogenannten Ausnahmeregelungen nach Art. 5, Abs. 2, lit. b, die zum Tragen kommen, wenn bestehende Parkplätze durch

eine Betriebserweiterung (Ersatzneubauten, Erweiterungsbauten oder Ergänzungsbauten) verlustig gehen würden.

Die Bestandesgarantie war eines der ganz hitzigen Themen in der Kommission, darauf werde ich nachher nochmals zurückkommen.

Die dritte wesentliche Änderung ist, dass in der PPVO 2019, die wir heute diskutieren, ein Passus drin ist, nach dem die öffentlichen Interessen berücksichtigt werden könnten bei Standortwechseln von grösseren Unternehmungen und bei der Neuansiedelung von Firmen. Und zwar sind in den Gebieten 3 und 4 angemessene Erhöhungen um maximal ein Drittel der Parkplätze möglich beim Standortwechsel von ansässigen, grösseren Firmen. Und wir haben nachgefragt, was mit grösseren Firmen gemeint ist. Da ist klar: Es sind 1800m² massgebliche Geschossfläche und 30-40 Mitarbeitende mit «grösseren Firmen» gemeint. Und auch bei der Ansiedelung von neuen Firmen ist diese Sonderregelung vorgesehen.

Das sind die wesentlichen Elemente, die wir geändert haben. Auf die einzelnen Änderungsanträge werde ich jetzt noch eingehen.

In der Kommissionsarbeit hatten wir 10 Lesungen. Wir haben insgesamt 26 Anträge intensiv diskutiert und haben uns am Schluss darauf geeinigt, dass wir 8 Änderungsanträge als Kompromiss von der Kommission heute im Rat einbringen.

Sie sollten alle die synoptische Darstellung vor sich haben, auf der man sieht, das ist der Antrag gemäss Weisung – und was sind die neuen Anträge, die die BBK jetzt stellt.

Die Berechnung der Parkplatzzahl erfolgt aufgrund von drei Faktoren: Der 1. Faktor sind die Normwerte pro Parkplatz, die dazu dienen, den Normbedarf zu ermitteln. Diese Normwerte pro Parkplatz sind in der ganzen Stadt gleich, aber unterschieden in Nutzungskategorien und Nutzungsarten. Der 2. Teil ist die Tabelle der Reduktionswerte. Diese Reduktionswerte werden aufgrund des Reduktionsplans, welcher der 3. Teil ist dieser ganzen Berechnung, nachher eingesetzt. Der Reduktionsplan sagt parzellengenau, wie diese Reduktionswerte festgelegt sind und in welchen Reduktionsgebieten man welchen Wert aus dieser Reduktionstabelle anwenden muss.

Der 1. Antrag, den ich Ihnen stelle, betrifft die Tabelle der Normwerte im Anhang 1 der Vorlage. Wir beantragen im Anhang 1, in welchem der Normbedarf für Parkplätze von Personewagen aufgelistet ist, in der Kategorie «Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie» zusätzlich die Nutzungsart «Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe» wieder einzuführen. Diese Kategorie war bereits im Entwurf 2017 der PPVO enthalten und wurde nachher aufgrund der Intervention des Kantons gestrichen. Der gleiche Kanton hatte aber in der Wegleitung, die er im 2018 vorgeschlagen hat, diese Kategorie wieder drin. Und wir haben uns in der Kommission darauf geeinigt, dass wir den gleichen Antrag, mit dem gleichen Wert, den der Kanton für diese Kategorie vorsieht, nämlich ein Parkplatz pro 50m² massgebliche Geschossfläche für Bewohnende und Beschäftigte bzw. 500m² für Besuchende und Kundschaft wieder einführen.

Der 2. Antrag, den wir stellen, ist zur Tabelle mit den Reduktionswerten. Da ist es so, dass wir die Maximalwerte in allen Kategorien und Nutzungsarten gegenüber der Weisung des Stadtrates unverändert gelassen haben. Was wir aber machten, ist im Gebiet 1 die Minimalwerte für Besuchende und Kunden von 20% gemäss Weisung auf 15% zu reduzieren. Im Gebiet 2 beantragen wir Ihnen, die Minimumwerte für Beschäftigte von 20% gemäss Weisung auf 15% bzw. für Besuchende und Kundschaft von 30% gemäss Weisung auf 25% zu reduzieren.

Wichtig dabei ist zu verstehen, was die Minimal- bzw. Maximalwerte überhaupt bedeuten und wie sie zu interpretieren sind. Hier haben wir in der Diskussion festgestellt, dass es offenbar auch von Kanton zu Kanton unterschiedlich sein kann und die Interpretationen dieser Minimal- und Maximalwerte offensichtlich nicht klar sind.

Und deshalb ist der 3. Antrag, den wir heute dem Rat stellen, der Antrag, dass man die Tabelle der Reduktionswerte im Art. 4 mit einer Fussnote versieht, die genau die Minimal- und Maximalwerte erklärt: «Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze fest (Pflichtparkplätze). Der Maximalwert legt die maximal zulässige Zahl der Parkplätze fest. Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschriften kann die Bauherrschaft die zu erstellende

Zahl an Parkplätzen frei bestimmen.» Diese Formulierung war auch schon in der PPVO 2015 drin. Und wie gesagt, sie soll v.a. zur Klärung beitragen. Es ist so, dass der Bauherr innerhalb dieser Werte, also innerhalb des Minimalwertes und des Maximalwertes, selber bestimmen kann, wie viele Parkplätze er beantragt. Er kann also das Minimum, das Maximum oder irgendeine Zahl zwischendrin beantragen in seinem Baugesuch. Und diese Parkplätze sind nachher von der Baubehörde zu bewilligen.

Der Antrag 4 geht um den Reduktionsplan. Der Reduktionsplan hat seit der PPVO 2015 deutliche Änderungen erfahren. In der damaligen Vorlage wurden die Gebietsabgrenzungen alleine aufgrund der ÖV-Güteklassen festgelegt. Massgebend waren Haltestellenqualität, Kursintervall, Erreichbarkeit der Haltestelle (Luftdistanz) und Haltestellenkategorien. Die PPVO 2017 trägt jetzt aber analog der PPVO der Stadt Zürich weiteren Erschliessungsqualitäten Rechnung (insbesondere auch der Distanz des Gebäudes zum Hauptbahnhof und den S-Bahn-Stationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi). Der Reduktionsplan 2017 fokussiert damit nicht nur auf die reinen ÖV-Güteklassen, sondern nimmt eine breitere Abwägung vor. Im Antrag 4 beantragt die Kommission, den Spickel des Industriegebietes Neuhegi/Grüze ebenfalls in das Reduktionsgebiet 2 aufzunehmen. Sie sehen da in der Präsentation: Links ist das, was wir vorher hatten. Da ist dieser Spickel noch im Gebiet 3 eingeteilt. Und das ist der Reduktionsplan, wie ihn die Kommission nun gemeinsam beantragt: Hier ist das Gebiet Neuhegi/Grüze, das Industriegebiet, im Reduktionsgebiet 2.

Dieser Entscheid, das ist mittlerweile auch öffentlich klar, war sehr umstritten in der Kommission. Wir haben dann wirklich intensiv miteinander diskutiert, wie wir damit umgehen. Wir haben im Sinn eines Konsenses nachher gemeinsam unseren Antrag 5 formuliert: Betriebserweiterungen in den Gebieten 2, 3 und 4, die zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen, und wenn diese Reduktion zu einem für den Betrieb unzweckmässiges Ergebnis führt. Im Gebiet 2 wurde die maximale Erhöhung auf maximal 1/3 der verlustig gegangenen Parkplätze beschränkt. Das ist also eine Ergänzung zum Art. 5 Abs. 2 lit. b. Wir haben dort das Gebiet hineingenommen in die Gebiete, in denen ebenfalls zusätzliche Parkplätze bewilligt werden können, wenn sie aufgrund von Bautätigkeiten verlustig gehen würden. Was wir aber gemacht haben: Im Gebiet 2 hat man einen Deckel gesetzt, indem man sagte, dass man maximal 1/3 der verlustig gegangenen Parkplätze wieder genehmigen kann. Das hat auch sehr stark damit zu tun, dass man sich sagte, wenn man in den Gebieten 2, 3 und 4 bei allen wieder auf das Maximum könnte, dann wäre das eigentlich eine Regelung, die fast das ganze Stadtgebiet betreffen würde und damit keine Ausnahmeregelung mehr wäre. Deshalb haben wir uns darauf geeinigt, dass wir halt Gebiet 2 auf maximal 1/3 der Parkplätze begrenzt. Eines der ganz heissen Themen in der Diskussion der Kommission war die Bestandesgarantie. Ich habe gesagt: In der PPVO 2015 hatte man eine explizite Bestandesgarantie drin. Da wurde uns relativ früh gesagt: «Achtung, das kann man heute so nicht mehr machen.» Und dann haben wir intensiv diskutiert, denn der Stadtrat hat sehr früh in der Diskussion immer wieder gesagt: Eigentlich hat man einen Bestandesschutz und wir verstehen den Art. 5 Abs. 2 lit. b als Bestandesschutz. Und dann sagten wir: Liebe Stadträte, macht uns bitte zuhänden des Gemeinderates eine Darstellung, wie Ihr das interpretiert. Und diese Interpretation möchte ich jetzt 1:1 wiedergeben.

In der schwarzen Tabelle ganz links sehen Sie die Bauvorhaben. In der grünen Tabelle ist die Bestandesgarantie gemäss Bundesverfassung und gemäss Planungs- und Baugesetz des Kanton Zürich. In der grauen Tabelle ist sie gemäss Dienstanweisung 2011 und ganz rechts ist es gemäss heutigem PPVO-Vorschlag in gelb.

Bei Umbauten, Umnutzungen, Renovationen und Sanierungen: Wenn keine erheblichen Veränderungen von der Grundstruktur und/oder Nutzung stattfinden. Umbau und Umnutzung ist nicht neubauähnlich (wenn es neubauähnlich wäre, müsste man zum Passus gehen, wo Neubauten definiert sind). Dort heisst es in der Bundesverfassung bzw. im PBG, dass alle zu einer früheren Zeit rechtmässig erstellten Parkplätze weiterhin erhalten bleiben. Es erfolgt keine Neuberechnung der Parkplatzzahlen und kein Abbau von Parkplätzen in diesem Fall. In diesem Fall spielt also der Bestandesschutz. Ich habe das für mich übersetzt und sagte mir: Okay, eigentlich ist der Bestandesschutz gemäss PBG der, das man sagt, das, was man investiert hat, wo man Kosten hatte, mit dem man etwas gebaut hat, das soll geschützt sein

und das bleibt erhalten, auch wenn man umbaut, renoviert oder saniert. Das war für mich die Übersetzung des Bestandesschutzes nach PBG. Parkplätze, die im Rahmen von Umbauten aufgehoben werden, dort haben wir eigentlich den Bestandesschutz nach kantonalem PBG verloren. Denn dort hat man gemachte Investitionen zerstört, also hat man dort nach PBG diese Regelung nicht mehr. Solange man nichts anfasst, ist es geschützt – wenn man es anfasst, ist es nach diesem Passus nicht mehr geschützt. Die 2. Kolonne ist die Dienstanweisung 2011, diese würde in diesem Fall genau gleich gelten, wie das, was ich vorhin gesagt habe nach PBG.

Bei Ersatzneubauten oder vollumfänglichen Umnutzungen: Da ist es so, dass zu früheren Zeiten rechtmässig erstellte Parkplätze aufgehoben werden und/oder bestehen bleiben. Bestandesschutz greift nicht mehr. Die Anzahl Parkplätze ist nach geltendem Recht neu zu berechnen. So würde es der Kanton vorsehen. In der Dienstanweisung 2011 wäre ebenfalls vorgesehen, dass man die Parkplätze so neu berechnen würde in diesem Fall. In der PPVO 2019 haben wir jetzt eben diese Sonderregelung. Und zwar erfolgt auch eine Neuberechnung der Parkplätze nach PPVO (2019 ist es eigentlich jetzt). Es ist dann aber so, dass Ausnahmegenehmigungen nach Art. 5 Abs. 2 lit. b eben möglich sind, wenn ein Neubau oder eine Erweiterung erfolgt. Das heisst, der Stadtrat hat dort Möglichkeiten, verlustig gehende Parkplätze wieder zu genehmigen, damit der Bestand (die Parkplätze, die man vorher hatte) wieder gebaut werden kann.

Bei Erweiterungsbauten haben wir das gleiche Thema. Bei Erweiterungsbauten (Aufstockung oder Anbau an bestehende Gebäude) ist es keine neubauähnliche Erweiterung. Da ist es nach PBG so geregelt, dass alle zu einer früheren Zeit rechtmässig erstellten Parkplätze weiterhin bestehen bleiben. Da haben wir wieder einen Bestandesschutz der Investitionen, der Bestandesschutz greift. Parkplätze, die im Rahmen der Erweiterung aufgehoben werden müssen: Der Bestandesschutz geht verloren nach PBG. Nach der Dienstanweisung wäre es auch so. Und nach der neuen PPVO ist wieder die Ausnahmegenehmigung nach Art. 5 Abs. 2 lit. b möglich. Und wie ich gesagt habe: Der Stadtrat kann mehr Parkplätze genehmigen. Und der Ergänzungsbau, wenn jemand also quasi freistehend nochmals ein Gebäude erstellt auf seinem eigenen Grundstück: Auch dort ist es so, dass Parkplätze, die bestehen bleiben, wie vorher durch das PBG geschützt sind. Und Parkplätze, die überbaut werden, verlieren den Bestandesschutz nach PBG. Nach der Dienstanweisung wäre es auch so. Die Dienstanweisung reduziert ja eigentlich das PBG. Und nach neuer PPVO 2019 ist auch da wieder diese Ausnahme möglich gemäss Art. 5 Abs. 2 lit. b, wenn durch den Ergänzungsbau bestandesgeschützte Parkplätze verloren gehen würden.

Das sind Erläuterungen, die wir erhalten haben zur Bestandesgarantie.

Nochmals zusammengefasst: Die Parkplatzverordnung bietet die Möglichkeit, die Parkplatzzahl aufgrund des tatsächlich vorhandenen Bedarfes angemessen zu erhöhen. Dazu braucht es den Nachweis, dass die neu berechnete Anzahl Parkplätze zu gering ist und sich für den Betrieb unzumutbar (nachteilig) auswirken würde. Wir haben dann gefragt, wie es sei, denn man könne ja fast nicht beweisen, dass es unzumutbar sein würde. Da hat man uns gesagt, man müsse es nicht beweisen, sondern man müsse nachvollziehen können, dass die Parkplätze tatsächlich nötig seien. Wir haben ein Beispiel bekommen, z.B. weil die betrieblichen Abläufe über Jahre hinweg auf eine bestimmte Anzahl Parkplätze ausgerichtet worden sind. Das würde gemäss den Notizen, die ich vom Departement Bau erhalten habe, reichen, um die Anzahl Parkplätze, die man hatte, auch wieder zu bekommen.

Der Antrag 6 ist der Antrag zur Änderung der Tabelle im Anhang 3, nämlich den Minimalbedarf für Velos. Und zwar ist es da so, dass zur guten Erreichbarkeit der Geschäfte genügend Veloparkplätze zentral nötig sind – v.a. für die Kundschaft, aber andererseits natürlich auch für die Mitarbeiter. Und deshalb hat sich die Kommission darauf geeinigt, folgenden Antrag zu stellen: Bei Lebensmittelgeschäften sowie bei Nicht-Lebensmittel-Verkaufsgeschäften ist neu für Bewohnende bzw. Beschäftigte pro 100m² massgebliche Gebäudegeschossfläche 1 Veloparkplatz vorgeschrieben. Bei den publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben schlagen wir vor, 1 Veloparkplatz pro 100m² für Bewohnende und Beschäftigte bzw. 1 Veloparkplatz pro 150m² massgebliche Gebäudegeschossfläche für Besuchende und Kundschaft festzulegen. Für nicht publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe soll 1 Veloparkplatz

pro 150m² massgebliche Gebäudegeschossfläche bzw. für Besuchende und Kundschaft 1 Veloparkplatz pro 400 m² erstellt werden.

Damit haben wir bei den Lebensmitteln bzw. den Nichtlebensmittel-Geschäften sowie bei den publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben eine Verdoppelung der Veloparkplätze für Beschäftigte gegenüber der Weisung vorgenommen.

Der Antrag 7: Dieser bezieht sich auch auf die Tabelle, die wir vorhin angeschaut haben. Das ist der Passus, den wir da in der Fusszeile drin haben. Da beantragen wir, dass dieser Passus ergänzt wird, und zwar für spezielle Nutzungen wie Schulen, Spitäler und Pflegezentren. Uns wurde gesagt, dass man das ohnehin darunter versanden hätte. Da haben wir uns darauf geeinigt, dass wir gesagt haben, wenn sie ohnehin darunter fallen, dann nehmen wir sie auch hinein, weil eigentlich klar ist, was damit gemeint ist.

Der Antrag 8, den wir stellen, ist eine Ergänzung zum Art. 13 Abs. 3. Und zwar ist es so, dass in der Weisung des Stadtrates vorgesehen gewesen wäre, dass alle Veloabstellplätze für Wohnende und Beschäftigte in der Regel zu überdachen sind. Wir grenzen es jetzt ein auf die Pflichtveloabstellplätze. Und zwar deshalb, weil man das Gefühl hatte, eine Überdachungspflicht würde allenfalls dazu führen, dass Bauherren nicht zusätzlich freiwillig mehr Veloparkplätze zur Verfügung stellen würden. Veloparkplätze kann man ja auch einzeichnen, es muss nicht unbedingt etwas gebaut sein. Und da sagten wir, wir begrenzen es auf die Pflichtveloabstellplätze, dass diese überdeckt sein müssen – in der Hoffnung, dass dann Bauherren auch wirklich dazu animiert werden, noch mehr Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Das sind die 8 Anträge gewesen, die die BBK Ihnen gemeinsam stellt. Wir haben uns wirklich zu diesem Kompromiss zusammengerauft. Wir haben am Schluss das Gesamtpaket, das wir jetzt, mit den Änderungen, die wir beantragen, hier vorliegen haben, in der Kommission mit 9:0 zuhanden des Rates verabschiedet.

Das wären meine Ausführungen, ich danke vielmals.

Ratspräsident A. Geering: Vielen Dank, Romana, für die Ausführungen zu diesem Geschäft und die Erläuterung des vorliegenden Antrages der BBK. Das Wort hat Michi Gross.

M. Gross (SVP): Zuerst möchte ich Romana danken für diese sehr kompetente Vorstellung dieses nicht ganz einfachen Geschäftes. Das ist bei solchen Vorlagen sehr schwierig, das so zeigen zu können, dass man auch etwas versteht – das ist Dir gut gelungen. In meiner Funktion als Präsident der Bau- und Betriebskommission möchte ich eigentlich über die Beratungen sprechen und über den schlussendlich gefundenen Kompromiss. Dieser liegt heute vor, Ihr könnt über diesen Kompromiss abstimmen, weil allen BBK-Mitgliedern von Anfang an klar gewesen ist, dass eine tragfähige Lösung von der Parkplatzverordnung in Winterthur nur gelingt, wenn wir ergebnisoffen miteinander diskutieren und nicht auf unseren Positionen beharren. Die Politik steht in der Pflicht, wir haben es gehört. 1986 war das letzte Mal ein politisch legitimer Zustand einer Parkplatzverordnung. Und jetzt steht die Politik wirklich in der Pflicht, 2019 wieder solch einen rechtsgültigen, politisch legitimeren Zustand zu schaffen. Wir müssen unseren Bauherren Rechtssicherheit geben.

Wir haben jetzt eine neue Parkplatzverordnung auf dem Tisch und die BBK, wie schon gesagt, hat einen Kompromissvorschlag ausgearbeitet. Dieser weicht nicht so weit vom ursprünglichen stadträtlichen Vorschlag ab. Das ist gelungen, weil beide Seiten bereit waren, von ihren Maximalforderungen abzuweichen. Ich möchte das da wirklich 2 x betonen. Der Weg bis dorthin war ziemlich hart und steinig und wahrscheinlich – sorry Yvonne – müssen wir die Bänke und v.a. die Tische auswechseln im Sitzungszimmer, denn da hat es wahrscheinlich ein paar Bisspuren drin.

Ich möchte es nicht unterlassen, da auch einen grossen Dank an die Stadtverwaltung auszusprechen, insbesondere an die Amtsleiterin Lena Ruoss, die heute auf der Tribüne sitzt, sowie an den Leiter Rechtsdienst, Walter Bauer (er ist nicht da) und an Sven Sobernheim, die das Ganze mit uns begleitet haben, aufgearbeitet haben. Sie haben während 10 Lesungen mit uns Politikern sehr viel Feingefühl und Geduld gebraucht, um alles zu vermitteln, denn das ist sehr komplex, wirklich. Da kann man nicht einfach an einem Schraubchen drehen und meinen, es funktioniere dann noch jedes andere. Sie haben uns aber auch ganz klar die

Grenzen aufzeigt: Wo dass wir etwas machen können und wo wir vielleicht noch ein bisschen Spielraum haben. Auch das war sehr wichtig. Nicht minder zu verdanken ist der auch der Einsatz der beiden beteiligten Baustadträte, vom ehemaligen Josef Lisibach und von der aktuellen Christa Meier. Die neue Parkplatzverordnung ist ja, wie Romana es ausgeführt hat, zum grossen Teil noch unter Josef entstanden. Dann hat Christa übernommen und, ich finde mit viel Taktgefühl, den neuen politischen Umständen auch Rechnung getragen.

10 Lesungen haben wir gebraucht. Wir haben im August 2018 angefangen, eine gemeinsame Lösung zu finden. Wir haben dazwischen einmal noch eine Expertenrunde eingeschaltet, bei der der VCS, avenir mobilité und ein Verhaltensökonom uns Vorträge zum Verkehrsverhalten gehalten haben. Es ist klar: In einer wachsenden Stadt muss der Mobilitätsmix zugunsten des Langsamverkehrs ändern. Wobei dieser Verkehr, wie wir heute feststellen, gar nicht mehr so langsam ist im Vergleich zum Auto. Der Strassenraum ist begrenzt, und trotzdem, auf der anderen Seite, wollen wir für den Detailhandel die Parkplätze ja auch in der Stadt behalten. Eine lebendige Innenstadt liegt allen am Herzen. Insbesondere der Detailhandel kämpft aber heute im Moment ganz stark gegen den digitalen Wandel. Komfort und Bequemlichkeit, das haben wir auch gelernt in dieser Expertenrunde, bestimmen halt in der Realität zum grossen Teil das Kundenverhalten und das Kaufverhalten. Wie man dem am Besten Rechnung trägt, da sind die Meinungen ein bisschen auseinander.

Zum Schluss der Verhandlungen in der BBK lagen dann ganz viele Änderungsanträge von beiden Seiten vor. Stellvertretend möchte ich doch nochmals auf zwei eingehen, die bei mir so ein bisschen «hängengeblieben» sind. Das ist die Bestandesgarantie auf der einen Seite und auf der anderen Seite die Einteilung der Zonen in Grüze/Neuhegi. Die jetzt beschriebene Bestandesgarantie entspricht nicht dem, was sich die bürgerlichen Parteien ursprünglich vorgestellt haben. Aber es ist das Maximum, was der Kanton bewilligen kann. Neutral betrachtet ist es in den Verhandlungen, die die Stadt mit dem Kanton geführt hat, sogar gelungen, ein sehr, sehr gutes Ergebnis für Winterthur zu erreichen – aus bürgerlicher Sicht. Auf der anderen Seite: Die Einteilung der Zonen Grüze/Neuhegi war bei uns sehr, sehr umstritten. Es hat am Schluss fast noch zum Scheitern des Kompromisses geführt. Dort war es der linken Seite v.a. auch wichtig, dass man in der Grüze die zwei unterschiedlichen Zonen, die man gesehen hat, als Ganzes als zweites oder zusätzliches Stadtgebiet betrachtet. Schon heute, auch wenn das noch nicht der Realität entspricht. Und das dann auch entsprechend in der PPVO so vermerkt bzw. so bezeichnet.

Nach der Medienmitteilung von letzter Woche, die unsere Kommission gemacht hat, habe ich und wahrscheinlich auch Ihr von verschiedenen Verbänden von links bis rechts das Wort «Referendum» und «es ist nicht gut», «wir sind nicht zufrieden» gehört. Das dürfen die Verbände machen, selbstverständlich, das ist ihr gutes Recht. Aber als Kommissionspräsident möchte ich schon zu bedenken geben, was denn die beste Alternative ist zu dieser Vorlage, die wir da haben. Ich glaube, bei dieser Vorlage ist es uns gelungen, den wirklich bestmöglichen Kompromiss miteinander zu schmieden, der aufgrund der heutigen politischen Verhältnisse in der Stadt Winterthur überhaupt möglich ist. Wenn diese Vorlage abgelehnt wird, im Rat oder durch ein Referendum, dann fallen wir einfach wieder zurück auf die Dienstanweisung – und die will niemand. Und es geht sicher ein paar Jahre, bis wir eine neue Weisung, eine neue Verordnung vor uns haben. Also: Es gibt eigentlich keine andere Alternative, als dieses Paket, das beide nicht wirklich glücklich macht, anzunehmen.

Die Zeit ist reif für einen Kompromiss, die Zeit ist reif für eine neue Parkplatzverordnung. Und deshalb appelliere ich an die Vernunft von allen hier drinnen - auch von allen Verbänden draussen - dieser Parkplatzverordnung (meinetwegen mit wenig Begeisterung) aber immerhin zuzustimmen. Vielen Dank für Eure Unterstützung.

Ratspräsident A. Geering: Bevor wir ganz in die Debatte einsteigen, die Frage an Stadträtin Meier, ob sich der Stadtrat dem geänderten BBK-Antrag anschliesst.

Stadträtin Ch. Meier: Jawohl, der Stadtrat schliesst sich diesen Änderungen an.

M. Nater (GLP): Auch von meiner Seite ein Dank an Romana für die Vorstellung des Geschäftes. Wir haben gesehen, wie komplex das ist und wie viele Details wir uns angeschaut haben. Merci an Michael Gross, der die BBK-Meinung hier kundgetan hat, die sich auch sehr stark mit uns als Mitte-Partei trifft.

Die Ausgangslage am Anfang war klar: Die Wirtschaft wollte möglichst viele Freiheiten bei der Parkplatzplanung, damit die Mitarbeitenden und Kunden genügend Parkplätze haben hier in der Stadt Winterthur. Auf der anderen Seite war das grüne Ziel eher, dass man die Parkplätze reduziert und zwar, damit nicht so viele Autos in diese Stadt hineinkommen und damit man hier auch mehr Lebensqualität hat. Mit diesen Gegensätzen von Umwelt und Wirtschaft war für uns von Anfang an klar, dass eine Lösung nur ein Kompromiss sein kann. Und dieser Kompromiss war nur möglich, weil beide Seiten aufeinander zuzingen. Mit dieser vorliegenden Parkplatzverordnung haben wir eine Lösung erreicht, da die Umwelt- aber auch die Wirtschaftsseite grosse Abstriche bei ihren Forderungen gemacht haben.

Trotzdem: Gerade bei den bestehenden Mehrheitsverhältnissen, die wir hier haben (im Stadtrat, im Gemeinderat) ist das eine eher konservative Parkplatzverordnung. Das sieht man auch ein bisschen darin, dass z.B. die Formulierung «in der Regel sollen überdachte Veloparkplätze gebaut werden» als ein grosser Kompromiss der Wirtschafts- an die Umweltseite verkauft wird.

Die vorliegende Version der Parkplatzverordnung haben wir nur erreicht, weil in der BBK ganz viele Leute sind, die mitgearbeitet haben. Die irgendwo diese Gegensätze gesehen, aber auch Lösungen gesucht haben. Wir haben teilweise darum gestritten, wir haben diskutiert, teilweise sind wir nicht mehr weitergekommen. Eben, es waren 10 Lesungen. Aber wir haben eigentlich alle gedacht, wir brauchen eine Lösung, damit wir da wirklich auf einen guten Punkt kommen. Von daher wirklich ein Dank an die Mitglieder der BBK, dass sie da zu einer Lösung beigetragen haben.

Auch von meiner Seite her Merci an das Departement Bau. In 10 Lesungen, wir sind immer wieder gekommen mit Ideen – Ihr habt es immer wieder ausgearbeitet und seid immer wieder zeitgerecht auf uns zugekommen. Danke, dass Ihr das geliefert habt. Manchmal habt Ihr den Kopf geschüttelt - das haben wir auch gesehen – aber trotzdem habt Ihr geliefert. Merci dafür. Uns als GLP ist der entscheidende Punkt, diese Lösungsfindung, immer klar gewesen. Das haben auch die meisten Interessensvertreter gewusst und viele Erwartungen und Wünsche an uns adressiert. Diese haben wir intern in der Fraktion besprochen und sind geeinigt nach aussen aufgetreten. Wir haben mit offenen Karten gespielt und haben immer die Lösung und den Kompromiss als Ziel gehabt. Das konnten wir aber auch nur, weil wir in der Fraktion wirklich zusammengearbeitet haben, zusammengehalten haben und wirklich zusammen auch nach aussen aufgetreten sind. Also Merci an unsere Fraktion. Da haben wir doch als Fraktion auch einen sehr guten Job gemacht.

Mit dieser vorliegenden PPVO werden Verbesserungen in der Veloinfrastruktur erreicht, wir haben zwei klare Zentren, der Verkehr kann gebündelt werden – und auf der anderen Seite hat die Wirtschaft viel Flexibilität, um bestehende und neue Parkplätze zu erhalten. Und Flexibilität heisst für die Wirtschaft nicht nur nach oben, sondern teilweise auch nach unten. Von daher ist das auch ein Vorteil, den da die Wirtschaft hat.

Der GLP ist jedoch bewusst, dass jetzt gute Rahmenbedingungen für die Industrie und Wirtschaft in Winterthur und im Speziellen in Neuhegi sichergestellt werden müssen. Für die Umweltseite und das Klima müssen wir aber auch das Verkehrsproblem in Winterthur lösen und die Infrastruktur für den umweltfreundlichen Verkehr stärken und ausbauen. Mit der vorliegenden PPVO hat Winterthur gegenüber dem Kanton wieder das Szepter in die Hand genommen und die Grundlage für eine Planung, die Rechtssicherheit, vorgelegt. Das ist eine Basis für ein gesundes, nachhaltiges Wachstum in Winterthur.

Die GLP-Fraktion wird die PPVO geschlossen annehmen und auch in Zukunft immer daran festhalten.

M. Bänninger (EVP): Auch wir von der EVP tragen den Kompromiss mit. Eine gültige PPVO hat einen grossen Vorteil für alle Betroffenen. Michi Gross und Markus Nater haben es gesagt: Sie schafft Rechtssicherheit und Planungssicherheit. Geben wir also als Parlament den

Firmen und Privateigentümern, die sich heute und jetzt weiterentwickeln wollen, eine aktuelle PPVO, die Sicherheit bringt für ihre Zukunftsplanung.
Wir von der EVP sagen Ja zum Kompromiss, der von der Kommission dem Parlament mit 9:0 Stimmen präsentiert worden ist.

R. Diener (Grüne/AL): Im Jahr 2011, ich war damals noch nicht lange im Rat, habe ich eine Motion gemacht zur Überarbeitung der uralten Parkplatzregelung aus dem Jahr 1986. Wir stehen heute am Ende eines langen Weges - 9 Jahre später, es sind bald 10 – und ich glaube, wir haben etwas erreicht. Auch wenn es ein schwieriger und steiniger Weg war. Die drei Gspänli aus dem Rat, die damals mit mir zusammen diese Motion eingereicht haben, sind heute alle nicht mehr da. Man sieht daran, wie schnell sich die Bewegungen im Rat abspielen, und wie lange die politischen Mühlen effektiv laufen. Ich möchte trotz allem noch ein paar Worte verlieren aus der Sicht der Grünen, eine Würdigung von dem, was wir da vorliegen haben. Auch mein Dank geht selbstverständlich an alle Beteiligten und Engagierten, die sich jetzt in dieser letzten Runde mit diesem Kompromiss beschäftigt haben, um diesen gerungen haben, und auch mit der Stadt zusammen diese Lösung ausgearbeitet haben. Die Grünen Winterthur stehen hinter diesem Kompromiss. Wir sind zwar bekannt als Parkplatz-Gegner, als die, die gerne weniger Parkplätze haben möchten in der Stadt. Wir unterstützen diesen Kompromiss trotzdem, obwohl er in vieler Hinsicht für uns die rote Linie ganz klar überschreitet. Diese Vorlage, die wir jetzt auf dem Tisch haben, war ganz klar ein Kompromiss. Eine Anpassung auch aufgrund der letzten Abstimmung, die für die Bürgerlichen ziemlich viel gewerbefreundlicher ist als das, was wir letztes Mal auf dem Tisch hatten. Auch gegenüber der Dienstanweisung 2011 gibt sie wesentlich mehr Freiheiten, wesentlich mehr Flexibilität, um Parkplätze behalten zu können. Allenfalls sogar mit den neuen Werten, die jetzt drinstehen, neue Parkplätze zu erstellen, wenn Neubauten zustande kommen. Die Werte sind deutlich grosszügiger, als wir sie bisher hatten, eigentlich zu grosszügig. Aber wir lassen es so stehen, denn wir sind der Meinung, wir haben insgesamt ein Paket, hinter dem wir auch stehen können, und wenn wir jetzt zurückgehen auf die uralte PPVO aus dem Jahr 1986 zurückschauen, müssen wir sagen, da haben wir sicher einen grossen Fortschritt gemacht.

Die Grünen/AL haben in der Diskussion viele Anträge eingebracht. Wir hätten natürlich gerne die Maximalwerte deutlich reduziert. Wir hätten auch gerne das Gebiet 2 noch ein bisschen mehr ausgedehnt, bei dem wir mit einem Kompromiss doch immerhin erreicht haben, dass man dort den planerischen Schandfleck, der in der Vorlage von Herrn Lisibach drin war, herausgebracht haben, so dass wir jetzt dort ein kohärentes und ein sachlogisch richtiges Gebiet festgelegt haben.

Wenn man aber die Zielsetzungen anschaut, die wir gesamtstädtisch haben (sie wurden schon erwähnt), wir sollten eigentlich erreichen, dass wir mehr Langsamverkehr, mehr umweltfreundlichen Verkehr in der Stadt bekommen, dass wir v.a. mehr ineffizienten – äh, mehr effizienten Verkehr in die Stadt bekommen. Und wenn einem das bewusst ist, dass der motorisierte Individualverkehr (was ja im Wesentlichen der Autoverkehr ist) heute für die Transportleistungen, die er vollbringt (gemäss dem Modalsplit rund 40%) auf der anderen Seite aber (diese Abschätzung wird nicht bestritten in der Fachwelt) dafür 80% des Strassenraums benutzt. Wir wissen, was die Gründe sind: Es sitzt häufig nur eine Person im Auto, die Autos werden immer grösser. Es sind nicht nur die Strassen, es sind auch die Plätze, es sind auch die Räume, die mit Parkplätzen besetzt sind, die in der Stadt sehr stark belegt werden. Wenn wir das anschauen, sind wir natürlich gar nirgends mit einem sogenannten «gleich lange Spiesse»-Konzept. Da müssten wir noch ziemlich viele Korrekturen anbringen, die wir eigentlich gerne umsetzen würde. Aber auch das lassen wir jetzt mal beiseite und hoffen, dass wenigstens die Leute, die sich mit diesem Kompromiss noch nicht so recht anfreunden konnten, jetzt wenigstens diese Lösung jetzt so übernehmen und sich auch klar werden – und das Letztes nochmals – dass wir mit diesem Kompromiss wahrscheinlich nicht nochmals einen neuen Anlauf machen können. Auch wenn wir schauen, was der Kanton jetzt für Rahmenbedingungen hat: Wenn wir die Rahmenbedingungen in der Stadt Winterthur sehen, wissen wir, dass sich das mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht nochmals so auf den Tisch bringen lässt.

Und auch deshalb appelliere ich sehr, sehr dafür, diese Referendumsdrohungen jetzt wieder einzupacken und in der Schublade zu lassen. Dieses Paket, auch wenn ich inhaltlich nicht mit allem einverstanden bin (es hat auch gute Sachen drin, wie z.B. die Veloparkierung, die wir ein bisschen aufstocken konnten, so dass es mehr mögliche Veloparkierungen gibt – das freut uns natürlich), wenn man die Vorlage als Ganzes anschaut, muss man sagen: Es ist ein Fortschritt und den sollten wir miteinander durchziehen – und ich hoffe sehr, dass es nicht zu einer Scheidung kommt.

Das wäre von meiner Seite her und von den Grünen/AL nochmals eine klare Unterstützung.

Z. Dähler (CVP/EDU): Diese Vorlage betrifft uns alle umfassender als viele andere Vorlagen. Fast egal, ob man in Winterthur wohnt oder arbeitet, ob man nach Winterthur kommt, um jemanden zu besuchen oder um einzukaufen oder für irgendeine Freizeitaktivität oder ob man einfach nur einen Zwischenstopp macht in Winterthur – es sind alle betroffen. Es betrifft diejenigen, die mit einem motorisierten Fahrzeug unterwegs sind (ob vierrädrig oder zweirädrig), es betrifft die Fussgänger und es betrifft auch die spielenden Kinder auf den Strassen, die am Liebsten freie Strassen haben - gerade wenn sie Begegnungszone haben, wäre es gut, wenn dort keine Autos stehen.

Als Wirtschaftsliberaler sage ich eigentlich, wir brauchen keine Parkplatzverordnung, der Markt regelt das. Wir haben ein Beispiel im Shopping Seen, wo das Shopping die Parkplatzzahl reduziert hat (nicht wegen einer Verordnung, sondern weil die Kunden grössere Parkplätze verlangen oder wünschen). D.h. die Kunden fahren früher (vielleicht auch heute noch) quer durch die Stadt in den Rosenberg hinauf, weil es dort grosse Parkplätze hat. Ein Punkt, weshalb weniger Parkplätze auch zu mehr Verkehr führen können.

Als Anwohner des Mattenbachs, dem Quartier mit wenigen Parkplätzen, muss ich aber sagen: Ja, es braucht eine Parkplatzverordnung. Eine, die die Liegenschaftsbesitzer von Mietwohnungen dazu zwingt, genügend Parkplätze zu bauen. Wenn bei mir im Quartier jemand so gegen 20 Uhr einen Parkplatz finden möchte, um irgendjemanden zu besuchen – dann sucht er. Und er sucht ziemlich lange. Er zirkelt, er fährt herum, nach hinten und nach vorne - auch wieder ein Punkt, bei dem mehr Fahrten erzielt werden, weil es zu wenige Parkplätze hat. Und wenn die Polizei Zeit hätte, um das zu kontrollieren, dann wäre das Ganze dann noch mit einer Busse gekrönt, denn früher oder später parkiert man dann ausserhalb der eingezeichneten Parkplätze.

Das Problem der fehlenden Parkplätze kenne ich aber auch bei der Arbeit. Wenn ich für mein Team einen Spezialisten suche, einen, der von weiter weg kommt, einer, der auf das Auto angewiesen ist, weil er das sonst vom Arbeitsweg her nicht meistern kann, dann kann ich diesen nicht gewinnen, weil ich schlichtweg keinen Parkplatz anbieten kann dort, wo ich mein Büro habe. Es ist ein wichtiger Punkt für die Attraktivität eines Arbeitsplatzes.

Entsprechend sind wir für die Einführung der neuen Nutzungsart für reine Verwaltungs- und Bürobetriebe, das finden wir gut. Aber schon die Reduktion der Mindestparkplätze in einzelnen Gebieten bringt mich selber in eine Zwickmühle. Wie gesagt, als Wirtschaftsliberaler «Ja, sicher» - als Anwohner in Mattenbach halt eher mehr Parkplätze, weil es einfach grundsätzlich zu wenige hat.

Wir begrüssen die Erhöhung der Mindestanzahl für Velo-Parkplätze, damit das beste Verkehrsmittel in Winterthur entsprechend gefördert werden kann. Wir sind entsprechend auch mit der Änderung bezüglich der Überdachung der Velo-Parkplätze einverstanden.

Das Schlimmste ist aber, dass die Besitzstandsgarantie, so wie wir sie ursprünglich ange-dacht haben, nicht ganz so umgesetzt werden konnte. Und genauso schlimm finden wir die Umteilung im Gebiet Neuhegi, die herabgestuft wird von Gebiet 3 in Gebiet 2. Das sind für uns die Punkte, bei denen wir wirklich daran nagen.

Die GLP, Markus Nater, meinte, sie seien dafür, dass sie gute Rahmenbedingungen schaffen wollen. «Gut» würden wir das in diesem Fall hier nicht nennen. Es ist das Beste, das wir haben können. Entsprechend unterstützen wir von der CVP/EDU-Fraktion diesen Kompromiss.

F. Landolt (SP): Ich möchte aus Sicht der SP diese Vorlage beleuchten. Wir haben 2015 um die Parkplatzverordnung 2015 gekämpft. Wir haben gekämpft, weil sie städtebaulich richtig

gewesen wäre und verkehrspolitisch wichtige Zeichen gesetzt hätte. Wir haben gekämpft, aber am 18. Oktober 2015 haben wir verloren. Die Abstimmungsniederlage musste natürlich analysiert werden, und wir sind eigentlich zu zwei Schlüssen gekommen: 1. Parkplatzpolitik ist hochemotional und eine Kampagne kann ausserordentlich einfach mit unklaren und übertriebenen Argumenten Ängste, Befürchtungen oder ablehnende Gefühle mobilisieren. 2. haben wir gefolgert, dass wir wirklich zu einem Kompromiss Hand bieten müssen, wenn ein Ziel (das wir hier drinnen wahrscheinlich alle haben), nämlich Rechtssicherheit und Planungssicherheit, erreicht werden soll.

Mit dieser Erkenntnis, möglichst eine weitere Volksabstimmung zu vermeiden, und einen echten Kompromiss auch schmieden zu können oder schmieden zu wollen, sind wir dann im Juni 2018 in diese Auseinandersetzung gegangen mit dem Vorschlag, der noch mehrheitlich unter Josef Lisibach gebildet wurde. Wir haben es ausdrücklich begrüsst, dass der Stadtrat das auch in die BBK zur Beschlussfassung und Beratung gegeben hat.

Wir mussten dann aber natürlich realisieren, dass diese Parkplatzverordnung, wie sie vorlag, viel liberaler und mit diversen Ausnahmebestimmungen wesentlich gewerbefreundlicher und auch schlanker als die Vorgängerin war. Wir mussten realisieren, dass der neue Vorschlag weit hinter dem hinterherhinkt, was verkehrspolitisch und städtebaulich wünschbar und notwendig wäre. Bereits im Jahr 2011 wurde beschlossen, dass der öffentliche und der Langsamverkehr sich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr um 8% erhöhen sollten. Und ein Mittel (nicht das einzige, aber ein Mittel) sind in Winterthur die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum (da hatten wir eine Vernehmlassung) und eben die Parkplatzverordnung, die jetzt vorliegt.

Vor Jahresfrist mussten wir dann auch aus dem Städtevergleich Mobilität der Städtekonferenz erfahren, dass die Verschiebung des Modalsplits überhaupt nicht automatisch läuft und dass das effektiv noch nicht auf dem Weg ist. Die Ziele, die wir verkehrspolitisch eigentlich möchten, sind wir am Verfehlen.

Und so sind wir vor oder während der BBK-Besprechung vor einem typischen Dilemma gestanden: Auf der einen Seite verkehrspolitische Vorgaben, verkehrspolitische Visionen, verkehrspolitisches Wissen, was eigentlich zu tun wäre – und auf der anderen Seite die Erfahrungen aus der Volksabstimmung 2015, die eben gezeigt hat, dass es nicht sehr einfach ist, diese Veränderungen umzusetzen. Zusammen mit dem Wunsch, eine Volksabstimmung zu vermeiden, haben wir dann diesem Kompromiss zugestimmt, obwohl uns dieser Kompromiss inhaltlich und fachlich schmerzt.

Der Kompromiss hat aber zwei grosse Vorteile: Er schafft Planungs- und Rechtssicherheit und er beendet endlich eine Diskussion, die ziemlich festgefahren war und die keine der beiden Seiten sonst hätte lösen können.

Zwei Bemerkungen möchte ich noch anfügen, weil mir das wichtig ist: 1. ist diese Zustimmung in keiner Art und Weise so zu interpretieren, dass wir die Ziele der Modalsplitveränderung aus den Augen verloren hätten oder nicht mehr weiterverfolgen. 2. ist ein Fehler (Reto hat das schon erwähnt), ein sachlogischer Fehler von diesem Vorschlag - 2017 in Deiner Terminologie, Romana - nämlich, dass das kantonale Zentrumsgebiet Neuhegi auseinandergerissen und in der Mitte eine Zone 3 geschaffen wurde, die inhaltlich nicht mehr richtig ist. Und das, dass wir das wieder zusammenfassen konnten, das war für uns ein ganz wichtiger Punkt, damit wir diesem Kompromiss zustimmen können. Und natürlich, unser Angebot war dann, für Betriebserweiterungen diese Ausnahmenregelungen zu ermöglichen. Und so fand man sich schliesslich.

Es sieht nicht mehr so aus, als ob das Referendum hier wirklich im Raum steht, und ich möchte davon auch abraten, denn ich bin davon überzeugt, dass ein 3. Anlauf – und das wäre es dann ja – keine so gewerbefreundliche Vorlage mehr erreichen können wird bei den Mehrheiten, die man im Kanton und in der Stadt hat. Wir werden geschlossen für den Kompromiss stimmen.

M. Wackerlin (PP): Ich habe gelernt aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept, dass man, wenn man etwas nicht wirklich gut findet, es dann ablehnen sollte und nicht einfach als

Kompromiss annehmen sollte, auch wenn es vielleicht, wie uns gesagt wurde, es der bestmögliche Kompromiss ist.

Von meinen Vorrednern war es natürlich schon ein bisschen entlarvend: Wenn Reto Diener da mit seinem Freud'schen Versprecher erklärt, dass es ihm um eine Ineffizienz bei der Verkehrspolitik geht... Und wenn er dann aus grüner, eben verkehrsverhindernder Politik gesehen dann sagt, die neue Vorlage sei besser als die von 1986, dann zeigt das doch eigentlich deutlich, wie viele Kröten die Bevölkerung und die Wirtschaft und v.a. auch die Eigentümer zu schlucken haben mit dieser neuen Verordnung.

Fast hätte ich Zeno zugestimmt. Als liberal-Liberaler finde ich aber eigentlich, man muss auch keine Mindestvorschriften machen, sondern vielmehr: Wenn man ein Haus hat, wo es zu wenige Parkplätze hat, dann ist das eigentlich auch wieder im Markt ein Nachteil. Im Prinzip müsste das der Markt auch wieder regeln können. Das Problem ist wahrscheinlich: Viele dieser Häuser sind zu einer Zeit gebaut worden, in der man keine Parkplätze gemacht hat.

Felix hat vorhin die Mehrheiten angesprochen. Aber das zeigt auch wieder, dass wenn man mit einer vernünftigen Verkehrspolitik will, dann muss man andere Mehrheiten schaffen. An der Verordnung selber gibt es im Detail einiges zu kritisieren. Z.B.: Wann begreift der Stadtrat endlich, dass Neuhegi/Grüze kein zweites Zentrum ist, sondern eine weitgehend menschenleere Gegend? Die Parkplatzverordnung behindert die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Winterthur. Grundsätzlich soll weder eine minimale noch eine maximale Anzahl Parkplätze vorgeschrieben werden. Nur das ermöglicht es den Eigentümern, sich flexibel der Nachfrage des Marktes anzupassen – und zwar in beide Richtungen. Das wurde vorhin auch schon angesprochen. Es würde sowohl verkehrsreichere wie aber auch verkehrsärmere Bauten ermöglichen. Diese Verordnung ist nicht liberal. Sie greift viel zu tief in die Eigentumsrechte ein. Keine Parkplatzverordnung ist liberal - nur keine Parkplatzverordnung ist liberal.

R. Heuberger (FDP): Als ordoliberaler Pirat habe ich ehrlicherweise nicht viel anderes erwartet von Marc Wackerlin. Aber Marc, ich muss Dir sagen, Du liegst falsch, wenn Du das Gefühl hast, diese Vorlage sei nicht deutlich besser als die von 2015. Und, Marc, Politik ist nicht eine eigene Meinung haben, sondern andere von dieser Meinung zu überzeugen. Ich weiss nicht, ob Dir das heute gelungen ist. Anyway.

Wir haben, das haben Sie schon mitbekommen, intensiv diskutiert in der BBK. Wir haben wirklich hart gekämpft und alle Fraktionen haben kleinere und grössere Kröten schlucken müssen - es wurde schon gesagt.

Die FDP-Fraktion wird dem Kompromissantrag der BBK einstimmig zustimmen. Unsere Begründung: Es ist Fakt, dass immer noch ein Grossteil der Winterthurer Bevölkerung das Auto nutzt als Fortbewegungsmittel. Und für die Unternehmen sind Parkplätze ein wichtiger Standortfaktor. Einerseits mit Sicht auf die Kunden und die Erreichbarkeit der Unternehmen, andererseits aber auch für die Attraktivität als Arbeitgeber. Eingriffe in die Wirtschaftsfreiheit müssen deshalb mit Bedacht erfolgen und verhältnismässig sein. Gerade in diesem Punkt hat die PPVO 2015 völlig überbortet und wurde deshalb von der Bevölkerung deutlich abgelehnt.

Die Firmen in Winterthur und der KMU-Verband wünschen sich eine PPVO, die Investitionen schützt, Geschäftsmodelle unterstützt, zu Investitionen in der Stadt Winterthur motiviert und langfristig eine einfache und verlässliche Planungsgrundlage bietet. Gerade der letzte Punkt, nämlich derjenige der Planungssicherheit, hat seit vielen Jahren in der Stadt Winterthur gefehlt, und da stehen wir als Parlament auch in der Verantwortung.

Für uns war das Thema des Bestandsschutzes eines der ganz zentralen Elemente dieser PPVO. Und wir haben vehement dafür gekämpft, dass der Artikel aus 2015, der wirklich der Bestand des Bestehenden garantiert, wieder hineinkommt. Ob das zulässig gewesen wäre, könnten wir ehrlicherweise vermutlich erst über den Rechtsstreit klären. Der Stadtrat hat uns aber mehrfach versichert, dass er Art. 5 Abs. 2 lit. b neben den Ausführungen im PBG als erweiterten Bestandsschutz betrachtet. Und zwar sowohl für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten wie auch Ersatzneubauten. Der Bestandsschutz der Anzahl Parkplätze bei Ersatzneubauten ist aus unserer Sicht deshalb besonders wichtig, weil wir sonst potentiell in eine Revitalisierungsfalle hineinlaufen und auch ökologisch sinnvolle Erneuerungsbauten verhin-

dert würden. Wir verlassen uns darauf, dass der Stadtrat in diesen Fällen bereit ist, da wirklich Hand zu geben für eine sinnvolle Lösung und auch wirklich zu seinen Zusagen bezüglich Bestandesgarantie steht. Deshalb können wir zähneknirschend darauf verzichten, dass die Bestandesgarantie explizit erwähnt ist.

Auch der Normbedarf ist uns zu tief angesetzt. Aber der Normbedarf alleine macht es eben nicht aus. Ich habe es gesagt: Es ist das Zusammenspiel von Normbedarf, Reduktionswerten und Reduktionsplan. Mit der Wiedereinführung der Nutzungsart «Reine Büro- und Verwaltungsgebäude» in Kombination mit verbesserten Reduktionswerten und in Kombination mit dem veränderten Reduktionsplan erhalten die Betriebe in Winterthur tatsächlich mehr Parkplätze als mit der Dienstanweisung und v.a. auch mehr Parkplätze, als mit der PPVO 2015 vorgesehen gewesen wären. Deshalb können wir die tiefen Normbedarfswerte akzeptieren. Dass der Stadtrat den Reduktionsplan in eigener Kompetenz abändern kann, erachten wir als unschön und wir hoffen, dass er (wenn überhaupt) einen solchen Entscheid mit sehr viel Bedacht und unter Berücksichtigung und Konzentration von allen Interessensgruppen vornehmen würde. Gegen einen solchen Entscheid könnte man theoretisch auch den Rechtsweg beschreiten.

Die Umzonung Neuhegi-Grüze, es wurde schon mehrfach gesagt, in die Zone 2 hat aus unserer Sicht diesen Kompromiss fast zu Fall gebracht. Wir alle wollen in diesem Gebiet neue Arbeitgeber und neue Arbeitsplätze ansiedeln. Aus Sicht der Freisinnigen erreichen wir mit dieser Umzonung aber genau das Gegenteil. Warum können wir dann trotzdem Ja sagen zu dieser Vorlage? Weil der Reduktionsplan mit dem Normbedarf und den Reduktionswerten in Kombination einiges gewerbefreundlicher sind als die PPVO 2015 bzw. als die Dienstanweisung 2011.

Mit Art. 5 Abs. 2 lit. b (von diesem werde ich noch träumen diese Nacht), der beim Bestandesschutz weiter geht gegenüber dem PGB, und der auch weitergeht für das Gebiet 2, 3 und 4, mit dem wir wirklich etwas Wichtiges für Winterthur erreicht haben, und die Investitionen, die Unternehmer bereits getätigt haben unserer Stadt und auch noch tätigen wollen, auch wirklich nicht gefährdet werden.

Weil die Parkraumplanung auf öffentlichem Grund und die Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze mit 10 oder mehr Parkplätzen aus der Verordnung gestrichen wurden (wovon die Sportler, Püntiker etc. deutlich profitieren – darüber werden wir bei den anderen Dossiers noch miteinander reden müssen), aber auch aufgrund der aktuellen politischen Mehrheiten, die realistischere nicht zulassen, dass eine PPVO geschrieben wird, die unseren Interessen noch mehr entgegen kommt, nehmen wir den Kompromiss an. Uns ist es wichtig, dass die neue PPVO Planungs- und Rechtsicherheit gibt, und damit die entwicklungshemmende Unsicherheit endlich behoben wird.

Die hart umkämpfte Vorlage löst keine Begeisterung aus – aber es ist ein gangbarer Weg. Erlauben Sie mir zum Schluss eine persönliche Bemerkung: Ich möchte den Kommissionsmitgliedern der BBK ganz herzlich danken. Wir haben in der Sache wirklich hart gekämpft, und wir haben wirklich gestritten miteinander. Aber – und das finde ich wirklich schön und das ist mir viel wert – wir haben den gegenseitigen Respekt nie verloren. Das ist nicht selbstverständlich und dafür bedanke ich mich wirklich.

S. Büchi (SVP): Ich möchte meinem Fraktionskollegen Michi Gross nicht in den Rücken fallen. Im Gegenteil, ich möchte ihm auch das Lob aussprechen, dass massgeblich unter seiner Leitung dieser Kompromiss möglich war. Und trotzdem ist auch wichtig, dass da noch eine Minderheitsmeinung von der SVP zum Tragen kommt, nämlich dass diese Vorlage insgesamt nur sehr bedingt der Verkehrspolitik der SVP entspricht. Die Argumente wurden genannt, ich gehe nicht nochmals durch alles durch. Es ist von den Wirtschaftsverbänden auch in einem Statement klar kritisiert worden, dass man gleichzeitig in einer Stadt Arbeitsplätze schaffen können will, diese Vorlage geht aber in die falsche Richtung. Sie verunmöglicht eher Arbeitsplätze. Für uns – eine Minderheit in der SVP-Fraktion – ist es wichtig, dass diese Vorlage nicht einstimmig durch den Rat verabschiedet wird, denn das würde ein falsches Signal nach

aussen geben. Also einstimmig... Dass mindestens einer dagegen ist, haben wir vorhin gehört. Und deshalb werden wir, ein Teil der SVP-Fraktion, uns erlauben, dieser Vorlage nicht zuzustimmen.

Stadträtin Ch. Meier: Ich möchte zuerst wirklich mit dem Danke sagen anfangen. Inhaltlich gehe ich jetzt nicht auf die Verordnung ein, ich glaube, die wichtigen Sachen wurden alle genannt. Mein erster Dank geht an Romana Heuberger für die gute und kompetente Präsentation der Vorlage und überhaupt auch einfach für die gute Begleitung dieses ganzen Geschäftes während dem letzten Jahr.

Mein 2. Dank geht an meine Mitarbeitenden, an Lena Ruoss, an Walter Bauer und an Sven Sobernheim (zwei davon sind hier). Ihr habt Euch nicht nur dieses Jahr, in dem wir in der BBK an dieser Vorlage gearbeitet haben, sondern auch schon vorher wahnsinnig eingesetzt. Ihr habt den Prozess in der BBK mit Eurer fachlichen Unterstützung begleitet. Ganz herzlichen Dank – Ihr habt Euch einen feinen Znacht bei mir zuhause verdient.

Und der 3. Dank geht an die BBK. Und dort möchte ich es nicht nur beim Danke belassen, sondern ich möchte der BBK wirklich meine Hochachtung aussprechen. Dass man es schafft, bei einem solch kontroversen Thema einen Kompromiss hinzubringen, hinter dem am Schluss die ganze Kommission stehen kann, das ist eine Höchstleistung. Und ich habe dieses Jahr wirklich immer wieder gestaunt.

Es ist ein Kompromiss, mit dem niemand ganz glücklich ist, das ist klar. Es haben viele – nein, es mussten alle über ihren Schatten springen. Aber es wurde immer lösungsorientiert und pragmatisch vorgegangen. Und ich möchte mich wirklich ganz herzlich dafür bedanken. An die, die jetzt dann Nein sagen werden, vielleicht einfach noch so viel: Diese Parkplatzverordnung ist nicht im luftleeren Raum entstanden. Wir mussten uns einerseits an den Erkenntnissen der Abstimmungsniederlage vor 4 Jahren orientieren und andererseits haben wir die kantonale Wegleitung gehabt, nach der wir uns richten mussten. Von daher: Einfach keine Vorgaben zu machen, war schlicht keine Option.

Schliessen möchte ich mit dem Appell oder mit der dringenden Bitte an die Fraktionen und an die Parteien: Es ist klar, die Verbände haben die Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen, und wir können das nicht verhindern - das wäre auch nicht der Sinn des Referendumsrechts. Aber wir als Parteien oder Ihr als Parteien habt die Möglichkeit, auf diese Verbände einzuwirken. Und ich glaube, dort ist jetzt einfach wirklich ganz wichtig, dass man aufzeigt, was dieser Kompromiss eben heisst. Wenn man diese Verordnung jetzt ablehnen würde, würde das heissen, dass man nochmals über Jahre den Zustand der letzten Jahre hätte, d.h. eine fehlende Planungs- und Rechtssicherheit – und das ist ganz sicher nicht im Interesse der Unternehmen.

Nochmals herzlichen Dank für die wirklich konstruktive Arbeit in den letzten 10 Lesungen und Danke für die positive Aufnahme.

Ratspräsident A. Geering: Vielen Dank. Wir kommen zur Detailbereinigung dieses Antrages. Wir folgen dabei der Beilage, die Ihr ausgehändigt bekommen habt auf Euren Plätzen, in der auch die BBK-Anträge sind, über die wir befinden werden.

Wir beginnen auf der Seite 1. Wir haben dort im Art. 1 und Art. 2, die unverändert sind gemäss dem Stadtratsantrag. Gibt es zu diesen Artikeln Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Dann haben wir im Art. 3 und dem entsprechenden Anhang 1 BBK-Änderungsanträge, ebenso beim Art. 4 mit dem entsprechenden Anhang 2, und beim Art. 5 haben wir Änderungsanträge, die von der BBK einstimmig beschlossen wurden. Gibt es zu diesen Artikeln Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Dann Art. 6, 7, 8, 9 und 10, die entsprechen wieder unverändert dem Antrag des Stadtrates. Gibt es dazu Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Art. 11 und der entsprechende Anhang 3 wären geändert gemäss BBK-Antrag. Gibt es dazu Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Art. 12 entspricht dem Stadtratsantrag. Gibt es dazu Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Art. 13, da gibt es einen Änderungsantrag der BBK. Gibt es dazu Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Art. 14, 15, 16, 17, 18 und 19 entsprechen unverändert dem Stadtratsantrag. Gibt es dazu Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Damit habt Ihr diese Weisung in den Details gemäss dem Antrag der BBK im Detail bereinigt und die einzelnen Änderungen bewilligt.

Wir kommen zur Schlussabstimmung. Bei der Schlussabstimmung gehen wir gemäss der Weisung vor. Wir werden Ziffer 1 auszählen. Es ist im Antrag das zweitletzte Wort geändert: «Es wird eine neue Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) Gemäss heute beschlossener Fassung erlassen.»

Wir stimmen über diese Ziffer ab, so wie ich sie jetzt verlesen habe. Wir zählen aus.

Wer dieser Ziffer zustimmen möchte, soll das zeigen durch Handerheben.

Wer die Ziffer 1 ablehnen möchte, soll das zeigen durch Handerheben.

Gibt es Enthaltungen?

Damit habt Ihr dieser Ziffer 1 mit 54:3 Stimmen zugestimmt.

Ich schlage vor, dass wir über die Ziffern 2 - 5 gemeinsam abstimmen, eine Abstimmung für alle Ziffern. Seid Ihr mit diesem Vorgehen einverstanden?

Wenn das so ist, dann bitte ich Euch, wenn Ihr den Ziffern 2 – 5 zustimmt, die Hand hochzuhalten.

Wer diese Ziffern ablehnt, soll die Hand erheben.

Enthaltungen?

Damit habt Ihr mit 3 Gegenstimmen den Ziffern 2 – 5 zugestimmt.

Damit ist die neue Parkplatzverordnung, das Geschäft 2018.53, genehmigt.

3. Traktandum

GGR-Nr. 2019.21: Kredit von Fr. 700'000.— für die Ausführung der Parkraumplanung, flächendeckende Blaue Zone, Projekt-Nr. 11516

Ratspräsident A. Geering: Kredit von Fr. 700'000.-- für die Ausführung der Parkraumplanung, flächendeckende Blaue Zone, Projekt-Nr. 11516. Es gibt da einen Rückweisungsantrag. Wir werden zuerst den Rückweisungsantrag hören und über den Rückweisungsantrag befinden, bevor wir in das Geschäft einsteigen. Der Rückweisungsantrag ist von Marc Wäckerlin.

M. Wäckerlin (SVP/PP): Die SVP-Fraktion beantragt die Rückweisung aus folgenden zwei Gründen:

1. Bis zum 21. Juni ist die Vernehmlassung zur Parkplatzbewirtschaftung gelaufen. Davon liegt uns noch keine Auswertung vor. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone war auch Teil dieser Vernehmlassung. Der Kreditantrag 2019.21 greift dieser Vernehmlassung vor und macht diese zu einer reinen Farce.

2. Die einfache Registrierung für Anwohner zum Parkieren in der Blauen Zone ist noch nicht bereit.

Deshalb beantrage ich die Rückweisung mit folgenden Aufträgen:

1. Die Vernehmlassung ist ordentlich abzuschliessen. Die Resultate der Vernehmlassung sind in der Weisung zu berücksichtigen.
2. Die Website für die einfache Registrierung für Anwohner ist vor dem Anfang der Umzonung fertigzustellen. Eine kleine Zusatzbemerkung dazu: Es soll doch bitte eine Website sein und keine App. Sie soll so gestaltet sein, dass sie sowohl am Computer funktioniert wie auch auf dem Handy. Optimal bezüglich Kosten/Nutzung wäre da eine progressive Web App.

Ratspräsident A. Geering: Falls das Wort gewünscht ist, bitte ich darum, nur zum Rückweisungsantrag zu sprechen und nicht zum Geschäft.

F. Landolt (SP): Wir weisen natürlich diesen Rückweisungsantrag zurück. Wir sind für diese Vorlage aus diversen Gründen, die ich nachher erläutern werde. Da man es noch nicht präsentiert bekommen hat, weiss man auch nicht genau (die anderen, die nicht in der BBK sind), um was es geht. Wir werden das noch hören.

R. Diener (Grüne/AL): Die Grünen/AL unterstützen den Rückweisungsantrag natürlich auch nicht, wir lehnen das auch ab.

Z. Dähler (CVP/EDU): Wir von der CVP/EDU-Fraktion werden den Rückweisungsantrag unterstützen. Wir äusserten eigentlich einmal den Wunsch in der Kommission, dass man alle Parkplatz-Verordnungen, die anstehen, miteinander behandelt. Wir haben jetzt zwar heute die PPVO verabschiedet, die erste der verschiedenen Parkplatzevorlagen, aber grundsätzlich ist der Wunsch nach wie vor da, dass der Rest miteinander behandelt wird.

M. Bänninger (EVP): Wir sind auch gegen den Rückweisungsantrag. Es geht heute um die Instandstellung, also quasi um die Erstellung der flächendeckenden Blauen Zone. Wie die Zonen dann bewirtschaftet werden sollen, ist Gegenstand der Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund. Das debattieren wir dann, wenn das Geschäft bereit ist. Es ist dann bereit, wenn es an die vorbereitende Kommission überwiesen worden ist und diese sich damit eingehend befassen konnte. Bis zur Genehmigung durch die politischen Instanzen gelten die heutigen Bestimmungen über die Bewirtschaftung der Blauen Zone als status quo.

M. Nater (GLP): Die GLP wird diesen Rückweisungsantrag auch nicht unterstützen. Es geht um eine Vorlage zur Markierung der Blauen Zone und es geht noch nicht darum, über Kosten oder Nutzen oder ähnliches dieser Blauen Zone zu diskutieren.

R. Heuberger (FDP): Die FDP-Fraktion wird den Rückweisungsantrag unterstützen, denn wir sind auch der Meinung, dass eigentlich zuerst geklärt werden sollte, wie dann eine Bewirtschaftung tatsächlich stattfinden soll. Denn mit der Erweiterung, die hier beantragt ist, wird relativ schnell eine grössere Bevölkerungszahl von dieser Blauen Zone betroffen sein. Und es ist tatsächlich im Moment vorgesehen, dass man die Parkkarten weiterhin bei der Polizei abholen und dort bar zahlen muss. Wenn aber ein grösserer Teil der Bevölkerung von dieser Blauen Zone betroffen ist mit der Umsetzung der Blauen Zone, die wir heute sprechen sollten, dann sind wir klar der Meinung: So geht es nicht. Das ist SmartCity für Höhlenbewohner. Das ist auch das, was in der Vernehmlassung sehr stark gefordert wurde, dass man sagte, es ist nicht umstritten, dass man die Blaue Zone einführt, dort wo Druck besteht (dazu stehen wir auch), aber wir forderten auch dort ganz klar, dass es einfach sein muss für die Anwohner, online auf irgendeine Art und Weise Parkkarten für ihre Besucher zu lösen. Und dass man nicht zuerst auf die Polizei kommen muss, wenn sich die Grossmutter am Morgen anmeldet, sie komme dann noch auf Besuch. Das kann es nicht sein. Und deshalb sind wir auch der Meinung, man sollte die Geschäfte, beide miteinander, wenn die Vernehmlassung durch ist und wenn klar ist, wie die Bewirtschaftung eingeführt werden soll – dass man dann eine Gesamtvorlage bringt und beides miteinander dem Rat vorlegt zur Genehmigung.

Stadträtin Ch. Meier: Ich bitte dringend darum, diese Rückweisung nicht zu unterstützen. Wir haben das in der Kommission mehrmals dargelegt: Selbstverständlich gibt es einen Zusammenhang zwischen diesen drei Parkierungsvorlagen, aber es sind 3 separate Vorlagen. Die Parkplatzverordnung haben wir jetzt gerade behandelt. Die Parkraumplanung (das ist eben die flächendeckende Einführung der Blauen Zone, einer der wesentlichen Schritte aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept) und das Dritte ist diese Verordnung. Man kann die flächendeckende Einführung der Blauen Zone auch umsetzen, wenn die neuen Verordnungen noch nicht umgesetzt sind. Michael Bänninger hat es gesagt: So lange die neuen Verordnungen noch nicht da sind, gelten die alten. Und diese sind anwendbar auch mit der flächendeckenden Blauen Zone.

Abgesehen davon ist vorgesehen, dass man diese Umsetzung auf drei Jahre verteilt. Wir würden gerne nächstes Jahr anfangen mit der Umsetzung und ich gehe nicht davon aus, dass wir drei Jahre werden warten müssen, bis wir die Verordnung haben. Und deshalb ist es nicht so, dass die ganze Stadt dann Blaue Zone hat und man noch keine Verordnung hat. Ich kann einfach so viel sagen: Seit ich im Amt bin, war ich an drei Landsgemeinden, und das Thema, das sich wirklich durch alle Landsgemeinden durchgezogen hat und durch alle politischen Lager immer wieder manifestiert wurde, ist die Frage: Wann kommt endlich die Blaue Zone in Wohnquartieren? Und ich fände es extrem schade, wenn ich den Leuten in Winterthur sagen müsste, sie müssen noch länger warten.

Ratspräsident A. Geering: Wir kommen zur Abstimmung:

Wer diesem Rückweisungsantrag zustimmen möchte, soll das zeigen durch Handerheben.

Wer den Rückweisungsantrag ablehnt, soll das zeigen durch Handerheben.

Das ist eine deutliche Mehrheit. Damit tretet Ihr auf dieses Geschäft ein. Vorgestellt wird es von Hans-Ruedi Hofer.

H.R. Hofer (BBK): Das Geschäft 2019.21, Kredit von 700'000 Fr. für die Ausführung der flächendeckenden Blauen Zone. Wichtig – es wurde vorhin gerade gesagt – ist die Abhängigkeit von der Parkraumplanung zu den anderen Vorlagen PPVO (über die wir vorhin gerade gesprochen haben) und Parkplatzbewirtschaftung.

Die Ziele dieser Vorlage sind:

- Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sollen nicht mehr von Pendlerverkehr genutzt werden.
- In den Stadt- und Quartierzentren wie auch in den Quartieren sollen die öffentlich zugänglichen Parkplätze primär den Anwohnenden, Besuchenden, Kundinnen und Kunden zur Verfügung stehen.
- Das Regime soll einfach, einheitlich und verständlich sein und wenig Aufwand betreffend Administration und Kontrolle verursachen.

Diese Zielsetzung gründet auf dem Bericht zur Parkraumplanung. Dieser wurde vom Stadtrat im 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das Projekt flächendeckende Blaue Zone: Die Blaue Zone soll zusammenhängend im Siedlungsgebiet sowie in Aussenwachten mit Bahnstationen sein. Übrige Aussenwachten bleiben weiterhin ungeregelt.

Quartierzentren (also Seen, Töss, Wülflingen und Oberwinterthur): Weisse und blaue Parkplätze, zeitliche Beschränkung, Tarife im mittleren Bereich.

Zentrumszonen (Altstadt und Neuhegi): Nur weisse Parkplätze, zeitliche Beschränkung, hohe Tarife.

Spezifische Gebiete mit Blauer Zone, aber ohne markierte Parkfelder, sind noch nicht näher definiert.

So wird sich das Stadtgebiet nach der Umsetzung präsentieren. Flächendeckend blau, mit Ausnahme von Altstadt und Neuhegi, die Zentrumszone sind.

Die 1. Etappe, Christa hat es vorhin gesagt, ist auf das nächste Jahr geplant, 2020. Die 2. Etappe 2021 und die 3. Etappe im Jahr 2022.

So wird die geplante Signalisation auf der Hauptverkehrsachsen aussehen. Weisse und blaue Linien am Boden markieren die Zentrumstore. Jetzt sicher noch ein bisschen ungewohnt. Signalisiert wird nur am Rand der Stadt, nicht innerhalb. Es wird auf der Parkkarte ersichtlich sein, wo man mit der Zonenkarte parkieren darf.

Das ist ein Zonentor, wie es angedacht ist in den Aussenwachen mit ÖV-Anschluss, da auf der Reutlingerstrasse.

Im Vergleich: Das ist die Übersicht der jetzt gültigen aktuellen Parkkartenzonen.

Die Kosten:

Signalisation, Markierung	380'000 Fr.
Kommunikation	30'000 Fr.
Dienstleistungen	300'000 Fr. (die sind bereits bewilligt mit B-Kredit)
Eigenleistungen Tiefbauamt	91'000 Fr.
Eigenleistungen Stapo	90'000 Fr.
Reserven, Rundungen	gut 100'000 Fr.

Das gibt total Bruttoinvestitionen von 1 Million, abzüglich die bereits bewilligten 300'000 Fr. ergibt den beantragten Kredit von 700'000 Fr.

Kapitalfolgekosten:

Abschreibungen (10% der Nettoinvestitionen)

70'000 Fr.

Kapitalzins

7'800 Fr.

Bruttoanlagekosten

10'500 Fr.

Das gibt Nettoinvestitionsfolgekosten von 88'375 Fr., das sind 0.03 Steuerprocente.

In der BBK wurde diese Vorlage in einer einzigen Lesung besprochen. Unbestritten war, dass man etwas gegen den Pendlerverkehr macht. Fragen und Bedenken gab es zu den Gebieten, wo kein Pendlerdruck besteht. Und, wie vorhin von Romana Heuberger angesprochen wurde, wie man diese Parkkarten dann herausgeben will, wenn die Gebiete und die Anzahl Parkkartenbeziehenden viel grösser sind als jetzt. Und weiter: Wie gross die Anzahl der verfügbaren Parkplätze ist und wie die Benutzer an die Parkkarten kommen.

Ratspräsident A. Geering: Vielen Dank für das Vorstellen der Vorlage. Es gibt einen Ablehnungsantrag, Marc Wäckerlin.

M. Wäckerlin (SVP/PP): Die SVP-Fraktion befürwortet die Einführung der Blauen Zone – dort, wo tatsächlich Parkplätze in grossem Ausmass von auswärtigen Pendlern genutzt werden, was ja nicht der Zweck dieser Parkplätze ist. Wo es aber heute keine Probleme gibt, z.B. in Hegi oder im Dättnau, dort soll sich auch nichts ändern.

Insbesondere lehnen wir eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung als unverhältnismässig ab. Diese Weisung ist offenbar die einzige Möglichkeit für den Grossen Gemeinderat oder auch das Volk, zum überhaupt je zu den Plänen einer flächendeckenden Blauen Zone Stellung zu nehmen. Und deshalb müssen wir jetzt da eingreifen und diesen Kredit ablehnen. Herzlichen Dank.

M. Bänninger (EVP): Wir von der EVP stimmen diesem Kredit zu und lehnen den Ablehnungsantrag ab. Mit der Einführung einer flächendeckenden Blauen Zone in den Wohnquartieren wird erreicht, dass die öffentlichen Parkplätze v.a. von Anwohnern und ihren Gästen sowie in den Zentren von Besuchenden und Kunden – und nicht von Pendlerinnen und Pendlern – genutzt werden können.

Wir begrüssen diesen Schritt, der da vollzogen wird. Es ist die Priorisierung sprich Umsetzung von einer im städtischen Gesamtverkehrskonzept geplanten Massnahme. Es ist wichtig, dass unsere Winterthurer Quartiere vom parkierenden Pendlerverkehr entlastet werden und die Parkplätze denen zur Verfügung stehen, die sie unmittelbar im Quartier benötigen.

Auch die geplante Signalisierung und Etappierung, wie sie vom Departement Bau vorgeschlagen wird, ist unserer Ansicht nach sinnvoll und durchdacht.

Wir stimmen dieser Kreditvorlage zu.

R. Diener (Grüne/AL): Ich kann es auch kurz machen. Es ist ein uraltes Anliegen und wie schon erwähnt wurde, im Rahmen des Konzeptes schon lange auf dem Tisch liegend, dass wir das umsetzen: Flächendeckende Blaue Zone. Das haben auch andere Städte schon lange umgesetzt. In der Stadt Winterthur wollen wir jetzt diesen Schritt auch vollziehen. Das Ziel ist selbstverständlich, wie es gesagt wurde, dass wir den motorisierten Pendlerverkehr aus den Quartieren hinausbringen und der Raum im Quartier wieder dem Quartier zur Verfügung gestellt wird. Von daher gesehen ist es nichts anderes als eine Fortsetzung von dem, was wir schon haben. Wir haben ja schon eine ganze Reihe von Blauen Zonen, und wir dehnen das jetzt aus auf ein grösseres Gebiet. Wir machen nichts Neues, und es hat deshalb auch keinen direkten Zusammenhang mit dem, was in den Weisungen, die noch nicht vorliegen, geplant ist. Dort wird es sicher noch das eine oder andere geben, wo wir dazu diskutieren müssen. Aber der Grundsatz, dass wir das jetzt auf die ganze Stadt ausdehnen wollen, der ist bei uns völlig unbestritten und entspricht einer Forderung. Deshalb unterstützen wir das selbstverständlich.

M. Nater (GLP): Der Ausbau der Blauen Zonen in Winterthur basiert auf den Grundlagen des Kommunalen Richtplans, welcher von der Bevölkerung 2011 so angenommen wurde und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept, welches 2011 vom Grossen Gemeinderat freigegeben wurde.

Das Ziel der flächendeckenden Ausweitung der Blauen Zone ist daher schon seit Jahren bekannt und soll jetzt mit diesem Kredit bewilligt werden. Es geht um eine bauliche Umsetzung. Von daher kommt der Kredit auch vom Baudepartement.

Was Marc gesagt hat, dass in den Randgebieten kein Druck vorhanden ist, das kenne ich. Ich wohne in Veltheim und dort ist wirklich der Parkierungsdruck von Pendlern (gerade im oberen Bereich) eher klein. Das hat aber auch damit zu tun, dass die vorgelagerten noch keine Blaue Zone haben. Pendler suchen momentan in der Nähe der Zentren Gratisabstellplätze. Und diese finden sie dort auch.

Das erklärte Ziel der flächendeckenden Blauen Zone ist eine klare Bevorzugung der Anwohnerinnen und Anwohner in der Stadt Winterthur. Das heisst, dass auswärtige Besucher vom Hallenbad, von Konzerten oder auch von sportlichen Anlässen nicht immer gratis die Infrastruktur bzw. die Parkplätze der Stadt Winterthur benutzen. Durch die flächendeckende Blaue Zone wird auch der Suchverkehr nach Gratisparkplätzen reduziert und es gibt eine Gleichberechtigung über alle Stadtkreise in Winterthur.

Im Endeffekt ist der Bau der Blauen Zonen auch eine Kosten- und Fairnessfrage. Wir haben in der Stadt Winterthur hektarweise Parkplätze, welche nichts anderes ist als teurer Winterthurer Grund und Boden, welcher von der Stadt unterhalten wird. Momentan wird ein Teil dieser Parkplätze gratis von den Pendlern genutzt. Die Einwohner von Winterthur müssen auf der anderen Seite 365 Tage im Jahr eine Gebühr von je 2 Franken pro Tag dafür zahlen.

Mit der Freigabe dieses Antrages erhält das Baudepartement das Geld, um die Blauen Zonengebiete zu planen und zu markieren. In dem Kredit ist auch ein Anteil für die Kommunikation vorhanden. Die GLP wünscht sich und hofft, dass in die Kommunikation verstärkt investiert wird, damit die Bevölkerung entsprechend informiert ist.

Wir werden den Kreditantrag annehmen.

Z. Dähler (CVP/EDU): Bei uns in der CVP/EDU-Fraktion wurde der Punkt, der von Seiten Marc Wackerlin eingebracht wurde, dass man nur dort Blaue Zone machen soll, wo es auch wirklich einen Druck gibt, auch besprochen worden. Aber mir ging gerade durch den Kopf: Wenn ich mal in Töss arbeite und es im Dättnau weisse Zone hat und ich einen Parkplatz brauche, dann kann man ja problemlos mit dem Auto bis ins Dättnau fahren, dort ein Elektrotrotti nehmen und die letzten Kilometer mit dem E-Trotti machen. Entsprechend verschiebt sich dieser Druck wohl eher, wenn man das ausnimmt.

Für mich persönlich ist wichtig, dass man eine Gleichbehandlung von allen in Winterthur hat. Entsprechend werden wir von der CVP/EDU-Fraktion diese 700'000 Fr. bewilligen.

F. Landolt (SP): Die SP-Fraktion begrüsst die Initiative des Stadtrates, in diesem Geschäft vorwärts zu machen. Es ist eine uralte Forderung, die wir schon lange, lange hatten - 10 Jahre und mehr – endlich den Pendlerinnen und Pendlern von auswärts die Möglichkeit entziehen, tagsüber den Privatwagen auf öffentlichem Grund, auf weiss markierten Parkplätzen abzustellen. Es geht eben darum, dass man das stadtweise macht. Denn wenn man das nicht stadtweise machen würde, sondern nur lokal, dann gibt es immer wieder ein Ausweichen.

Wir haben auch mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass es rasch vorwärts gehen soll, bereits ab 2020. Und wir trauen da dem Departement Bau durchaus zu, dass diese durchaus berechtigten Fragen, die da noch gestellt worden sind, auch im Laufe der Realisierung gelöst werden können.

Das Departement Bau ist federführend und setzt vermutlich das Departement Sicherheit und Umwelt ein bisschen in Zugzwang, weil die Revision und die Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund in Vernehmlassung ist. Eigentlich hätte es nach ursprünglichem Plan parallel – heute – verabschiedet hätte werden sollen. Aber es war klar und absehbar, dass bei der Komplexität dieses Sachverhaltes mit den drei Verordnungen, die im Raum stehen, dieser Fahrplan nicht eingehalten werden konnte.

Konsequenterweise, so interpretiere ich das, ist der Antrag der Gegenseite einfach dazu da, diesen Druck ein bisschen wegzunehmen. Wir lehnen den Ablehnungsantrag klar ab und möchten davor warnen, zuzuwarten. Denn das Anliegen ist es, die weisse Zone zu verbannen. Das Anliegen ist sehr populär. Ich sehe eigentlich jeden Tag Fahrzeuge, die gegenüber auf der weissen Zone bei mir zuhause den ganzen Tag parkieren.

Beim Studium der Vorlage hat mich ganz besonders gefreut, dass mit der vorgesehenen, einfachen, kostengünstigen und reduzierten Signalisation sich die Strasse beruhigt, vereinheitlicht und von vielen Signalisationstafeln entlastet werden kann. Ich freue mich darauf, dass da eine gewisse Beruhigung eintreten kann. Ich bitte darum, den Kredit zu genehmigen, und danke mich bei der Vorsteherin vom Departement Bau und den involvierten Fachleuten für die Vorlage und insbesondere für das schnelle Vorgehen bei diesem inhaltlich wenig bestrittenen Vorhaben.

Und zur Transparenz würde ich beantragen, dass man Namensnennung macht.

Ratspräsident A. Geering: Ich habe den Antrag gehört. Wir werden ihn nachher behandeln, wenn wir zur Abstimmung kommen.

R. Heuberger (FDP): Die FDP steht ganz klar hinter der Einführung der Blauen Zone in Gebieten, in denen tatsächlich Parkdruck besteht und Pendlerinnen und Pendlern die Parkplätze der Anwohner belegen. Wir sind aber auch klar der Meinung, dass das nicht in der ganzen Stadt der Fall ist und flächendeckende Einführung erachten wir deshalb nicht als sinnvoll. Wir sind uns jedoch bewusst, dass der Stadtrat diese Entscheidung in eigener Kompetenz fällen konnte und man deshalb theoretisch mit der baulichen Umsetzung auch sofort anfangen könnte.

Mit der Freigabe der vorliegenden Kreditvorlage bzw. mit der Umsetzung von dieser wird das Gebiet der Blauen Zone aber rasch erweitert gegenüber dem, was wir heute haben. Es ist also ein deutlich grösserer Teil der Bevölkerung von der Bewirtschaftung der Parkplätze betroffen als bisher. Deshalb ist es für uns von zentraler Bedeutung, wie die Bewirtschaftung umgesetzt werden soll. Betrachtet man die Rückmeldungen aus den drei Vorlagen betreffend Parkraumbewirtschaftung, so wird klar gefordert, dass vor der Einführung der Blauen Zone (die auch dort notabene nicht bestritten ist), dass dort eine technische Lösung vorhanden ist, mit der die beschlossenen Massnahmen effizient umgesetzt werden bezüglich Gebühren, Kontrolle, aber auch Bewilligungen, und ein minimaler Aufwand für die Leute entsteht – aber auch für die Stadtkasse. Und dort ist wirklich gefordert, dass elektronische Bewilligungen und einfach zu bedienende Systeme zwingend Voraussetzung sind für die Einführung der Blauen Zone.

Doch jetzt, ich habe es gesagt, ist es überhaupt nicht so vorgesehen. Die Leute sollen tatsächlich noch bei der Polizei vorbeigehen müssen. Ich bringe nochmals das Bild von der

Oma: Wenn die am Morgen kommt und man hat das vorher nicht gewusst und man hat keine Parkkarte mehr, dann muss man auf die Polizei gehen. Man muss dort die Parkkarte holen, man muss sie auch bar zahlen. Natürlich kann man im Voraus einige holen, aber trotzdem ... Ich habe vorhin das Bild gebracht von SmartCity für Höhlenbewohner – mir kommt es halt tatsächlich so vor und das Bild geht mir nicht aus dem Kopf. Es ist definitiv keine Lösung, die für uns akzeptabel ist für die Einführung der Blauen Zone.

Es hat wirklich nichts mit der Einführung der Blauen Zone zu tun, sondern wir sind einfach der Meinung: Die Departemente sind nicht gleichgeschaltet, sie sind nicht beide so weit, dass man es tatsächlich machen könnte. Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb man da offenbar nicht willens ist, die beiden Vorlagen – bzw. die vier Vorlagen – auch wenn es direkt inhaltlich keinen Zusammenhang hat (wie gesagt, der Stadtrat kann in eigener Kompetenz die Einführung der Blauen Zone genehmigen) – aber wie man es macht, wie man es bewirtschaftet, das hat sehr wohl einen inneren Zusammenhang, wenn sich das Gebiet sehr schnell ausdehnt. Und deshalb haben wir auch den Rückweisungsantrag, der vorhin von der SVP gestellt wurde, unterstützt, und deshalb möchten wir auch beliebt machen, dass man diese Vorlage heute wirklich ablehnt. Und das ist keine Ablehnung der Blauen Zone, sondern uns geht es darum, dass wir eine Gleichschaltung der beiden Departemente erreichen. Wir hoffen einfach, mit der Rückweisung Druck aufzusetzen, damit die technische Umsetzung dieser Lösungsmöglichkeiten möglichst rasch erzielt wird.

Und dass wir diese Vorlagen dann gemeinsam als Gesamtlösung hier im Gemeinderat verabschieden können.

M. Gross (SVP): Romana hat mir schon fast alle Argumente weggenommen. Ich wollte auch nur ganz kurz sprechen. Felix hat eigentlich alles richtig gesagt. Er hat auch darauf hingewiesen, dass uns versprochen wurde, dass wir diese beiden Sachen heute miteinander im Rat hat. Wenn man etwas verspricht von der Stadtverwaltung, dann erwarte ich auch, dass man das grundsätzlich einhält – und sonst stellt man das andere eben auch zurück.

Bei uns geht es wirklich nur um diesen Grundsatz. Wir sehen ein, dass der Pendlerdruck zu hoch ist und dass man da etwas machen muss. Wir sind für diese Zonen, sie sind auch kosteneffizient, es bringt etwas - alles unbestritten. Der Prozess ist einfach nicht eingehalten und dann weist man zurück aus unserer Sicht. Oder man lässt es einfach liegen, bis die beiden Geschäfte miteinander kommen.

Wir würden gerne wissen, was die Leute in der Vernehmlassung eingebracht haben, und eine Auswertung sehen, bevor wir einem solchen Geschäft zustimmen. Besten Dank für die Ablehnung.

Stadträtin Ch. Meier: An und für sich kann ich mich fast nur wiederholen. Ich habe vorhin schon gesagt: Es ist bedauerlich, dass diese Vorlagen nicht gleichzeitig da sind, aber es ist nicht zwingend, dass sie gleichzeitig da sind. Es ist möglich, die Umsetzung der Blauen Zone auch dann zu machen, wenn die Verordnung noch nicht klar ist. Diese Auslegeordnung ist bereits gemacht.

Einfach noch zu dem einen Punkt, der jetzt mehrfach genannt wurde, der Unterscheidung zwischen Gebieten, die einen hohen Pendlerdruck haben, und den Gebieten ohne den hohen Pendlerdruck. Es ist eine relativ einfache Rechnung: Wenn jetzt die Pendlerinnen und Pendler die Möglichkeit haben, nahe beim Stadtzentrum gratis zu parkieren: Selbstverständlich machen sie es nahe beim Stadtzentrum. Selbstverständlich ist deshalb der Pendlerdruck dort jetzt schon ziemlich hoch.

Wenn sie diese Möglichkeit nicht mehr haben mit der Zentrumsnähe, dann gehen sie einfach weiter hinaus. Überall dorthin, von wo man mit dem Bus nachher ins Zentrum kommt, da werden diese Pendlerinnen und Pendler nachher ausweichen. Das ist völlig klar. Und deshalb kann man nicht unterscheiden zwischen einem grossen Pendlerdruck und einem geringen Pendlerdruck, weil sich das auf jeden Fall verlagern wird. Und aus diesem Grund machen wir ja die Unterscheidung zwischen diesen Aussenwachen, die mit dem ÖV erschlossen sind, und denjenigen, die nicht mit dem ÖV erschlossen sind – weil dort vermutlich der Ausweichpendlerverkehr nicht hingehen wird.

Ratspräsident A. Geering: Es gibt einen Ordnungsantrag für eine Abstimmung mit Namensaufruf. Gemäss Art. 37 der Geschäftsordnung ist ein Quorum von 20 Stimmen nötig, um diesen Antrag zu bewilligen.

Wer dem zustimmt, dass die Abstimmung mit Namensaufruf sein soll, möge das zeigen mit Handerheben. Auszählen bitte.

Damit habt Ihr diesem Antrag mit 26 Stimmen zugestimmt. Es gibt eine Abstimmung per Namensaufruf. Es gibt einige im Rat, die das heute zum ersten Mal machen. Wenn Daniel Oswald, der Vizepräsident, Euren Namen aufruft, müsst Ihr Ja oder Nein sagen.

	Ja	Nein		Ja	Nein
Daniel Altenbach (SP)	X		Tobias Brüttsch (SVP)		X
Beatrice Bosshard (SP)	X		Simon Büchi (SVP)		X
Cristina Bozzi-Brunel (SP)	X		Gabi Gisler-Burri (SVP)		X
Astrid Erismann (SP)	X		Michael Gross (SVP)		X
Bea Helbling-Wehrli (SP)	X		Hansrudolf Hofer (SVP)		X
Lea Jacot-Descombes (SP)	X		Daniel Oswald (SVP)		X
Roland Kappeler (SP)	X		 Davide Pezzotta (SVP)	--	--
Regula Keller (SP)	X		Markus Reinhard (SVP)		X
Fredy Künzler (SP)	X		Pacsal Rütsche (SVP)		X
Felix Landolt (SP)	X		Thomas Wolf (SVP)		X
Silvana Näf (SP)	X		Marc Wäckerlin (PP)		X
Pia Schoch (SP)	X				
Dominik Siegmann (SP)	X		Urs Bänziger (FDP)		X
Maria Sorgo (SP)	X		Carola Etter-Gick (FDP)		X
Markus Steiner (SP)	X		Yvonne Gruber (FDP)		X
Silvio Stierli (SP)	X		Felix Helg (FDP)		X
Gabriela Stritt (SP)	X		Romana Heuberger (FDP)		X
Benedikt Zäch (SP)	X		Urs Hofer (FDP)		X
			Thomas Leemann (FDP)		X
Reto Diener (Grüne)	X		Anna Rellstab-Schneider (FDP)		X
Katharina Frei Glowatz (Grüne)	X		Markus Wenger (FDP)		X
Christian Griesser (Grüne)	X				
Florian Heer (Grüne)	X		Monica Della Vedova (GLP)	X	
Nina Wenger (Grüne)	X		Urs Glättli (GLP)	X	
David Berger (AL)	X		Silvia Gygax-Matter (GLP)	X	
Katharina Gander (AL)	X		Samuel Kocher (GLP)	X	
			Markus Nater (GLP)	X	

Michael Bänninger (EVP)	X		Annetta Steiner (GLP)	X	
Barbara Huizinga-Kauer (EVP)	X		Martin Zehnder (GLP)	--	--
Franziska Kramer-Schwob (EVP)	X				
Sämi Müller (EVP)	X		Andreas Geering (CVP)	--	--
			Iris Kuster (CVP)	enthalten	
			André Zuraikat (CVP)	X	
			Zeno Dähler(EDU)	X	

Damit habt Ihr diesem Antrag mit 37:19 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt und damit ist das Geschäft abgeschlossen.

Ich muss jetzt über meinen Schatten springen und Euch frühzeitig in die Essenspause lassen. Ich hätte eigentlich das nächste Traktandum noch machen wollen, um mein Sitzungsziel zu erreichen. Aber die einen haben nachher noch eine Kommissionssitzung. Deshalb machen wir lieber eine zu lange als zu kurze Essenspause. Ich wünsche Euch guten Appetit und denen, die zwischendurch Sitzung haben, eine gute Sitzung.

4. Traktandum

GGR-Nr. 2019.67: Kommunale Volksinitiative «Verbesserung der Veloinfrastruktur in allen Stadtkreisen»: Bericht und Antrag auf Ablehnung mit Gegenvorschlag (vorbehältlich der Beschlussfassung in der Sachkommission)

Ratspräsident A. Geering: Das Traktandum ist noch nicht behandlungsreif.

5. Traktandum

GGR-Nr. 2019.89: Investitionskredit von Fr. 480'000 für die Einführung einer elektronischen Bewohnenden-Dokumentation in den städtischen Alterszentren (Projekt-Nr. 21013)

Ratspräsident A. Geering: Damit kommen wir zum vorgezogenen Traktandum 5: Investitionskredit von Fr. 480'000 für die Einführung einer elektronischen Bewohnenden-Dokumentation in den städtischen Alterszentren. Vorgestellt wird das Geschäft von Urs Bänziger.

U. Bänziger (SSK): Wie gesagt, es geht um den Investitionskredit von 480'000 Fr. für die Einführung einer elektronischen Bewohnenden-Dokumentation. Die 550 Mitarbeiter in unseren Altersheimen in der Pflege, in der Medizin und in der Therapie sind zuständig für die Pflege und Behandlung der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Mitarbeiter haben eine gesetzliche Verpflichtung zur Führung einer Bewohnenden-Dokumentation in der Pflege. Bis dato wird das manuell gemacht. Da geht es um die Erfassung von internen Pflegelisten, therapeutischen und medizinischen Handlungen. Nebst dem, dass die elektronische Dokumentation den Prozess vereinfacht, ist es auch eine bundesgesetzliche Anforderung, die wir bis 2022 zu erfüllen haben.

Die Diskussion in der Kommission hat in zwei Lesungen stattgefunden. Wir haben eine detailliertere Datenangabe zur Begründung der Kosten und auch weitere Grundlagen wie Wirtschaftlichkeitsberechnungen eingefordert. In der SSK hat das Geschäft einstimmig Unterstützung gefunden und ich empfehle dem Rat, den Antrag zu unterstützen.

Ratspräsident A. Geering: Geplant ist das Geschäft ohne Debatte. Wünscht der Stadtrat das Wort?

Stadtrat N. Galladé: Ich möchte mich bedanken für die präzise Darlegung der Weisung und dass das heute verabschiedet werden kann. Danke.

Ratspräsident A. Geering: Vielen Dank für den Dank. Damit ist dieser Investitionskredit von 480'000 Fr. für die Einführung einer elektronischen Bewohnenden-Dokumentation in den städtischen Alterszentren bewilligt. Wir kommen damit zum Traktandum 2.

6. Traktandum

GGR-Nr. 2019.90: Geschäftsbericht 2018 der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur

Ratspräsident A. Geering: Geschäftsbericht 2018 der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur. Urs Bänziger stellt das Geschäft vor.

U. Bänziger (SSK): Die SSK hat den Geschäftsbericht 2018 der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur mit 9:0, also einstimmig, angenommen. Wir danken den Mitgliedern der Sozialhilfebehörde und der Geschäftsstelle für ihre wertvolle Arbeit.

Es ist mir noch wichtig darauf hinzuweisen, dass der Aufwand beträchtlich ist. Ein Indiz dafür sind die Stunden, die aufgewendet werden für die Dossierprüfungen und Prüfungsprotokolle, das sind rund 400 Stunden. 2018 wurden zudem 7 der Mitglieder neu gewählt, wenn man den Präsidenten wegnimmt, sind das 7 von 10. Die neuen Mitglieder mussten auch noch eingearbeitet werden.

Was auch sehr nützlich war in der Darstellung dieses Berichtes, war der Hinweis darauf, wie man organisiert ist. Vielleicht zur Erinnerung, dass die Sozialhilfebehörde auch die Erstinstanz ist für Neuurteilung, die Aufsicht über die Durchführung von der wirtschaftlichen Hilfe und die Berichterstattung an uns, den Grossen Gemeinderat, an den Stadtrat und an ihre Aufsichtsbehörde, den Bezirksrat. Über alles kann man festhalten, dass die Prozesse gut funktionieren und die Abläufe klar sind.

Und entsprechend möchten wir dem Rat empfehlen, davon zustimmend Kenntnis zu nehmen.

F. Heer (SSK): Ich wende mich an Sie als Präsident der SSK. Ich möchte Urs Bänziger danken für die ausführliche und wertschätzende Präsentation dieses Berichtes. Ich sehe es gewissermassen als meine Pflicht als Präsident der SSK und selber ehemaliges Mitglied der Sozialhilfebehörde, noch kurz zu erklären, dass wir gemeinsam beschlossen haben, auf eine Stellungnahme der einzelnen Fraktionen zu diesem Bericht zu verzichten zugunsten eines schnellen Ratsbetrieb.

Das soll selbstredend nichts mit der Wertschätzung der Arbeit der Sozialhilfebehörde zu tun haben, sondern eben einem schnellen Ratsbetrieb dienen. Es soll v.a. auch zeigen, dass für uns die Qualität der Sozialhilfebehörde unbestritten ist. In dem Sinn möchte ich mich im Namen aller Fraktionsvertreter in der SSK bei den Mitgliedern der Sozialhilfebehörde bedanken, ebenfalls bei sämtlichen Mitarbeitenden der sozialen Dienste, und ihnen unseren Dank aussprechen. Wir wünschen der Sozialhilfebehörde in der nächsten Zeit konstantere Zusammensetzung als in den vergangenen Jahren und wissen ihr Engagement und ihren Einsatz sehr zu schätzen. Herzlichen Dank.

Ratspräsident A. Geering: Es sind keine weiteren Voten aus dem Saal. Stadtrat Nicolas Galladé wünscht das Wort auch nicht. Damit habt Ihr den Geschäftsbericht der Sozialhilfebehörde der Stadt Winterthur 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Wir kommen zum Traktandum 8.

7. Traktandum

GGR-Nr. 2019.102: Fragestunde (Beginn 20.000 Uhr)

Ratspräsident A. Geering: Ich begrüsse zur Abendsitzung. Wir beginnen mit der Fragestunde. Als ich die zusammengestellten Fragen anschaute, stellte ich mit einem Schmunzeln fest, dass mein Appell nach kurzen Fragen nur teilweise erfüllt wurde.

Wir beginnen gleich mit der ersten Frage. Die 1. und 14. Frage haben den gleichen Inhalt und sind deshalb gleich hintereinander platziert. Wir haben da ein wunderbares Beispiel, wie man den gleichen Inhalt mit einer kurzen und einer langen Frage erfragen kann.

Frage 1:

Z. Dähler (EDU): 2022 jährt sich die Eingemeindung von Töss, Wülflingen, Veltheim, Oberwinterthur und Seen zum 100. Mal. Was plant der Stadtrat, um diesen Anlass zu feiern?

(Frage 14)

F. Helg (FDP): 100 Jahre Eingemeindung: In gut zwei Jahren kann das 100 Jahr-Jubiläum der Eingemeindung gefeiert werden. Auf den 1. Januar 1922 wurden die Gemeinden Oberwinterthur, Seen, Töss, Veltheim und Wülflingen in Winterthur eingemeindet. Dieses Datum ist der Ausgangspunkt für die Entwicklung Winterthurs zur Grossstadt und daher von grosser Bedeutung. Auch das Stadtparlament ist auf Anfang 1922 eingerichtet worden, so dass der Grosse Gemeinderat bald auf einen 100jährigen Parlamentsbetrieb zurückblicken kann. Ist sich der Stadtrat der Bedeutung des Jubiläums bewusst und gibt es schon Ideen, wie dieses bedeutsame Jubiläum gewürdigt wird?

Stadträsident M. Künzle: Ihr werdet heute merken: Der Stadtrat wird sich Mühe geben, kurze Antworten zu geben, ganz im Sinne des Ratspräsidenten. Da haben wir zwei Fragen zusammen genommen.

Dem Stadtrat ist sehr wohl bewusst, dass wir 2022 100jähriges Jubiläum haben der Stadtweiterung. Die ersten Vorarbeiten für die Planung, für die Gestaltung dieses Jubiläums sind am Laufen. Wir sprechen noch nicht von einem fertigen Konzept, aber wie gesagt, an den Vorarbeiten ist man dran.

Und zum 2. Punkt, der nur bei der Frage von Felix Helg kam: Das Gemeindeparlament in Winterthur gibt es bereits seit 1895. 1895 waren es noch 45 Mitglieder. Und erst mit der Stadterweiterung hat es sich dann auf 60 Mitglieder vergrössert.

Frage 2:

K. Frei (Grüne): Mit dem Titel meiner Frage ist auch schon fast alles gesagt.

«bus-and-bee-stopps für Winterthur». Einleitung: Die positiven Auswirkungen von Dachbegrünungen sind längst bekannt: Wasserrückhalt und Kühlung, Biodiversität und die Verschönerung des Stadtbildes. Frage: Hat der Stadtrat schon einmal darüber nachgedacht, die Bushaltestellendächer der Stadt mit einer extensiven Dachbegrünung zu versehen und wenn ja, wie sind die Resultate dieser Überlegungen ausgefallen?

Stadtrat St. Fritschi: Es ist etwas mutig, wenn Du meinst, mit «bus-and-bee-stopps» hätten wir herausfinden können, was Du meinst. Ich war froh um den Satz dazu.

Vor einigen wenigen Monaten haben wir eine Anfrage von einer Bürgerin bekommen, die genau dasselbe Anliegen hatte. Vielleicht ist das ein Bekannte von Dir. Aber auf jeden Fall, sie kam mit dem gleichen Anliegen zu uns. Es ist ja ein Anliegen, das in anderen Städten schon umgesetzt wurde. Ich persönlich finde es eine sehr gute Idee.

Ich muss aber leider sagen, dass man das in den letzten paar Tagen getestet hat mit den Bushäuschen, die wir haben. Wir haben ja zwei Serien von Bushäuschen. Die alten Alu-Wartehallen, die ein bisschen kleiner sind, die also nicht die Glasscheiben auf der Seite haben. Von diesen haben wir noch 75 Stück im Einsatz. Diese reichen aus statischen Gründen leider nicht, um sie oben zu begrünen. Wir haben dort auch überlegt, ob wir eine Dacherneuerung machen könnten, aber das ist unverhältnismässig, weil wir diese Dächer erst 2017 saniert haben.

Und dann haben wir noch die neuen, glasfaserverstärkten Kunststoffdächer bei den neuen Häuschen. Das sind eben die, die auf der Seite eine Glaswand haben. Von diesen haben wir 29. Und dort haben wir leider auch festgestellt, dass man umfangreiche statische und konstruktive Anpassungen bräuchte für eine Begrünung. Dort haben wir sogar eine Offerte kommen lassen von Lieferanten: Dort hätten wir eine Nachrüstung, die ca. 20'000 Fr. pro Dach kosten würde, damit wir es begrünen können. Da mussten wir sagen, dass das nicht unserer Vorstellung entspricht von dem, was wir einsetzen möchten dafür.

Jetzt haben wir also noch 10 bereits produzierte Dächer von solchen Bushäuschen, die wir dann bei Stadtbus einsetzen werden in den nächsten paar Jahren. Ich kann Dir aber versichern, dass wenn wir dann eine neue Generation Bushäuschen (also wenn diese 10 aufgebraucht sind) besorgen, dass ich mich persönlich dafür einsetzen werde, dass man diese Bushäuschen so anpasst, dass man dann dort auch die Möglichkeit hätte, dass man noch etwas auf dem Dach anpflanzen könnte. Aber ich kann leider noch nicht sagen, wann das der Fall ist.

Frage 3:

F. Kramer (EVP): Wieviel kostet die Beantwortung einer Interpellation schätzungsweise im Durchschnitt?

Stadtpräsident M. Künzle: Vielleicht muss ich dem vorausschicken: Ihr seid Parlamentarierinnen und Parlamentarier und Ihr habt das Recht, Vorstösse einzureichen. Ob das eine Interpellation ist oder ein anderer Vorstoss. Und wir als Stadtrat haben die Aufgabe, diese mit der Verwaltung zusammen zu beantworten. Das am Anfang.

Ihr müsst Euch aber bewusst sein, dass mit dem manchmal eine ganze Maschinerie ausgelöst wird: Der Stadtrat teilt es einem Departement zu, das Departement teilt es einem Bereich zu und der Bereich gibt es einer Person oder einem Team weiter. Es löst etwas aus.

Und dann ist es total unterschiedlich, was es für eine Interpellation ist. Eigentlich habe ich mir noch überlegt, ob ich eine Zahl nennen soll oder nicht, denn sie stimmt sowieso nicht. Ich würde sagen: Mindestens 3'000 Fr. aufwärts, damit muss man rechnen, wenn man eine Interpellation einreicht.

Frage 4:

F. Heer (Grüne): Das strassenquerende Gleis an der Kreuzung Lagerplatz, Wylandbrücke, Katharina Sulzerplatz, Strasse zur Kesselschmiede ist für Fahrradfahrer/Innen, vor allem bei nassem Wetter, ein Sicherheitsrisiko. Die Fahrradfahrer/innen sind gezwungen die Geleise in etwa einem 90° Winkel zu überfahren, um nicht zu rutschen und einen Sturz zu riskieren. Diese „Schlenker“ in die Fahrspur der Autos ist für Autofahrer/innen nicht vorauszuahnen und können zu gefährlichen Situationen führen - auch bei Tempo 20. Frage: Steht dieses in die Strasse eingelegte Gleis ebenso wie die naheliegende Drehscheibe unter Schutz oder darf es aus Sicherheitsgründen entfernt werden?

Stadträtin Ch. Meier: Ich oute mich, auch ich bin dort schon umgefallen und ich kenne wahrscheinlich fast mehr Leute, die schon einmal umgefallen sind im Sulzerareal als solche, denen das noch nie passiert ist.

Im Postulat «Sicheres Nebeneinander im Sulzerareal» wurde der Stadtrat ja aufgefordert, diese Verkehrsspanne zur Kesselschmiede und Jägerstrasse anzuschauen und den Bedürfnissen der Nutzer gerecht zu gestalten. In einem ersten Schritt hat man dort Tempo 30-Zone

und im engeren Bereich vom Portier auch eine Tempo 20-Zone vorerst als Provisorium eingerichtet.

Mittelfristig plant der Stadtrat eine Sanierung und eine Neugestaltung dieser Spange von der Jägerstrasse bis zur Pionierstrasse. Das wird via ein Verkehrskonzept passieren. Die Gleisanlage, die Du erwähnst, ist im Perimeter dieses Verkehrskonzepts. Es ist nicht so, dass sie unter Denkmalschutz ist, das ist wirklich einfach die Drehscheibe – dieser Teil ist geschützt. Aber die Gleise auf der Strasse sind nicht geschützt. Diese Gleise wurden vor Jahren einmal mit Gummi gefüllt. Die Gefahr, dass man in die Schiene hineingerät, die ist immerhin gebannt. Aber v.a. wenn es nass ist, ist es tatsächlich immer noch rutschig, das ist uns bewusst und das werden wir selbstverständlich bei der Sanierung dieses Streckenabschnittes dann berücksichtigen.

Frage 5:

A. Zuraikat (CVP): Stadtrat Jürg Altwegg hat mich vor der Sitzung angesprochen und mich als Warmduscher bezeichnet. Ich gebe das offen und ehrlich zu, das bin ich – wenn wir schon am outen sind.

In der Turnhalle Lind Nord ist schon lange eine Sanierung überfällig. Seit 5 Jahren warten mehrere Sportvereine und Schulklassen darauf, dass endlich etwas passiert. Im Winter ist die Situation zum Teil nicht auszuhalten. Kaltes Wasser um zu duschen und einen kalten Boden in der Halle gehören zur Norm. Für Vereine und Schulklassen, die barfuss trainieren, sind dann Krankheiten vorprogrammiert. Ausserdem sind die Duschen über das ganze Jahr immer wieder defekt und können nicht immer vollumfänglich benutzt werden. Ursprünglich war die Renovation für 2019 geplant. Dann wurde diese auf 2020 und jetzt seit kurzem auf 2021 verschoben. Was ist der Grund für die Verschiebung? Wievielmals möchte der Stadtrat nochmals die Renovation verschieben?

Und ganz interessant: Jetzt im Moment wird die Turnhalle Lind Süd saniert. Und die ist eigentlich neu (Boden, Ausstattung).

Stadtrat J. Altwegg: Die Warmduscher-Pointe bringe ich nicht noch einmal. Ich denke, da sind wir uns alle einig, das macht niemand gerne, das ist selbstverständlich so.

2017 haben wir das letzte Mal diese Heizung ersetzt. Sie ist nicht gerade nagelneu, aber doch ziemlich neu. Und der zuständige Hauswart kontrolliert auch 2 x pro Woche, ob die Duschen auch schön warmes Wasser bringen. Die letzte Kontrolle ist vom Donnerstag, 12. September datiert, wo alles einwandfrei funktioniert hat.

Jetzt gibt es offenbar aber noch ein Einstellungsproblem, wie ich sagen gehört habe. Und ganz generell da einen Hinweis an die Vereine: Sprecht doch direkt mit den Hauswarten, wenn irgendwo etwas nicht funktioniert. Die können meistens sehr gut helfen.

Dann die Sanierung: Es ist natürlich so, dass typischerweise neue Gebäude diejenigen sind, die am marodesten sind. Nein. Aber die alte Turnhalle ist unter Denkmalschutz, da ist der Aufwand einfach deutlich grösser. Das ist so, wir haben dort eine Machbarkeitsstudie am Laufen. Dort heraus kommt, dass wir submittieren werden müssen, d.h. es geht nochmals ein bisschen länger. Aber wenn die Planung läuft wie sie sollte, sollten wir im Frühling 2021 mit der Sanierung fertig sein. Es sei denn, es kommt nochmals etwas dazwischen. Das kann natürlich sein.

Beispielsweise ist es so, dass die Ressourcen beim Amt für Städtebau nicht gerade üppig bestückt sind. Und das wäre ein solches Projekt – wenn etwas Dringenderes kommt, wird es weiter nach hinten geschoben, wenn wir dort die Kapazitäten nicht haben oder bekommen von Euch, um solche Dinge umsetzen zu können. Das ist halt einfach so.

Frage 6:

R. Diener (Grüne): Veloquerung Bahnhof Grütze: Lange nichts mehr gehört dazu. Im Landboten stand am 5.8., (Front) dass die neue Busbrücke auch die neue Querung für Velos wäre. Verbände und Fachleute hatten aber mehrfach darauf hingewiesen, dass dies keine wirkliche Lösung sein könne: Zu grosser Höhenunterschied, zu steile Rampe. Ich sehe das

auch so. Welche Querungs-Variante wird von der Stadt aktuell und tatsächlich nun (gemeinsam mit der SBB) verfolgt?

Stadträtin Ch. Meier: Die SBB arbeitet im Moment das Projekt für den behindertengerechten Zugang zu den Perrons aus. Wir sind in der Phase des Bauprojekts für die Querung Grüze. Der Stadtrat wird in den nächsten Wochen über den Kreditantrag an den Grossen Gemeinderat für die Querung Grüze befinden können.

Es ist richtig, dass die Querung Grüze nicht wirklich das Gelbe vom Ei für die Velofahrerinnen und Velofahrer sein wird. Und deshalb wird das Tiefbauamt, sobald das SBB-Projekt für den behindertengerechten Zugang verbindlich vorliegt, die Planung für die Veloquerung wieder aufnehmen, zusammen mit der SBB. Wir gehen davon aus, dass das im Frühling 2020 sein wird.

Das Tiefbauamt ist zusammen mit der SBB sehr interessiert an einer gesamthaft guten Lösung sowohl für den Bus als auch für Personenunterführung und Veloquerung.

Frage 7:

U. Glättli (GLP): Lückenhafte städtische Erlass-Sammlung: Seit November 2018 führt die Stadt eine neu gestaltete systematische Erlass-Sammlung. Die Veröffentlichung erfolgt auf der städtischen Internetseite. Darin sind insbesondere auch alle rechtsetzenden Verträge mit anderen Gemeinden und Zweckverbandsstatuten aufzunehmen (§ 2 Gemeindeverordnung und Art. 7 der soeben beschlossenen Informationsverordnung). Sie muss aktuell gehalten werden.

Warum fehlen in der Sammlung folgende, bedeutende Erlasse?

- Anschlussvertrag über die Zusammenarbeit der politischen Gemeinden im Kindes- und Erwachsenenschutzkreis Winterthur-Andelfingen,
- Anschlussvertrag zwischen der Stadt Winterthur und der Gemeinde Brütten über die Organisation des Betreuungskreises Winterthur-Stadt,
- Anschlussvertrag über die Abnahme des Abwassers der Gemeinde Elsau,
- Zweckverbandsstatuten Regionalplanung Winterthur und Umgebung,
- Theaterverordnung (seit 1. August 2019 in Kraft).

Stadtpräsident M. Künzle: Du hast Recht, Urs Glättli, wenn Du sagst, auch rechtssetzende Verträge müssen dort hinein. Deshalb fange ich jetzt bei Deiner Aufzählung hinten an. Die Zweckverbandsstatuten oder die Theaterverordnung, das sind klar Erlasse, die in diese Sammlung aufgenommen werden. Und bei den Verträgen unterscheidet man zwischen den rechtssetzenden und den rechtsgeschäftlichen Verträgen. Und bei diesen Verträgen, die Du angeführt hast, sind wir noch in dieser Überprüfung. Wir sind nicht einfach so der Meinung, dass alle rechtssetzend sind. Aber am Schluss der Prüfung kann es sein, dass alle drei drin sind – oder eben auch nicht.

Frage 8:

M. Reinhard (SVP): Wieso nutzen leere Busse auf Dienstfahrten zurück ins Depot standardmässig die Beeinflussung der Lichtsignalanlage, obwohl sie gar nicht im Personenbeförderungsverkehr unterwegs sind und somit ein sehr grosses Fahrzeug mit einer Person an Bord den Verkehrsfluss bestimmt und für alle anderen Verkehrsteilnehmer erschwert?

Stadtrat St. Fritschi: Zuerst müssen wir wissen, dass praktisch alle Lichtsignalanlagen in der Stadt Winterthur von Montag bis Freitag von 6.15 Uhr bis 20.30 Uhr in Betrieb sind. Der Grossteil der Busse, die aus dem Depot hinaus- oder zurückfährt, fährt vorher oder nachher. Die meisten Depotaus- und -einfahrten sind dann, wenn das Lichtsignal gar nicht eingeschaltet ist.

Während der Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen hat Stadtbus über den ganzen Tag ca. 24 Depotausfahrten Richtung Hauptbahnhof. Bei diesen kritischen Hauptverkehrszeiten handelt es sich nur um vereinzelte Depotfahrten, die z.B. von Schülerkursen zurückfahren müssen, weil der Bus am Tag nicht mehr gebraucht wird.

Stadtbuss meldet sich heute bei allen Lichtsignalanlagen differenziert an, also sie melden sich unterschiedlich an, je nachdem, ob es eine Linienfahrt ist oder eine Depottfahrt ist. Leider kann diese Differenzierung bei vielen Lichtsignalanlagen nicht unterschieden werden und deshalb wird auch bei Dienstfahrten wie einer Depot-Rückfahrt die Priorisierung aktiviert. Grundsätzlich sollten die Busse nur bei Linienbetrieb priorisiert werden. Ausnahmen sind nur dann gerechtfertigt, wenn sie z.B. Eigenbehinderungen des Linienbetriebs so vermeiden können oder wenn der rechtzeitige Betriebsbeginn sichergestellt werden muss.

Es kann aus den vorher genannten Gründen vorkommen, dass auch einzelne Dienstfahrten den Verkehrsfluss kurzfristig einschränken, weil sie ihre Priorisierung dann aktivieren.

Frage 9:

M. Wäckerlin (PP): Warum werden bei den Projekten «Kunst am Bau» mit den Künstlern Verträge abgeschlossen, welche den Unterhalt des Projektes über Jahre hinweg exklusiv dem Künstler garantieren, diesen somit extrem verteuern und verunmöglichen, dass ein normaler Handwerker (z.B. Maler) Reparatur- oder Instandhaltungsarbeiten ausführen kann?

Stadtpräsident M. Künzle: Der reguläre Unterhalt von Kunst am Bau, da müssen wir als Eigentümerin dieser Werke, die bei uns stehen, aus urheberrechtlichen Gründen bei Schäden die Künstlerin oder den Kunstschaaffenden einbeziehen. Wir dürfen das nicht einfach selber machen oder machen lassen.

Aber so absolut ist es auch nicht. Wir hatten in der Vergangenheit immer wieder Beispiele, wo wir mit dem Künstler, mit der Künstlerin zusammen ein Werk angeschaut hat und zum Schluss kam, dass es da jetzt den Künstler oder die Künstlerin nicht braucht, sondern dass man das einem Handwerker geben kann. Aber in vielen Fällen sind es halt grössere Eingriffe. Und das muss aus urheberrechtlichen Gründen der Kunstschaaffende machen.

Frage 10:

B. Helbling (SP): Eine Winterthurer Einwohnerin hat sich mit folgender Frage an mich gewandt: «Seit einigen Monaten beschäftigt es mich, und bestimmt auch andere Anti-Littering-Befürworter*innen, dass im Stadtpark Winterthur sehr viele Dosen und Glasflaschen herumliegen, vor allem an den Wochenenden. Diese Unordnung und fast schon Verschmutzung könnte ausserdem dem Ortsbild schaden. Auch selbst konnte ich meine Dosen/Glasflaschen nie korrekt entsorgen, wenn ich im Stadtpark war.

Ich wollte fragen, ob es möglich sei, neben den Müllkörben, die schon da sind, auch Glas- und Aluminiumsammlungen organisieren zu können. Dadurch wäre der Umwelt sehr geholfen!»

Stadtrat St. Fritschi: Der Stadtpark heisst bei uns Stadtgarten, einfach damit wir vom Gleichen reden. Der Stadtgarten wird unter der Woche durch Personal von Stadtgrün gesäubert und am Samstag von der Privatfirma «Rund ums Grün» gereinigt. Am Sonntag wird der Stadtgarten nicht gereinigt. Die Samstagsreinigungstour dieser Firma kostet 50'000 Fr. über das ganze Jahr. Möchte man jetzt auch noch am Sonntag reinigen lassen, kostet das 30-50'000 Fr. zusätzlich. Das ist der Grund, dass man am Sonntag nicht auch nochmals reinigt. Ein Trennsystem im öffentlichen Raum, und da stütze ich mich jetzt ab auf die Information des Entsorgungsdienstes vom Tiefbauamt, das uns da eigentlich die Vorgaben gibt, auch für den Rest des öffentlichen Raumes, wird aufgrund von Studien und Erfahrungen in anderen Städten als nicht sinnvoll erachtet. Auch ökologisch lassen sich die damit verbundenen logistischen Aufwände, die man damit hat, nicht mit den zusätzlich gewonnenen Wertstoffen rechtfertigen. Im Unterschied zu den Bahnhöfen, wo die SBB ein Trennsystem betreibt, ist die Zusammensetzung des Abfalls im öffentlichen Raum für die Wertstoffgewinnung ungünstig. Man hat viel weniger Zeitungen, und man hat dafür viel mehr verschmutzte Verpackungen bis hin zu Hauskehricht, was sehr schwierig ist zum Wiederverwerten.

Frage 11:

D. Berger (AL): Werden nach der Überführung der Haustechnik ins Energiecontracting weiterhin Hausinstallationsarbeiten - wie Servicearbeiten und Installationen von Neuanlagen - in den Bereichen Elektro, Sanitär und Heizungen für private Auftraggebende durch Stadtwerk Winterthur durchgeführt?

Stadtrat St. Fritschi: Zurzeit arbeitet das Departement eine Weisung an den Stadtrat und den Gemeinderat aus zum Thema Haustechnik. Dort wird dann auf viele dieser Fragen, die Du jetzt gestellt hast, Auskunft gegeben. Deshalb kann ich jetzt da noch nicht gleich Antworten geben. Ich kann aber sagen, dass Stadtwerk Winterthur weiterhin aus der Abteilung Energie-Contracting heraus Elektroinstallationen anbietet, wobei vornehmlich andere Bereiche von Stadtwerk Winterthur und die übrigen Stadtverwaltungseinheiten damit bedient werden, dort möchte man v.a. den Fokus setzen. Weiter wird die Produktpalette vom Energie-Contracting mit Wärmelösungen für kleinere Gebäude (das sind Heizungen für Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser) erweitert und das Photovoltaik-Angebot von Stadtwerk Winterthur wird auch in dieser Abteilung Energie-Contracting konzentriert und ausgebaut. Sanitärinstallationen werden nicht mehr angeboten.

Bereits offerierte oder angefangene Arbeiten wird Stadtwerk selbstverständlich noch zu Ende führen. Ebenso werden bestehende längerfristige Verpflichtungen wie ein Service-Vertrag etc. weiterhin erfüllt.

Frage 12:

G. Stritt (SP): Tag der Nachbarn: Am Freitag 29. Mai 2020 ist es wieder so weit. In zahlreichen Städten und Gemeinden in ganz Europa, wird der Tag der Nachbarschaft gefeiert. Bereits 1999 fand der erste European Neighbours' Day in Paris statt und die Idee hat sich ab dann immer weiter ausgebreitet. Zwischenzeitlich sind auch in der Schweiz, mehr als 25 Städte und Gemeinden beteiligt. Auch Zürich, St. Gallen und Schaffhausen machen mit. Kann sich der SR vorstellen, dass auch in Winterthur ein Tag der Nachbarn durchgeführt und die Bevölkerung bei der Organisation und Umsetzung entsprechend unterstützt wird?

Stadtpräsident M. Künzle: Wir sind schon mitten in den Planungen für den Tag der Nachbarschaft, der findet also auch bei uns statt.

Frage 13

R. Keller (SP): Junge Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommene können sich in einer sogenannten Integrationsvorlehre auf die berufliche Grundbildung vorbereiten. Während einem Jahr arbeiten sie als Lernende in einem Betrieb und besuchen an anderthalb Tagen die Berufsfachschule. Bisher gab es dieses Angebot im Kanton Zürich in den Berufsfeldern Automobil, Detailhandel, Fleischwirtschaft, Gleisbau, Gebäudereinigung, Logistik, Medienpraktik und UnterhaltungspraktikerIn, seit diesem Sommer ist die Integrationsvorlehre im Kanton Zürich auch im Berufsfeld Hauswirtschaft zum Beispiel in Pflegezentren im Betagtenbereich möglich. Bietet die Stadt Winterthur solche Integrationsvorlehrstellen an? Wenn nein, überlegt sie sich dies?

Stadtrat N. Galladé: Die berufliche Integration oder die Integration überhaupt von Flüchtlingen und vorläufig Aufgenommenen ist für den Stadtrat sehr wichtig, ebenso natürlich, dass wir gerade im Gesundheitsbereich unserer Ausbildungsverantwortung kommen. Die städtischen Institutionen betreuen gesamthaft im Alters- und Pflegebereich 150 Ausbildungs- und Praktikumsplätze. Das ist ein sehr hoher, ein sehr betreuungsintensiver Anteil, aber das ist auch sehr wichtig. Was natürlich auch wichtig ist, gerade bei diesen Vorlehren, die da angesprochen werden, ist natürlich, dass die grundlegende Sprachkompetenz mitgebracht wird. Von daher bieten wir das nicht aktiv an, wir schauen aber personenbezogen bei Anfragen, die

bei uns eingehen, ob die Voraussetzungen erfüllt sind und ob sich eine solche Integrationsvorlehre machen lässt. Aktuell ist eine Person bei einer solchen Integrationsvorlehre dabei bei uns.

Frage 15:

M. Bänninger (EVP): Mit dem Umbau und Neugestaltung des Kesselhaus- und Salzhausplatzes bekam die Personenunterführung an der Zürcherstrasse ein Facelifting und ist mit breiten Gehwegen und der modernen Beleuchtung auch für Passanten attraktiv. Wie sehen die Pläne aus für die Unterführung auf der Seite Wülflingerstrasse? Zurzeit ist diese Passage eher in einem bedenklich unattraktiven Zustand.

Stadträtin Ch. Meier: Grosse bauliche Eingriffe sind nicht vorgesehen. Es ist aber für nächstes Jahr geplant, dass man die Wände streicht und die Beleuchtung neu macht.

Frage 16:

S. Gygax (GLP): Soziale Integration und Begegnungen im öffentlichen Raum fördern ein gesundes städtisches Umfeld und das Wohlbefinden der Bewohner*innen. Die Stadt Bern hat deshalb das Projekt Pop-up Bern lanciert. Das Projekt will Bewohner*innen dazu anregen, den öffentlichen Raum in ihrem Wohnquartier zu beleben und unbenutzte Flächen vorübergehend umzugestalten. Die Stadt will solche temporären Nutzungen rasch und ohne Baubewilligung ermöglichen. Eine entsprechende Stelle bei der Stadt berät die Interessierten, stellt die Einhaltung von Mindestanforderungen sicher und zeichnet die Projekte mit einem eigenen Pop-up Signet aus. So können Trottoirs, Parkplätze oder Grünflächen zeitlich begrenzt umgestaltet und von der Quartierbevölkerung genutzt werden. Meine Fragen an den Stadtrat: Kennt der Stadtrat das Projekt Pop-up Bern? Kann sich der Stadtrat ein solches Projekt in Winterthur vorstellen und falls ja, in welcher Form?

Stadtpräsident M. Künzle: Es ist natürlich ein Volltreffer, wenn man sagt, der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil einer lebendigen, einer sozialen, einer ökologischen Stadt. Und neben den klassischen Grünanlagen, die wir haben, werden bisher ungenutzte Orte wie kleine Quartierplätze neu ins Visier genommen. Und je dichter die Nutzung des städtischen Raumes ist, desto höher sind die Anforderungen an die verbleibenden öffentlichen Plätze und Strassenräume.

Wir kennen das Projekt aus Bern. Wir haben in der ganzen Schweiz x verschiedene Projekte, die den öffentlichen Raum betreffen. Wir haben heute gerade eine Veranstaltung gehabt «Netzwerk lebendige Quartiere», bei der wir einmal gezeigt haben, wie wir das in Winterthur machen. Dabei waren aus verschiedenen Städten Leute hier und haben sich ausgetauscht. Und das Pop-up-Beispiel aus Bern ist wie gesagt bekannt, aber es ist bei uns nicht gerade eines, das wir gerade auf dem Radar hätten. Wie gesagt, es gibt ganz viele andere Projekte. Wir machen mit den Ressourcen, die wir haben – denke ich – ein Optimum für diese Stadt. Und sonst müsste man wieder über Ressourcen sprechen. Aber es ist jetzt nicht ein Projekt, bei dem wir sagen, das ist gleich das nächste. Wir haben andere, wir haben ganz viele.

Frage 17:

D. Oswald (SVP): Wie den Medien zu entnehmen war, stören sich viele Anwohner des Eulachparks über zunehmende Lärmbelastungen durch feiernde Besucher, welche den Park sogar mit Lautsprecheranlagen beschallen. Welche Massnahmen trifft die Stadt, um die Störung der Anwohner im Sommerhalbjahr einzuschränken und die Allgemeine Polizeiverordnung auch in Hegi durchzusetzen?

Stadträtin B. Günthard: Ich glaube, zusammengefasst kann man sagen: Viele geniessen es dort und jemanden stört es. Weder die Stadtpolizei noch andere Verwaltungseinheiten könnten bestätigen, dass in diesem Stadtpark in Neuhegi irgendein Problem bestehen würde. Die Grünanlagen in der Stadt Winterthur werden genutzt, sollen genutzt werden, dort soll man

das Leben geniessen können. Und laut der Beobachtungen von verschiedenen Verwaltungseinheiten passiert das auch in Hegi absolut sozialverträglich, wenn auch selbstredend nicht ganz ohne Immissionen.

Selbstverständlich setzt die Stadtpolizei das Nachtruheverbot, das gilt, dort durch. Sie schaut, dass es keine Lautsprecher hat, die keine Bewilligung haben und die den Park beschallen. Der Park in Neuhegi gehört auch zu den Brennpunkten, an denen die Stadtpolizei regelmässig unterwegs ist. Aber es in der gesamten Wahrnehmung der Stadtverwaltung dort absolut im normalen Bereich.

Frage 18:

Th. Leemann (FDP): Wieso hat das Fussgängerlichtsignal bei der Überquerung der Technikumstrasse auf Höhe Bushaltestelle (Bahnhofplatz) zum Archplatz hinüber, eine andere Einschaltzeit als die übrigen Anlagen in Winterthur, am morgen früh? Früher war diese Lichtsignalanlage gleich geschaltet, wie die anderen in Winterthur.

Stadträtin Ch. Meier: Es ist tatsächlich so, dass die Lichtsignalanlage vom Busbahnhof zu den Archhöfen eine längere Betriebszeit hat als – was haben wir vorher gehört – 6.15 bis 20.30 Uhr. Sie schaltet früher ein und am Abend auch später aus. Der Grund dafür ist: Es gibt keinen einzigen Fussgängerstreifen in dieser Stadt Winterthur, der stärker frequentiert ist und mehr genutzt wird als dieser Fussgängerstreifen. Und es ist aus reinen Sicherheitsgründen, dass man diese Lichtsignalanlage deshalb eben länger im Betrieb hat. Und ein weiterer Vorteil ist, dass die Stadtbusse sich auch nach 20.30 Uhr abends anmelden können und so ihre Fahrpläne einhalten können.

Frage 19:

M. Nater (GLP): Vor den Sommerferien wurde die dringliche Interpellation "Winterthurer Tag des CO₂ freien Verkehrs oder Winterthurer Klimatag" mit einer grossen Mehrheit überwiesen und vom Stadtrat angenommen. Daher nun die Frage, ob bereits der nächsten Velofrühling 2020 mit dem Tag des CO₂ freien Verkehrs kombiniert wird, bzw. auf wann ist der erste «Winterthurer Tag des CO₂ freien Verkehrs» oder «Winterthurer Klimatag» geplant?

Stadträtin B. Günthard: Kurz zusammengefasst: Die Verwaltung arbeitet und ich kann noch nichts versprechen. Das UGS und das Tiefbauamt Verkehr sind miteinander im Gespräch. Der Velofrühling ist tatsächlich ein möglicher Aufhänger für einen regelmässigen solchen Tag. Wir sind aber auch noch miteinander im Gespräch, ob wir einen konkreten Anlass – Eröffnung Velounterführung oder sonst etwas, bei dem wir auch etwas machen für die Velos – nutzen können für einen solchen Tag. Ich werde mit Ergebnissen kommen, sobald wir fertig gearbeitet haben.

Frage 20:

M. Sörgo (SP): In der GGR-Sitzung vom 3. Dezember 2018 hat die SP in einer Fraktionserklärung auf die Schenkung eines Baums samt politischem Widmungsschild der CVP Winterthur und dem Stadtpräsidenten Michael Künzle hingewiesen. Der Stadtpräsident hat der Kritik an dieser politischen Werbung auf öffentlichem Grund grundsätzlich recht gegeben und angekündigt, dass man daran sei, eine Lösung auf nichtstädtischem Boden zu suchen. Bis zum einreichen dieser Frage am Donnerstag, 12. September scheint eine solche Lösung noch nicht gefunden worden zu sein, weshalb sich mir die Frage aufdrängt, ob die damalige Antwort ein leeres Versprechen gewesen sein sollte oder ob die Suche nach einem anderen Platz für die Tafel sich so schwierig gestaltet, dass auch nach knapp einem Jahr keine sinnvolle Lösung auf nichtstädtischem Land gefunden werden konnte?

Stadtpräsident M. Künzle: Bei dieser Frage schwingt ja zwischen den Zeilen eine gewisse «süsse» Bösartigkeit mit. Ich kann einfach sagen: Stein und Tafel sind weg, der Baum bleibt stehen – und die Frage ist beantwortet.

Frage 21:

S. Müller (EVP): Leider landet immer mehr Plastik in der Grünabfuhr. In der Hoffnung, die Übeltäter zum Umdenken zu bewegen, werden deshalb auch mal Grüncontainer mit zuviel Plastik darin stengelassen. Das ist verständlich. Da sich solche Grüncontainer aber meist in grösseren, relativ anonymen Überbauungen befinden, werden durch diese Massnahme alle Bewohner der Siedlung gezwungen, ihren Grünabfall wieder im normalen Abfall zu entsorgen. Zudem wird auf Grüncontainern mit Plastik drin nur sehr klein und auf deutsch erklärt, was in die Grünabfuhr gehört und was eben nicht. Gäbe es nicht Möglichkeiten, die Grüncontainer mit einem auffälligen, sehr grossen Aufkleber in den häufigsten in Winterthur gesprochenen Sprachen zu versehen?

Stadträtin Ch. Meier: Das mit diesen Containern, die wir stehen lassen müssen, das hat den Grund, dass wenn man das mitnehmen würde und es in die Grüntour geben würden, das würde uns die Grüntour kaputt machen. Das ist der Grund, weshalb wir die Container in solchen Fällen stehen lassen müssen.

Oder wir nehmen es mit und bringen es in die KVA und dann muss aber die Hausliegenschaft das als Entsorgung auch zahlen. Es ist in der Regel so, dass häufig die Hauswarte die Leidtragenden sind, weil sie nämlich diejenigen sind, die sehr häufig den Grüntour-Abfall noch nachsortieren. Wir hören da von Plastiksäcken, Blumentöpfen, Windeln usw. Das ist so das, was häufig drin ist. Letzthin sei sogar ein Reisekoffer in einem solchen Grüntour-Container gewesen. Man staunt ab und zu.

Wir sind mit diesen Hauswarten im Kontakt. Eine Möglichkeit ist es, A4-grosse Kleber an die Container zu machen. Dort hat es Bilder darauf, die sprachunabhängig verstanden werden sollten. Also grundsätzlich wären die Leute eigentlich informiert – letztendlich ist es wohl auch einfach das Gespräch, das in diesen Siedlungen passieren muss, das gegenseitige aufeinander-aufmerksam-machen. Aber dort, wo die Hauswarte auf uns zukommen, sind wir im Gespräch mit ihnen.

Frage 22:

A. Steiner (GLP): In der Stadt Winterthur gibt es sehr viele alte Bäume, welche in einem Schutzinventar aufgeführt sind. Gerade nach dem heissen Sommer 2018 müssen auch in privaten Gärten alte Inventarbäume gefällt werden. Sind die Landbesitzenden verpflichtet, auf dem gleichen Grundstück wieder Bäume in gleicher oder ähnlicher Baumart zu pflanzen? Und müssen Inventarbäume, welche durch Bauarbeiten gefällt wurden, auf dem gleichen Grundstück wieder durch einen Jungbaum ersetzt werden?

Stadtrat St. Fritschi: Es gibt in Winterthur kein eigentliches Baumschutz-Inventar. Neben den Grundbucheinträgen von formell geschützten Bäumen, die insbesondere von ortsbildprägender Bedeutung sind, gibt es im Zonenplan festgestellte Baumschutzzonen. Das basiert auf dem Art. 66 der Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur. Dort heisst es nämlich: «In im Zonenplan bezeichneten Bereichen ist der vorhandene Baumbestand zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.» Man kann das nachschauen auf dem Zonenplan, die sind so schön grün eingezeichnet. Bei den Bäumen, die in dieser Baumschutzzone sind, ist die Grundeigentümerschaft bei natürlichen oder beispielsweise durch Bauarbeiten verursachten Abgängen zum Ersatz verpflichtet.

Ich habe festgestellt, dass Du selber auch in einer Baumschutzzone wohnst – aber es betrifft ja sicher nicht Dich.

Frage 23:

Th. Wolf (SVP): Als Anwohner an der Endstation der Linie 7 beobachte ich oft, dass sich nach 21.00h die Nachfrage massiv verschlechtert. Trotzdem wird die Linie bis nach Mitternacht mit den grossen Gelenkbussen bedient, welche dann mit schlechter Auslastung die Stadt queren. Vermutlich ist das auf anderen Linien auch so. Wäre es nicht sinnvoller, in Randzeiten kleinere und effizientere Fahrzeuge einzusetzen, welche weniger Energie brauchen?

Stadtrat St. Fritschi: Stadtbuss verfügt am Abend nicht über genügend Autobusse, um alle Gelenkbuslinien umstellen zu können auf die kleinen Standardbusse. Die Linie 5 zum Beispiel wird am Abend umgestellt, also dort können wir die kleinen Busse einsetzen und die Gelenkbusse zurück ins Depot bringen. Du hast jetzt das Pech, dass Du bei der Linie 7 zuhause bist. Vielleicht musst Du ein bisschen öfter fahren, damit die Auslastung besser ist. Nein, bei der Linie 7 fehlen uns die notwendigen Busse, damit wir am Abend auf die Standardbusse umstellen könnten.

Die Situation wird durch die Umstellung der Fahrzeuge zunehmend schwieriger, weil wir ab Dezember 2019 weitere 7 Standardautobusse (das sind die kleinen) auf Gelenkautobusse umstellen werden. Und der Bestand der Standardbusse wird dadurch auch ein bisschen reduziert. Es wäre aber weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll, für den Abendeinsatz zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen.

Neben der Verfügbarkeit der Fahrzeuge bestehen auf der Linie 7 am Abend punktuelle Nachfragespitzen, was uns dazu veranlasst hat, dass wir den Einsatz von Gelenkbussen auf dieser Linie sinnvoll erscheinen lassen. Und deshalb haben wir dadurch auch die einzelnen Verstärkungsfahrten vermeiden können und längere Wartezeiten verhindern können, auch in den Abendstunden.

Frage 24:

I. Kuster (CVP): In der Regel bekommt die Stadt Winterthur einen namhaften Betrag von der ZKB. Im 2020 schüttet die ZKB anlässlich ihres 150 Jahr Jubiläums 150 Mio. Franken aus. 50 Mio. gehen an die Gemeinden. Auch Winterthur wird einen Jubiläumsbeitrag bekommen: Hat das Finanzdepartement schon Ideen und Pläne, wie das Geld verwendet werden soll? Werden wir vom GGR rechtzeitig in die Überlegungen miteinbezogen?

Stadträtin Y. Beutler: Das gibt mir doch noch die Gelegenheit für ein Schlussplädoyer. Selbstverständlich hat das Finanzdepartement immer wahnsinnig viele Ideen, was man mit Geld machen könnte, das man geschenkt bekommt... Aber wir haben vom Stadtrat aus ein sehr schönes Projekt, für das wir den Betrag gerne verwenden können würden. Es ist uns wichtig, dass der Betrag der ganzen Bevölkerung letztlich zu Gute kommt. Es ist aber noch nicht spruchreif. Was man nicht plant, ist ein grosses partizipatives Verfahren. Wenn Du noch eine gute Idee hast, ist diese bei uns selbstverständlich sehr willkommen. Der Gemeinderat ist dann im Rahmen der normalen Budgetierung oder der Kreditsprechung entsprechend involviert.

Frage 25:

C. Etter (FDP): Die Jugendmusikschule bringt die Musik in die Quartiere und damit zu den Kindern. Für den Unterricht vieler Instrumente sind Klaviere als Begleitinstrument unerlässlich. Und darin liegt die Krux – genau deshalb gibt es in vielen Quartieren zu wenig Unterrichtsraum. In Spezialräumen (beispielsweise Unterrichtsräumen von DaZ-Lehrpersonen oder Gruppenunterrichtsräumen) könnten vermehrt Klaviere untergebracht werden. Vor diesem Hintergrund stelle ich folgende Frage: Weiss der Stadtrat von der Raumknappheit der Jugendmusikschule, und was unternimmt er – auch in Zusammenarbeit mit der Jugendmusikschule und der Zentralschulpflege – zur Verbesserung der Situation?

Stadtrat J. Altwegg: Selbstverständlich ist es auch dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen, dass unsere Kinder ein Instrument lernen und niederschweligen Zugang haben zur Musik. Und dazu müssen sie natürlich in ihrem Quartier, in ihrem gewohnten Schulhaus in die Musikschule gehen können. Das denke ich, ist klar. Dass der Raum knapp ist, das weiss sowohl der Stadtrat wie auch die Zentralschulpflege, die sich auch intensiv damit beschäftigt. Und jetzt ist es aber schon auch so, dass man nicht anfangen kann, ganz viele Räume zu bauen, damit man dort drinnen Musikschule machen kann. Sondern die Idee wäre tatsächlich, z.B. Gruppenräume oder zusätzliche Räume, die an der Schule zur Verfügung stehen, besser auszulasten, damit beispielsweise die Musikschulen darin unterrichten könnten.

Dazu ein paar Zahlen: Wir haben das angeschaut zwischen 2011 und 2018. Da haben wir insgesamt 85 zusätzliche Klassenräume gebaut und 81 zusätzliche Gruppenräume in Neubauten zur Verfügung gestellt. Primär natürlich, um den Schülerinnen und Schülern Schulraum geben zu können. Aber in diesen 81 Gruppenräumen könnte man beispielsweise Musikunterricht machen. Jetzt ist es aber leider so, dass die Zuständigkeit für die Zuweisung dieser Räumlichkeiten bei der Kreisschulpflege bzw. bei den Schulleitungen liegen. Und je nach Schulhaus bzw. Schulkreis werden diese Gruppenräume eben der Jugendmusikschulen sehr unterschiedlich zur Verfügung gestellt. Teilweise sogar erst nach 18 Uhr abends. Das ist auch für uns nicht unbedingt befriedigend.

Aber es ist halt so, dass die im Moment gültige Rechtslage sagt, dass der Stadtrat dazu nichts zu sagen hat. Er kann nur empfehlen, dass diese Gruppenräume z.B. der Jugendmusikschulen entsprechend zur Verfügung gestellt werden.

Frage 26:

T. Brütsch (SVP): Winterthur ist ja nicht mehr nur eine Velostadt, sondern neu auch eine E-Trottinettstadt; dies führt dazu, dass es am Morgen am stark frequentierten Hauptbahnhof bei den Veloparkplätzen noch enger wird (vgl. Bilder vom letzten Montag). Es ist davon auszugehen, dass die Vehikel dort von den Anbietern abgestellt werden. Frage: dürfen die das resp. was sieht die Stadt insofern für Auflagen vor? Und ganz allgemein: Für wie viele E-Trottinetts wurden mittlerweile Bewilligungen erteilt?

Stadträtin Ch. Meier: Ja, sie dürfen das. Ich überreiche Dir gerne das Merkblatt der Stadt Winterthur, das ist übrigens auch im Internet.

Der Stadtrat hat beschlossen, dass maximal 400 solche E-Trottinetts in Winterthur stationiert sein dürfen ohne Bewilligung. Wenn es mehr als 400 werden würden, dann würden sie bewilligungspflichtig, d.h. dann bräuchte der Anbieter oder die Anbieterin eine Konzession. Vorläufig sind wir noch unter diesen 400.

Die Regelung ist die, dass bei den öffentlichen Abstellanlagen maximal 2 Trottis pro Anbieter sein dürfen, damit eben die Anlagen nicht überdurchschnittlich stark belegt sind. Es ist tatsächlich so, dass diese Trottis am Abend von den Anbietern eingesammelt und am Morgen wieder platziert werden. Wenn das Bild vom Morgen früh ist, ist tatsächlich anzunehmen, dass die Anbieter sie dorthin gestellt haben.

Im Umfeld vom Hauptbahnhof überprüft das Tiefbauamt zusammen mit der Stadtpolizei laufend den Betrieb und die Entwicklung. Und sie kommen auch regelmässig mit den Anbieterinnen zusammen, um die Situation immer wieder zu besprechen. Bis jetzt ist keine übermässige Nutzung des Hauptbahnhofs angesprochen worden. Das Tiefbauamt sieht deshalb im Moment noch keine Notwendigkeit zum Handeln, aber wie gesagt, man ist laufend im Kontakt.

Frage 27:

Ch. Griesser (Grüne): Gemäss Medienmitteilung vom 6. September 2019 wird im Kreuzungsbereich Dättnauerstrasse/Steigstrasse eine neue Lichtsignalanlage eingerichtet. Die neue Kreuzung bringt unter anderem Verbesserungen für den Veloverkehr. Der Fragesteller ist der Ansicht, dass die Veloweg Richtung Töss – egal ob links oder rechts von der Autobahn – unattraktiv und gefährlich sind. Darum die Frage: Kann sich der Stadtrat vorstellen, die Velowege vom Süden (Steig, Dättnau, Kempththal) Richtung Töss attraktiver und weniger gefährlich zu gestalten? Welche Veränderungen sind bereits in Planung?

Stadträtin Ch. Meier: Ja, das kann sich der Stadtrat vorstellen. Es ist vorgesehen, die Velowege Richtung Töss sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Tiefbauamt ist am Planen. Einerseits aufgrund des Konzeptes der Veloschnellrouten und andererseits auch mit der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr. Das Tiefbauamt wird zudem im nächsten Jahr im Gebiet Töss-Süd und Dättnau-Steig extra die bestehenden Anbindungen resp. Verbindungen genauer untersuchen.

Frage 28:

Y. Gruber (FDP): In der Altstadt von Winterthur wird 3 Mal jährlich ein Markt veranstaltet. Der Mai-/Martini- und Klaus-Märt. Dies sind klassische Märkte mit professionellen Gewerblern. Dem lokal ansässigen Gewerbe ist es jedoch nicht erlaubt an den 3 Jahrmärkten einen Marktstand zu betreiben. Auszug einer mir bekannten Antwort auf eine Marktstand-Anfrage eines Winterthurer Gewerbes: „Als Winterthurer Geschäftsinhaber. können Sie selber leider keinen Marktstandplatz beantragen...“ Mir sind mehrere Winterthurer Gewerbe bekannt, welche an besagten Märkten teilnehmen! Wie rechtfertigt der Stadtrat diese stringente Benachteiligung des lokalen Gewerbes? Und vor allem, wie kommt es zu solch unterschiedlichen Beurteilungen? Handelt es sich „LEDIGLICH“ um die Benachteiligung von Ladenbetreibern der Altstadt? Wenn ja warum?

Stadträtin B. Günthard: Kurz zusammengefasst: Es wird niemand benachteiligt, sondern alle haben ihre Chance. Gemäss den Vorschriften zur Benützung des öffentlichen Grundes können die Gewerbler Bewilligungen bekommen für den befristeten Verkauf an bedienten Ständen. Solche werden auch erteilt, in der Regel für einen Stand. Es kann Ausnahmen geben, wie z.B. beim Night-Shopping. Dann gibt es die Winterthurer Marktordnung, die keine solchen von Dir angesprochenen Restriktionen vorsieht, und es gibt das kantonale Gesetz über die Märkte und das Reisenden-Gewerbe, das sagt, dass die Gemeinde diese Plätze zuweisen könne. Und aus der polizeilichen Praxis der letzten Jahre heraus hat sich die Praxis so entwickelt, dass man sagte, bei diesen drei Winterthurer Jahrmärkten möchte man das Reisende-Gewerbe, also die professionellen Marktfahrenden, bevorzugen, möchte man primär diesen diese Bewilligungen geben, weil sie auch mehr auf dieses Einkommen angewiesen sind. Also bekommen diese zuerst die Bewilligungen. Ihr bekommt sie auch. Aber Einzelfälle, da kannst Du zu mir kommen, dann können wir das anschauen.

Frage 29:

D. Altenbach (SP): Wieso ist die städtische Pilzkontrolle dieses Jahr am Montagmorgen 8-9 sowie Mi/Fr abends 17.30-18.00h geöffnet, aber gar nicht mehr am Wochenende?

Stadträtin B. Günthard: Ja, das ist tatsächlich sehr schade und da haben wir auch noch keine Lösung gefunden. Die Person, die diese Pilzkontrollen gemacht hat, ist aus gesundheitlichen Gründen ausgefallen.

T. Brütsch (SVP): Pilzvergiftung.

Stadträtin B. Günthard: Vorkoster... Das habe jetzt nicht ich gesagt. Also jetzt keine falschen Zusammenhänge herstellen. Wir haben bis jetzt keine Nachfolge gefunden, die bereit ist, am Wochenende zu arbeiten. Trotz intensivem Suchen, Kontakt mit den Nachbargemeinden, die mit uns zusammenarbeiten – wir haben schlicht einfach niemanden gefunden.

Frage 30:

R. Heuberger (FDP): «Einkauf & Logistik» der Stadt Winterthur führt gemäss Webseite einen Lagerbestand mit Büromaterialien, Lehrmitteln, Reinigungsmitteln, Werkenmaterial, Büro- sowie Schulmobiliar. Dank höchst professionell geführten Onlineshops sowie hervorragender Logistikdienstleistungen sind diverse private Anbieter in Stadt und Region Winterthur sowie in der ganzen Schweiz in der Lage, die genannte Produkte-Palette (und vieles mehr) aufgrund einer autorisierten Online-Bestellung gleichentags auszuliefern. Städte wie St. Gallen verzichten deshalb längst auf eine eigene Materialverwaltung. Vor diesem Hintergrund stelle ich folgende Frage: Per wann läuft der Miet-Vertrag für die Räume von «Einkauf & Logistik» an der Industriestrasse 40a in Winterthur aus und sieht der Stadtrat dies als Chance, den Nutzen von «Einkauf & Logistik» zu hinterfragen und neue Lösungen in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern zu prüfen?

Stadtrat J. Altwegg: Da muss ich «Einkauf & Logistik» schon ein bisschen in Schutz nehmen. In der Einleitung zur Frage steht, dass es in der Region Winterthur mehrere Anbieter gäbe, die die gleichen Produkte und Dienstleistungspalette aus einer Hand anbieten könnten. Das ist definitiv nicht der Fall.

Die ELW ist effizient und eine höchst professionelle Beschaffungs- und Dienstleistungsorganisation. Sie arbeitet mit rund – Achtung! - 400 aktiven Lieferanten zusammen. Sie beliefert Schulen, Superblock und alle anderen Ämter mit einem definierten Turnus. Das ist 1 x pro Woche, wo sie dort vorbeigeht und die Sachen abliefert. Ich glaube, es wäre nicht sinnvoll, wenn mehrere Lieferanten womöglich noch mehrmals wöchentlich alle diese Zielorte, Firmen usw. anfahren würden.

Die ELW macht aber noch mehr. Sie ist nämlich auch projektbegleitend im Rahmen der Ausstattung der Schulhäuser und Kindergärten. Und die Wichtigkeit einer solchen Organisation wie ELW - ich nehme jetzt nicht St. Gallen als Beispiel, sondern man kann auch Zürich anschauen. Dort ist die SBMV ab nächstem Jahr sehr prominent positioniert und ist sogar ein eigener Bereich und hat auch Einsitz in der Geschäftsleitung des Schulamtes der Stadt Zürich.

Das öffentliche Submissionsrecht wird immer komplexer. Und gerade Submissionen kommen immer mehr auf uns zu. Deutlich mehr Artikel müssen heute öffentlich ausgeschrieben werden. Die ELW führt schon heute pro Jahr mehrere Submissionen durch. Diese Arbeit kann ein externer Dienstleister definitiv nicht leisten.

Dann fehlt es der Stadt Winterthur an einem strategischen Lieferantenmanagement. Das möchten wir gerne aufbauen, denn die Beschaffungen werden bis heute nicht wirklich gebündelt. Deshalb hat ELW auch den Auftrag erhalten, einen sogenannten Projektinitialisierungsauftrag (Wahnsinnswort) für das städtische Beschaffungskonzept entsprechend zu erarbeiten. Und sind noch dran an der strategischen Fahrzeugbeschaffung, um genau das auszuprobieren.

Und von daher möchte ich da noch eine persönliche Bemerkung machen zum Thema zentraler Einkauf: Jede Firma ab einer gewissen Grösse hat einen zentralen Einkauf. Ich glaube, eine Stadt wie Winterthur mit doch ca. 5'000 Nasen, die bei uns arbeiten, tut gut daran, einen zentralen Einkauf zu haben. Damit spart man wirklich viel bares Geld. Das kann jeder Betriebsökonom bestätigen, der in einer solchen Firma arbeitet.

Jetzt aber noch zu Deiner Frage über den Mietvertrag an der Industriestrasse 41: Dieser läuft bis am 30. Juni 2023. Und zu diesem Zeitpunkt werden wir sicher anschauen, ob die ELW dort noch ein Lager führen soll. Das ist allenfalls strittig, ob man das haben müsste, weil man viele just-in-time-Lieferanten hat. Das wird man dann sicher anschauen. Aber das strategische Lieferantenmanagement und die Beratung z.B. bei Submissionen von Ämtern und Schulen wird weiterhin Aufgabe von «Einkauf & Logistik Winterthur» sein.

Frage 31:

U. Hofer (FDP): In der Medienmitteilung vom 30. August 2019 war zu lesen, dass das Stromprodukt „e-Strom.Grau“ (nicht ganz unerwartet) auf Anfang 2020 abgeschafft werden soll. Mich interessiert, wie viele Kunden aktuell dieses Produkt nutzen (absolut und in Prozent)."

Stadtrat St. Fritschi: Es sind rund 10'000 Bezugsstellen, das sind ca. 14% unserer Bezugsstellen, die «e-Strom Grau» benutzen.

Frage 32:

G. Gisler (SVP): Bei einem Wildunfall ist folgender Ablauf definiert: Unfallstelle sichern, unter Tel.Nr. 117 Vorfall melden, worauf die Polizei den zuständigen piketthabenden Jäger aufbietet, dass dieser das verunfallte Tier nachsucht und von seinem Leiden erlöst. Ebenso wird zuhanden der Versicherung das Formular erstellt. Sinn und Zweck dieses Ablaufes ist es, dass die Betroffenen nicht bei der Polizei registriert werden (kein Polizeirapport). Mit diesem Ablauf wird sichergestellt, dass keine weiteren Kontrollen durch die Polizei durchgeführt werden, wie z.B. Kontrolle des Pneuprofiles, Vignette oder Alkoholkonsums, sondern die Hilfe für das Tier

steht im Vordergrund. Im Revier Hegiberg-Schlatt sind die Jäger im letzten Jagdjahr über 70 Mal wegen Wildunfällen ausgerückt. Davon musste zwei Mal die Kapo ausrücken, da es sich um Fahrerflucht (zu spätes Melden des Wildunfalles) handelte. Zur Frage: Wie viele Male musste die Stapo wegen eines Wildunfalles im letzten Jagdjahr ausrücken? Und wie viele Male wegen Fahrerflucht im Zusammenhang mit Wildunfällen?

Stadträtin B. Günthard: Der Prozess, wie Du ihn beschrieben hast, ist fast korrekt so. Es ist natürlich so: Wenn die Polizei vor Ort ist und ein solcher Unfall passiert ist, dann muss sie noch kurz ihren Job machen und die Reifen anschauen, schauen, ob jemand offensichtlich alkoholisiert wäre. Wenn das der Fall wäre, dann gäbe es einen separaten Rapport. Man muss ja die Ursache schon auch herausfinden.

Jetzt hat es von der Stadtpolizei Winterthur im letzten Jahr (1. September 2018 – 1. September 2019) 39 registrierte Verkehrsunfälle mit Tieren gegeben. Die Dunkelziffer von Wildunfällen mit Fahrerflucht ist statistisch nicht erfassbar und nicht bekannt.

Ratspräsident A. Geering: Markus Wenger möchte sich outen, dass er die Frist verpasst hat und die Frage trotzdem stellen möchte... Markus Wenger.

M. Wenger (FDP): Genau. Dafür habe ich die Nummer 33 und mache es kurz. Der Winterthurer Stadtrat präsentiert Winterthur öfters auch als «Sportstadt». Meine Frage ist: Wie definiert er das und was macht Winterthur zur Sportstadt, auch im Vergleich zu anderen Städten?

Stadtpäsident M. Künzle: Wenn ich Gäste begrüsse in Winterthur, dann ist es meistens so, dass ich sage, wir sind eine Kulturstadt, wir sind eine Bildungsstadt und wir sind eine Gartenstadt. Wenn mein Publikum irgendeine Affinität zu Sport hat, dann erwähne ich noch die Sportstadt.

Wir sind seit dem Jahr 2000 beteiligt an einer Erhebung (Sportobservatorium Schweiz des Bundes). Und aus dieser geht hervor, dass wir eine «leicht überdurchschnittlich aktive Bevölkerung» haben. Das ist die Formulierung des Bundes.

Wir nennen uns ja eigentlich auch die Weltmeister des Breitensports und wir haben in der Vergangenheit wirklich x Sportprojekte gehabt, die auch schweizweit für Furore sorgten. Wenn ich an das Programm «Raum für Bewegung und Sport» denke, wenn ich an Sportplanet denke – das sind Sportprojekte, die schweizweit Beachtung gefunden haben, und wo wir wirklich als Pionier gelten in diesem Engagement, auch unter den anderen Städten. Da schauen diese auch neidvoll auf die Stadt Winterthur.

Und wenn ich zurückschaue auf die Projekte, die wir gehabt haben, dann haben wir immer wieder Projekte gehabt: Block 37, internetbasierte Belegung der Sporthallen, alle Schul- und Sportanlagen für die freie Nutzung während der unterrichtsfreien Zeit geöffnet. Wir haben Skills Parks, Talentcampus, Win4, Pumptrack on tour und und und.

Und in den letzten Jahren sind auch Grossanlässe dazugekommen. Wenn ich an die Faustballweltmeisterschaft denke, die bei uns wirklich für Furore sorgte. Aber auch Unihockey Playoff-Spiele, Handball Supercup... Es läuft wirklich enorm viel und es wird in den kommenden Jahren weitergehen mit solchen Grossanlässen. Wir werden den Judo-Europacup ab 2020 jährlich wiederkehrend haben, die sind von Uster nach Winterthur gekommen. Wir haben European Floorball Tour 2020. Wir haben eine grosse Europameisterschaft (mit Beteiligung von André Zuraikat, der da eine wesentliche Rolle haben wird), nämlich die Karate-Europameisterschaft 2021, wir haben Unihockey WM 2022 zusammen mit Zürich. Wir haben die Radweltmeisterschaft 2024, bei der wir den Startort haben, und und und.

Ich denke, man kann mit Fug und Recht sagen, dass wir ganz viel für den Sport machen. Und deshalb werde ich auch weiterhin sagen – je nachdem – dass wir auch eine Sportstadt sind.

Ratspräsident A. Geering: Gibt es noch weitere mündliche Fragen? Das ist nicht der Fall. Dann gehen wir weiter zum Traktandum 6.

8. Traktandum

GGR-Nr. 2016.101: Antrag und Bericht zum Postulat K. Cometta-Müller (GLP/PP), D. Hofstetter (Grüne/AL), B. Helbling (SP) und B. Huizinga (EVP/BDP) betr. Teilzeitarbeit bei der Stadtpolizei

Ratspräsident A. Geering: Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Teilzeitarbeit bei der Stadtpolizei. Von der GLP spricht Silvia Gygax.

S. Gygax (GLP): Im Namen der GLP und der Erstpostulantin, Katrin Cometta, danken wir dem Stadtrat für die Beantwortung dieses Postulats. Teilzeitarbeit ist für Frauen und auch für Männer eine Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Teilzeitarbeit soll deshalb in allen Funktionen möglich sein und nicht gleich das Ende der Karriere bedeuten. Mit Teilzeitarbeit wird speziell bei der Stadtpolizei der Polizeiberuf auch für Frauen attraktiver. Und gerade Polizistinnen leisten für die Polizei einen wertvollen Beitrag. Und es ist auch längst wissenschaftlich bewiesen (das hat Katrin Cometta immer wieder wiederholt): Gemischte Teams arbeiten besser.

Teilzeitarbeit ist aber nicht nur für Polizistinnen und Polizisten in der Familienphase eine wichtige Option. Es ist gerade auch für ältere Korpsmitglieder eine wichtige Möglichkeit, um den Beruf möglichst lange ausüben zu können. Polizeiarbeit ist streng und belastend und sie zehrt körperlich.

Teilzeitarbeit ist aber auch aus Sicht der Arbeitgeberin, der Stadt, dringend notwendig. Denn nur als zeitgemässe und attraktive Arbeitgeberin kann die Stadtpolizei die besten Polizistinnen und Polizisten rekrutieren und eben auch möglichst lange behalten. Die Stadt Winterthur ist als Arbeitgeberin in der Pflicht, ihre gesellschaftspolitischen Verantwortungen wahrzunehmen. Selbstverständlich: Es ist organisatorisch überhaupt nicht einfach, Teilzeitarbeit (besonders in einem 24-Stunden-Betrieb) zu organisieren. Aber diese Herausforderungen, die können gemeistert werden. Es gibt sie nämlich nicht nur bei der Polizei.

Der Stadtrat möchte deshalb jetzt mit diesem Pilotprojekt Teilzeitarbeit bei der uniformierten Polizei zulassen. Das im Sinne eines evaluierten Versuches über zwei Jahre, zusammen mit der Fachstelle Diversity Management der Stadt. Das ist ein Schrittchen in die richtige Richtung. Das ist super. Aber es ist noch ein zögerlicher Schritt. Und es ist fraglich, ob unter diesen Rahmenbedingungen, nämlich nur 2 Jahre, dieses Pilotprojekt auch wirklich erfolgreich sein kann. Es braucht eine richtige Teilzeit-Kultur, bei der dann eben auch Karrierechancen für Teilzeitangestellte nicht eingeschränkt werden.

Man spürt in der Antwort eine zurückhaltende Grundhaltung. Wir hoffen aber ganz fest, dass das der Anfang einer Kulturänderung ist, und möchten den Stadtrat auch wirklich ermuntern, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen und auch mutig weiterzuverfolgen.

Deshalb nehmen wir die Antwort positiv zur Kenntnis.

F. Heer (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion nimmt die Antwort des Stadtrates ein bisschen mässig zur Kenntnis. Die Argumente der Postulantinnen von damals gelten unserer Meinung nach eigentlich immer noch. Die Stadtpolizei bildet aus diversesten Gründen in ihrer Arbeitsstruktur und Arbeitskultur noch nicht unbedingt die heutige Gesellschaft ab. Auch ist in anderen Gesellschaftsteilen die Teilzeitarbeit und die Durchmischung von Teams gang und gäbe und bereichert diese sicherlich. So bringen gemischte Teams, Silvia hat es schon gesagt, zusätzliche Qualitäten mit sich, die auch in der modernen Polizeiarbeit durchaus gefragt sind, wie mir z.B. der Polizeikommandant Fritz Lehmann bestätigt hat.

In den Gesundheits- und Pflegeberufen sind es ebenso komplexe Aufgaben: Schichtbetrieb mit Übergabe und Rapport führen dort auch nicht zu weniger Teilzeitarbeit. Trotzdem zeigt die stadträtliche Antwort – und auch in den Gesprächen in der SSK mit Fritz Lehmann – dass es nicht so einfach ist, das Anliegen, das in diesem Postulat formuliert ist, rasch anzugehen. Die Praxis zeigt: Es verändert sich, langsam aber stetig. Und diesem Prozess dürfen wir aber auch seine Zeit geben. Jetzt läuft ein Pilotprojekt – und auf diese Auswertung sind wir sehr

gespannt. Das nötige Zeitfenster im Frühling ist in der SSK selbstverständlich schon reserviert.

Ich persönlich habe völliges Vertrauen in den Polizeikommandanten Fritz Lehmann, dass er solche Strukturen und Veränderungsprozesse fördert und auch einfordert. Und auch die Stadträtin Barbara Günthard-Maier ist sicher als Polizeivorsteherin da eher eine Seltenheit und sicher ein gutes Beispiel.

Ich möchte dem gesamten Polizeikorps Mut zusprechen, sich mit diesem Thema unvoreingenommen auseinanderzusetzen. Ich möchte ihnen auch Mut zusprechen, sich mit anderen Berufsgruppen darüber auszutauschen. Und ich möchte einzelnen Personen im Polizeikorps Mut zusprechen, vielleicht als Pionier und Vorreiter zu fungieren, wenn sich der Wunsch dann doch einmal zeigen sollte, Teilzeitarbeit ein bisschen mehr auszubauen.

Denn ich kann aus persönlicher Erfahrung sagen: Teilzeitpapi lohnt sich, ist sehr erfüllend. Wie gesagt: Wir sind mit dieser Antwort nicht wirklich glücklich, das Tempo ist nicht unbedingt in unserem Sinn. Man kann es aber irgendwie nachvollziehen. Wir sind gespannt auf den Bericht in der Kommission.

B. Helbling (SP): Auch wir danken für die Postulatsantwort. Nachdem im Februar 2017 das Postulat mit sehr grosser Mehrheit überwiesen wurde, wurden wir im Januar 2018 über dieses Projekt, von dem Ihr jetzt schon gehört habt, informiert. Es sollte ja pro Schichtdienstgruppe (und es gibt 6 davon) ein Teilzeitarbeitsplatz im Umfang von 60-80% angeboten werden. Das ist, wie schon gesagt, ein Anfang – halt einfach ein sehr zögerlicher.

Es wurde erklärt, dass es schwierig ist und was es alles dazu braucht. Wir hoffen jetzt einfach, dass der Versuch zeigt, dass es sehr normal sein kann, auch mit Schicht arbeiten. Wir hoffen sehr, dass es zu einem Ergebnis führt, dass nämlich die Normalität der Teilzeitarbeit auch bei diesen Schichtdienstgruppen Einzug hält. Und v.a. hoffe ich und hoffen wir, dass die Frauen und Männer davon profitieren können. Dass der Frauenanteil bei der Stapo, v.a. auch im Schichtdienst, steigt und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie auch für die Männer der Stapo im Schichtdienst möglich ist. Und v.a. hoffe ich, dass die Normalität, dass mehr als 2 Teilzeitangestellte im Schichtdienst sind, Einzug haltet.

Wir sind froh, dass das Anliegen der Postulantinnen aufgenommen worden ist. Die Zeit ist überreif, dass wir überall in der Stadtverwaltung Teilzeitarbeitsplätze anbieten können. Wir nehmen die Antwort vorsichtig-positiv zur Kenntnis.

B. Huizinga (EVP): Zögerlich – ja, das ist auch mein erster Gedanke gewesen, als ich die Antwort des Stadtrates gelesen habe. Silvia Gyax hat dieses Wort auch benutzt. Es ist eine zögerliche Antwort. Wir sind froh, dass die Pilotphase jetzt läuft. Ich finde, wir haben das Thema schon seit Jahren immer wieder aufgebracht – und es geht irgendwie nicht vorwärts. Nur ein Prozentsatz von 15,4%, die Teilzeit arbeiten bei der Stapo, ist einfach enorm klein, für dass es in unserer Gesellschaft einfach auch ein grosser Wunsch ist von Männern und von Frauen, Teilzeit zu arbeiten.

Ich habe seit dem Januar 2018, als wir das letzte Mal hier im Rat darüber gesprochen haben, mich mal auch bewusst im Gespräch mit jungen Menschen darauf geachtet und nachgefragt, wenn es um Berufswünsche ging. Und ich habe mit drei jungen Frauen und drei jungen Männern gesprochen. Alle wären voll motiviert, haben alle eine militärische Ausbildung, alle sportlich, alle Schweizer Staatsbürger – alles, was von Vorteil ist für eine Polizeistelle. Und als ich sie fragte, wieso sie nicht zur Stapo gehen, meinten sie: «Ja, interessant wäre es schon. Aber ich kann nicht Teilzeit arbeiten.» Da fand ich: Nein, nein, nein, das darf es nicht sein. Das darf nicht der Grund sein, dass solch engagierte tolle Menschen sagen, Polizist/Polizistin kommt für mich nicht in Frage.

Ich selber arbeite im gynäkologischen Notfall. Eine Fehlgeburt, Sexualdelikte, Milchstau – das passiert auch nicht zu Bürozeiten. Wir sind aufgestellt mit x diversen Teilzeitmitarbeiterinnen, die auch in einem Pool arbeiten, die in Pikett arbeiten – und das funktioniert tipptopp. Wir könnten zu machen, das könnte nicht funktionieren ohne Teilzeiter.

Und darum: Ich finde es so wichtig, dass man nicht nur sagt: Ja, wir brauchen Zeit und und und, sondern dass man es jetzt wirklich vorantreibt und nicht nur den guten Willen hinbringt.

Eine Vollzeitstelle kann man zu je 50% aufteilen. Es sollte wirklich möglich sein, mit einem 60%-Pensum und höher im Schichtbetrieb, in Uniform zu arbeiten. Ich finde die Begründung, die geliefert ist, nicht nachvollziehbar. Ich bin selber sehr enttäuscht. Ich sage es generell: Wir als EVP nehmen es positiv zur Kenntnis, dass etwas geht – aber ich hoffe, dass es jetzt endlich mal – wusch! – vorwärtsgeht.

U. Bänziger (FDP): Wir danken dem Stadtrat für die Beantwortung der Anfrage. Aber wir müssen sagen, wir sind auch enttäuscht. Von 217 Polizistinnen und Polizisten arbeiten genau noch 10 Teilzeit. Das sind 5%. Man vergleicht es dann und orientiert sich nach unten (Kanton Thurgau 3%, St. Gallen 7%). Aber die Kapo Zürich hat von 2004 bis 2019 den Anteil verdoppelt auf 19%. Sie schreiben, dass es sehr wichtig war für Wiedereinsteigerinnen, am Anfang auch Pensum 20% anzubieten - mit der Erwartung, dass die Pensen später erhöht werden. Wir verstehen alle, dass die Polizei auch ganz klar operative Bedürfnisse hat, die nicht einem normalen Bürojob entsprechen.

Nichtsdestotrotz: Es ist ein bisschen wie beim Cannabis – wir sind nicht die einzigen, die irgendwelche Bedürfnisse haben. Wir können auch etwas darüber hinausschauen. Wir können zum Kanton schauen: 20%. Wenn man weiter schaut: Australien war schon 2006 eigentlich enttäuscht, dass nur 23% der uniformierten Polizeibeamten Teilzeit gearbeitet haben. Und sie waren 2005 enttäuscht, dass sie nur 21% Frauen in einem Korps hatten.

Es ist auch sehr wichtig zu erkennen, dass Teilzeitarbeit (wie meine Vorrednerinnen und Vorredner gesagt haben) ein ganz wesentlicher Mechanismus ist, um die Frauen zu motivieren, wieder in die Arbeitswelt einzutreten, teilzunehmen – und sie eben auch behalten zu können. Entsprechend müssen wir sagen: Ein bisschen schwer nachvollziehbar ist auch das Statement, wo man sagt, dass die Nachfrage bei anderen Versuchen sehr überschaubar war, wenn im gleichen Bericht steht, dass in der Stadtverwaltung 58,5% der Mitarbeitenden Teilzeit arbeiten. Frauen mit 83% und Männer mit 23%. Wir hoffen, dass da ein bisschen mehr Gas gegeben wird, weil wir neben dem Kanton Thurgau wahrscheinlich wieder das Schlusslicht darstellen.

D. Oswald (SVP): Die SVP nimmt den Postulatsbericht positiv zur Kenntnis und stimmt der Abschreibung zu. Uns ist es grundsätzlich Wurst oder es kommt uns nicht darauf an – ich glaube nicht, dass wir der Polizei oder einer anderen Verwaltungsstelle vorschreiben müssen, ob sie Teilzeitjobs anbieten oder nicht. Grundsätzlich gehört das heute dazu und macht sicher einen attraktiven Arbeitgeber aus.

Es ist aber auch so: Wir müssen Bedingungen festschreiben als Gemeinderat und nicht Details regeln. Für uns ist einfach klar: Egal, wo man Teilzeitstellen anbietet – der Service resp. der Auftrag muss gewährleistet werden und die Bedingungen müssen erfüllt werden.

Wenn man den zuständigen Fachleuten aus der Polizei Glauben schenken will, hat das beim Schichtbetrieb bei der Polizei tatsächlich seine Grenzen. Das müssen sie selber beurteilen. Ich bin nicht Polizist, ich kann das von aussen nicht. Aber ich kann mir gewisse Sachen vorstellen, dass das wirklich seine Grenzen hat.

Gegen Teilzeitarbeit stellen wir uns nicht, aber es ist ganz klar: Der Auftrag steht schlussendlich im Zentrum, auch von der Polizei, und dieser muss erfüllt werden.

Ich muss aus eigener Erfahrung sagen: Ich habe mich mit einem 100%-Job, mit einer 40-Stunden-Woche, nicht als Teilzeit-Papi gefühlt. Ich habe mich immer als Vollzeit-Papi gefühlt. Und ich glaube auch, die Zusammenhänge mit Diversity Management, gemischten Teams usw. sind jetzt da ein bisschen weit hergeholt. Man könnte auch noch sagen: Es geht da nicht nur um die Familie, sondern es geht vielleicht auch um Militztätigkeit oder so, was ganz klar auch für Teilzeitarbeitsplätze sprechen könnte, die man da hat. Aber auch als Arbeitnehmer müssen wir uns bewusst sein, dass man trotzdem auch etwas dazu beitragen muss, damit Teilzeitarbeit funktionieren kann. Ich kann das als Arbeitnehmer nicht einfach verlangen, sondern es hat halt Einfluss auf die Kosten, es hat schlussendlich Einfluss auf die Dauer von gewissen Arbeiten, wenn man das nicht richtig organisiert. Gerade bei Verwaltungsgängen. Wenn man jemanden von der Verwaltung will und es heisst, nächste Woche ist er montags da oder nur am Mittwoch, und dann muss man wieder warten. Das kann es nicht sein.

Wir stellen uns nicht gegen Teilzeit, aber wir sagen ganz klar: Der Service darf nicht leiden und der Auftrag muss erfüllt werden. Wenn es in diesem Rahmen geht, sind Teilzeitarbeitsplätze auch bei uns herzlich willkommen.

Stadträtin B. Günthard: Wir haben heute ein bisschen den effizienten Abend, dünkt es mich, und deshalb mache ich es ganz kurz. Ich habe Freude, dass man nach gefühlter Ewigkeit jetzt über dieses Postulat sprechen kann. Und ich kann primär sagen: Ich gehe eigentlich mit Ihren Voten einig. Es ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung - aber es ist immerhin einmal ein 1. Schritt.

Vielleicht einfach sachlich noch ganz schnell: Wenn die Stapo Winterthur mit der Kapo verglichen wird... Wir haben ja schweizweit Vergleiche gemacht mit allen Polizeikorps, und es zeigt sich einfach, dass es im Schichtdienst (dort, wo man auch über das Wochenende und in der Nacht arbeiten muss) schwieriger ist, Teilzeiter dort hineinzubringen, als in grossen Korps wie der Kapo, die noch die Flughafenpolizei hat, wo man sehr viel Tagdienst hat. Die haben es einfacher. Das ist dann ein bisschen fies, wenn man mit diesen verglichen wird.

Aber nichtsdestotrotz: Wir sind dran, wir bleiben dran. Es ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung und wir wissen, wo das Ziel ist.

Vielleicht einfach noch ganz kurz, mit einem Augenzwinkern: Da werde ich manchmal auch mit Vorurteilen konfrontiert gegenüber dem Polizeiberuf. Ich habe es jetzt spannend gefunden, in Ihren Voten zu hören, dass die meisten Teilzeit mit Frauen in Verbindung gebracht haben. Ich finde das überhaupt nicht so, auch ein Mann kann Teilzeit arbeiten. Es ist, wie Du, Silvia, gesagt hast, auch etwas für das Älter werden. Älter werden im Schichtdienst ist hart, das ist durchaus auch eine Option, dann das Pensum reduzieren zu können. Das ist das eine.

Und das andere: Als Polizistin und Polizist muss man also nicht nur sportlich sein, mindestens ebenso wichtig ist die Sozialkompetenz. Einfach auch hier: Das Berufsbild entwickelt sich und hat sich schon lange weiterentwickelt und es sind nicht einfach die starken, sportlichen Männer, die sich bewerben sollen.

Und, liebe Barbara: Du weisst ja in dem Fall jetzt, dass man bei der Stapo auch Teilzeit arbeiten kann. Dann freut es mich sehr, wenn Du Botschafterin bist und diese super Leute anwirbst für die Stapo. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir auch so den Teilzeitanteil erhöhen könnten.

Ratspräsident A. Geering: Die Voten aus dem Rat haben sich erschöpft. Ein Ablehnungsantrag ist mir nicht bekannt. Damit ist der Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen und das Postulat ist abgeschrieben.

9. Traktandum

GGR-Nr. 2017.96: Beantwortung der Interpellation Ch. Magnusson (FDP) betr. Effizienz in der Verkehrssteuerung

Ratspräsident A. Geering: Beantwortung der Interpellation betreffend Effizienz in der Verkehrssteuerung. Für die FDP spricht Romana Heuberger.

R. Heuberger (FDP): Das ist wieder mal eine Vorlage, bei der die Beantwortung von der Realität in vielen Punkten bereits überholt ist. Es ist tatsächlich so, dass diese Verkehrssteuerung ein grosses Potenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses birgt.

Ein Beispiel: Seit der Umstellung der Verkehrsführung an der Kreuzung Merkurstrasse/Museumstrasse/Theaterstrasse hat man das Gefühl, dass man immer steht – und zwar als Fussgänger, als Velofahrer und als Autofahrer. Mittlerweile ist die Konsequenz daraus, dass die Fussgänger die Strasse bereits viel früher überqueren und das Lichtsignal so umgehen.

Mit der Motion «Freie Fahrt für Busse in Winterthur» wurde der Stadtrat beauftragt, eine Kreditvorlage auszuarbeiten, die eine erste Tranche von notwendigen Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassungen bei der Software der Verkehrssteuerung, neue Lichtsignalanlagen etc.) zur Umsetzung der Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhalten hätte sollen. Bis heute liegt meines Erachtens kein solcher Antrag vor.

Peter Wolfensberger selig, der ehemalige Verkehrsplaner des Kantons, hat vor rund 2 Jahren einmal geschätzt, dass bei einer Optimierung der veralteten Verkehrssteuerung in der Stadt Winterthur ein Verbesserungspotential von mindestens 10% drinliegen würde – sowohl für den ÖV wie auch den MIV.

In der Antwort auf die Anfrage von Reto Diener zur Steuerung von Lichtsignalanlagen wird festgestellt, dass die aktuelle Software in absehbarer Zeit nicht ersetzt werden soll. Gleichzeitig wird aber gesagt, dass diese sich in der Projektierung und Planung von Verkehrsanlagen als Nachteil erweise und dass die Bedürfnisse der Kunden offenbar sehr wenig agil umgesetzt werden können. Und deshalb sind wir der Meinung, dass da wirklich noch einiges im Argen liegt.

Wir haben jetzt in der Anfrage z.B. das vom Neuwiesen, dass man dort jetzt noch Priorisierungen eingeführt hat. Die Busfahrer könnten zwar die Grünphasen wenig beeinflussen, aber trotzdem fliesse der Verkehr gut weiter. Das sind für uns Experimente. Solche Experimente soll man machen. Aber wir erwarten dann auch eine kritische Auswertung.

Ein Thema ist, wenn Verkehrssignalanlagen wie da dazu genutzt werden, den MIV unnötigerweise anzuhalten, dann führt das zu bedeutenden Mehremissionen. Wir haben das einmal ausrechnen lassen: Bei einem zusätzlichen Stopp mit 50 km und einem Fahrzeug von 1,5 Tonnen steigt der Energieverbrauch gemäss Berechnung des ETH-Experten um rund 14,7%. Wir sollten also alles daran setzen, dass der MIV so rasch als möglich durch die Stadt durchfahren kann.

Eine effiziente Verkehrssteuerung mit möglichst wenig Leerzeiten und wenn möglich Gegenbewegungen bildet die Grundlage dafür, dass die Effizienz gesteigert wird.

Auch bezüglich Velo-Rechtsabbieger ist die Vorlage veraltet. Heute ist klar: Der Rechtsabbieger für Velos kommt bei Rotphasen. Und da haben wir ein Anliegen an den Stadtrat: Vermutlich wird der Rechtsabbieger per 1.1. eingeführt. Wir möchten und beantragen dringend, dass hier der Stadtrat wirklich nicht wartet, bis diese eingeführt werden, sondern dass der Stadtrat jetzt schon intensiv daran arbeitet und schaut, wo denn solche Rechtsabbieger in der Stadt möglich wären.

R. Diener (Grüne/AL): Romana, Du scheinst mich langsam aber sicher zu übertreffen in der Länge Deiner Voten. Ich stelle das fest. Und möchte dazu eigentlich weniger sagen, aber mit mehr Inhalt, der relevant ist.

Ich habe die Thematik der Merkurstrasse bereits aufgeworfen und die Polizei gefragt, ob man dort etwas verbessern könnte für die Fussgänger. Leider habe ich eine abschlägige Antwort bekommen: Man würde es noch prüfen. Ich weiss nicht, was der Stand ist, ich habe nichts mehr gehört. In dieser Hinsicht bin ich mit Dir einig, dort ist tatsächlich vieles im Argen bei dieser Kreuzung.

Was aber die Interpellation betrifft, habe ich eigentlich nur einen Kommentar dazu. Und das bestätigt das nochmals, was ich vorhin gesagt habe: Es gibt Leute, die noch nicht gemerkt haben, dass wir bei Verkehrseffizienz nicht Fahrzeuge pro Zeiteinheit sondern Personentransporte pro Zeiteinheit anschauen müssen. Ich habe es ausgeführt: Der Verkehr mit dem MIV ist ineffizient. Da muss ich Dir vehement widersprechen, Romana. Wir haben ein Effizienzproblem ganz grundlegender Art. 40% der Verkehrsleistung belegen 80% des Raumes. Deshalb ist es gerechtfertigt und richtig, dass wir bei den Kreuzungen priorisieren und schauen, dass es v.a. für Fussgänger, für Velos und für die Busse flüssig durchläuft. Wenn allenfalls einmal ein Auto warten muss, dann ist das richtig und auch konsequent und auch gerecht.

Insofern ist diese Interpellation ziemlich überflüssig, so wie sie daherkommt. Ausser sie hätte dann für diese Erkenntnis tatsächlich einen Mehrwert geschaffen.

Ratspräsident A. Geering: Ich möchte darum bitten, dass man in einer gegenseitigen Ratsdebatte und im Rahmen einer Meinungsäusserungsfreiheit nicht gegenseitig die Voten auf allfällige Relevanz oder Nicht-Relevanz beurteilt, sondern inhaltlich bewertet. Das Wort geht an Michael Bänninger.

M. Bänninger (EVP): Wir von der EVP nehmen die Interpellationsantwort zustimmend zur Kenntnis. Einiges ist auch schon im Rahmen der Buspriorisierung andiskutiert worden. Was nicht thematisiert wurde, ist der technische Alterszustand und somit auch die Steuerungsmöglichkeiten der Lichtsignalanlagen auf dem gesamten Stadtgebiet. Ich denke, bei einer Priorisierung müssten wir dort ansetzen. Ich vermute ebenfalls, dass es dort einen grossen Erneuerungsbedarf in Sachen Steuerungstechnologie gibt, wie auch die Antwort in der heutigen Fragestunde auf die Frage von Markus Reinhard gezeigt hat.

M. Wäckerlin (SVP/PP): Wir nehmen die Interpellation zur Kenntnis. Die Stadt macht da schon ein paar Sachen falsch. Lichtsignale sind äusserst ineffizient, weil eben häufig trotz Grün keiner fährt, die sogenannten «ungesättigten Grünzeiten». Aber natürlich auch, weil das Umschalten selber Totzeit verursacht. Ein schnelles Wechseln ist noch keine ausreichende Lösung. Besser wäre es, wie die Interpellanten angeregt haben, ab und zu ein Lichtsignal einfach abzuschalten oder noch besser ganz zu entfernen. Aus der BBK kommt ausserdem die Information, dass Lichtsignalanlagen nicht mehr gut steuerbar seien und den MIV ausbremsen. Dabei könnte man vieles mit einer passiven Signalisation erreichen, z.B. indem man den Vortritt so regelt, dass der Weg, den der Bus fährt, bevorzugt wird.

M. Nater (GLP): Ich halte mich kurz: Die Antwort des Stadtrates bezieht sich in fast allen Punkten auf den freigegebenen Kredit für die «Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses», welcher genau die Effizienz in der Verkehrssteuerung als Ziel hat, damit sind eigentlich schon die meisten Fragen beantwortet. Die letzte Frage zum Linksabbieger hat die Stadt auch schon gleich der GLP beantwortet. Und generell wäre es einfach schön gewesen, wenn die Stadt bei den allgemeinen Fragen vielleicht noch ein bisschen mehr gesagt hätte als nur auf die bestehenden Unterlagen zu verweisen. Wir nehmen die Antwort zur Kenntnis und hoffen, dass diese nicht 3'000 Fr. gekostet hat.

Z. Dähler (CVP/EDU): Auch wir von der CVP/EDU-Fraktion nehmen die Antwort zur Kenntnis. Wie wir bereits gehört haben, ist es weitgehend überholt. Für mich ist im Zusammenhang mit anderen Vorstössen, die wir in den letzten Monaten oder Jahren eingereicht haben, die den Verkehrsfluss verbessern sollen, wirklich ein wichtiges Anliegen, dass die Lichtsignaltechnik auf den Stand der Technik gebracht wird. Es kann von mir aus gesehen nicht sein, dass an einer Kreuzung die verschiedensten Verkehrsteilnehmer dort stehen und warten müssen, weil eine Spur Grün hat, die gar niemand benutzen möchte. Auch die verschiedenen Zeiten sollen berücksichtigt werden. Ich sage mal «intelligente Kreuzung», das wäre gut – und ich würde sogar auch Reto recht geben, dass entsprechend der ÖV möglichst gut priorisiert werden soll.

B. Zäch (SP): Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Interpellation. Der Vorstoss aus der Feder des Präsidenten von Agil-Mobil stammt aus dem Vorfeld des Wahlkampfs von 2018 und ist ein schönes Beispiel dafür, wie ein Vorstoss mit einer an sich falschen Zielrichtung trotzdem interessante Antworten hervorbringen kann. Insofern finden wir die Interpellation, die seinerzeit ja nur schwach unterstützt worden ist, nützlich. Die Frage der technischen Steuerung des Verkehrsflusses über Lichtsignalanlagen (im Planer-Jargon: LSA) ist in der Tat ein Schlüssel des Verkehrsmanagements in der Stadt. LSA

steuern nicht nur den Durchfluss des Verkehrs und die Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie erlauben es auch, die Verkehrsströme aktiv zu lenken und zum Beispiel eben den Bus konsequent zu priorisieren.

Die Antworten des Stadtrats auf die Interpellation zeigen aber, dass dies mit dem gegenwärtigen Steuerkonzept nur ungenügend der Fall ist. Durch das Konzept der langen grünen Welle entstehen sehr ausgedehnte sogenannte «Koordinationsabschnitte», die paradoxerweise innerhalb der Abschnitte zu flüssigen Autoverkehr führen, aber an den Endpunkten Rückstaus verursachen. Ausserdem ist die «Sättigung» der Grünphasen, d.h. der Durchfluss der Fahrzeuge pro Sekunde Grün, ineffizient und zu schwach. Genau darum wird zurzeit an der Technikumstrasse das Verkehrsregime der «grünen Welle» zugunsten einer gestaffelten LSA-Steuerung mit eben kürzeren Koordinationsabschnitten geändert.

Im Rahmen des Kredits von 4,6 Mio. Franken für Massnahmen zur Buspriorisierung, den der Gemeinderat vor zwei Jahren gesprochen hat, sind auch konkrete Verbesserungen bei technischen Erneuerungen der LSA im Gang, allerdings (das muss man deutlich sagen) auf sehr tiefem Niveau. Im Kredit ist nur ein einmaliger Beitrag von 200'000 Franken eingestellt, mit dem der technische Unterhalt der LSA sichergestellt wird.

Das damalige Problem der Stadtpolizei, genügend Ressourcen für den aktiven Unterhalt der LSA zur Verfügung zu stellen, von dem da noch in der Antwort vom November 2017 die Rede ist, ist hoffentlich mit der Zusammenlegung von Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung im Tiefbauamt, die im März 2019 erfolgt ist, entschärft worden. Trotzdem reichen diese Mittel, ab 2018 gerechnet (nämlich die 200'000 Franken) nur für zwei bis vier Jahre.

Dann steht aber nicht nur die Ablösung durch einen regelmässigen Kredit für den laufenden technischen Unterhalt im Raum, sondern vor allem eine tiefgreifende Erneuerung der mittlerweile völlig veralteten Technik der LSA auf Winterthurer Stadtgebiet. Wir haben das da auch schon mehrfach gehört. Die technische Erneuerung der LSA ist lange, und nicht nur aus finanziellen Gründen, vernachlässigt worden, und sie ist schon heute nicht mehr in der Lage, die Bedürfnisse einer dringend notwendigen Flexibilisierung der Verkehrssteuerung zu erfüllen.

Erst mit einer stark erneuerten Technologie auf den Ebenen Hardware und Software, für die, nota bene, dieser Rat erhebliche Mittel wird sprechen müssen, wird die Verkehrssteuerung endlich in der Lage sein, die Herausforderungen an eine intelligente Verkehrssteuerung der Zukunft zu bewältigen.

Stadträtin Ch. Meier: Ich denke, ich kann es auch relativ kurz machen. Es ist tatsächlich so, wie wir es jetzt gehört haben von verschiedenen Leuten, dass sich z.T. die Realität bereits ein bisschen aktualisiert hat.

Was die Technik dieser Lichtsignalsteuerungen angeht (Benedikt Zäch hat das jetzt gerade gesagt), das wird eine grössere Investition werden. Und ich hoffe, dass alle, die sich jetzt geäussert haben im Sinn einer hoffentlich besseren LSA,-Steuerung, sich bei der Kreditsprechung dann an die jetzigen Voten erinnern können.

Was sicher noch zu erwähnen ist: Wir haben in diesem Sommer ja auf der Zürichstrasse und der Technikumstrasse (auch das haben wir vorhin gehört) die «grüne Welle» ersetzt durch die einzelnen Grün-Phasen-Pakete. Ich denke, das war tatsächlich u.a. ein bisschen ein Versuch, der sich aber sehr bewährt hat. Die Situation auf der Zürichstrasse und auf der Technikumstrasse hat sich sehr entlastet seit dieser Umstellung. Und ich denke, das wird auch wegweisend sein für weitere Massnahmen.

Ratspräsident A. Geering: Damit ist die Interpellation betreffend Effizienz in der Verkehrssteuerung zur Kenntnis genommen.

10. Traktandum

GGR-Nr. 2017.94: Beantwortung der Interpellation F. Helg (FDP) betr. zeitliche Abwicklung von Strassenbauarbeiten

Ratspräsident A. Geering: Beantwortung der Interpellation betreffend zeitliche Abwicklung von Strassenbauarbeiten. Felix Helg.

F. Helg (FDP): Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausführliche Antwort.

Das Thema, wie Strassenbauarbeiten abgewickelt werden, ist immer wieder in der Öffentlichkeit aktuell. So hört man jeweils das Echo: «Kaum hat die Stadt einen Graben zugeschüttet, wird schon wieder ein Graben am gleichen Ort geöffnet.»

Insofern ist es interessant zu lesen, dass es offenbar eine Sperrfrist von fünf Jahren gibt - jedenfalls im Regelfall -, bis weitere bauliche Tätigkeiten am selben Ort anhandgenommen werden (Antwort auf Frage 4). Das ist etwas, das ich bislang so nicht wusste.

Die Antwort auf Frage 1 zeigt auf, wie viele Partner bei Strassenbauarbeiten involviert sind und wie komplex die Koordination sein kann. Ich konnte den Text der Antwort schon manches Mal gebrauchen, wenn mich Personen zum Management von Strassenbauarbeiten angegangen haben. Von daher hat sich der Aufwand für die Bearbeitung dieses Vorstosses sicher auch gelohnt.

Die Antwort auf Frage 2 zeigt aber auch auf, dass durchaus noch Potenzial vorhanden ist. Interessant ist ja das Beispiel aus der Stadt Zürich, wo bei idealer Kombination von Massnahmen eine Reduktion der Bauzeit um den Faktor 2,5 erreicht worden ist. Das heisst konkret zum Beispiel, dass die Bauzeit statt 12 Monate nur knapp fünf Monate dauerte. Ich möchte daher das Departement Bau ermuntern, hier am Ball zu bleiben. Im Übrigen sind ja auch bereits Geldmittel gesprochen worden, nämlich Fr. 150'000 für ein besseres Baustellenmanagement, und zwar mit dem Geschäft 2016.128, Kredit für die Sicherstellung des Verkehrsflusses, es ist in der Antwort auch entsprechend erwähnt.

F. Landolt (SP): Wir danken dem Stadtrat für die Antwort auf die Interpellation und nehmen sie zustimmend zur Kenntnis. Die Antworten auf die Fragen sind kohärent und differenziert. Wir erfahren, wie der Meccano einer öffentlichen Ausschreibung funktioniert; dass die komplizierten Überlegungen eine intensive Bauarbeit und verkürzte Bauzeit ermöglichen. Wir lernen aber auch, dass eine verkürzte Bauzeit eigentlich immer mit Mehrkosten verbunden ist, wo man dann abwägen muss. Wir wissen jetzt auch, dass Studien gemacht werden betreffend Umleitung und Verkehrsoptimierungen oder dass es über 150 Strassenbaustellen gibt, was doch eine beträchtliche Anzahl ist.

Aber: War das jetzt nötig? Was macht man jetzt damit? Es ist eigentlich operationell. Für mich sind das eigentlich operationelle Fragen, die im Grunde genommen nicht im Parlament diskutiert werden müssten.

M. Nater (GLP): Auch wir nehmen diese Antwort positiv zur Kenntnis. Der Bericht zeigt auf, dass die Stadt sich bemüht, die zeitliche Abwicklung der Strassenbauarbeiten zu optimieren und dabei die Finanzen, die Bauzeit und die Belastung für die Bevölkerung abwägt.

Die Stadt hat die drei Varianten «Baustelle unter Verkehr mit Lichtsignalanlage», «Einbahnverkehr» und «Vollsperrung» als Varianten genannt. Leider wird dabei die Baustelle unter Verkehr priorisiert, welche für die Bautätigkeiten die schwierigste ist. Eine Sperrung wäre aus Sicht Effizienz, Sicherheit und Mehrschichtbetrieb zu begrüssen und es würde auch ein dynamisches Versuchsfeld sein, wie sich die Verkehrsströme bei Sperrungen entwickeln.

In Veltheim gab es letztes einen Wasserrohrbruch und dadurch musste die Bachtelstrasse gesperrt werden. Ich kann Ihnen sagen: Die Ruhe, die in Veltheim war, als diese Strasse gesperrt war – der Durchgangsverkehr, der plötzlich weg war – plötzlich hat man wieder Kinder auf der Strasse gesehen, die gespielt haben. Und für uns, für Veltheim, wäre die Sperrung

dieser Bachtelstrasse wirklich sehr positiv. Und es wäre vielleicht gerade da gut gewesen, wenn man eine Vollsperrung gemacht hätte für zwei Wochen, und einfach mal untersucht hätte, was für einen Einfluss das wirklich auch auf die Entwicklung in Veltheim gehabt hätte. Aus meiner Sicht: Wenn man die Möglichkeit hat für eine solche Sperrung, dann soll man diese Sperrung durchführen, soll schauen, wie sich die Verkehrsströme entwickeln. Ich glaube, gerade z.B. bei der Bachtelstrasse könnte man gut aussen herum fahren – und für Veltheim wäre es eine Wohltat, wenn man dort wieder ein bisschen mehr Lebensqualität hätte.

B. Huizinga (EVP): Die EVP dankt dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Interpellation. Wir begrüssen es, dass die Stadt zur Beschleunigung der Strassenbauarbeiten nur in begründeten Ausnahmefällen auf Mehrschichtbetrieb setzt. Das zum Schutz des Baupersonals (wegen den Arbeitszeiten) und der Anwohner (wegen dem Lärm). Die Begründungen, warum zwischendurch der Eindruck besteht, einzelne Strassenabschnitte würden unkoordiniert innerhalb von kurzer Zeit wieder aufgerissen, sind sehr informativ. Das hat man sich wohl schon manchmal gefragt – jetzt weiss man es. Wir nehmen die Beantwortung der Interpellation positiv zur Kenntnis.

M. Wäckerlin (SVP/PP): Im Wesentlichen kann ich es kurz machen: Wir danken dem Stadtrat für die Antwort und nehmen sie weitgehend positiv zur Kenntnis. Ich kann mich auch weitgehend den Überlegungen von Felix anschliessen. Die Abwägungen sind nachvollziehbar. Die Einhaltung der Sperrfristen wäre noch zu verbessern. Und wenn wir schon bei unseren persönlichen Erfahrungen sind, möchte ich noch schnell anfügen: Irgendwie schafft es der Stadtrat immer, bei uns in Hegi draussen mehrere Seiten des Dorfes gleichzeitig aufzureissen. Aktuell gerade die Buckelpiste gleichzeitig mit der Rümikerstrasse. Und die Rümikerstrasse hatte man kurz vorher gerade offen, als man den Kanal gemacht hat. Jetzt muss man dort wieder etwas machen... Also irgendwie scheint es bei uns häufiger zuzuschlagen.

R. Diener (Grüne/AL): Wir Grüne/AL danken auch für die Antwort auf diese Interpellation. Wir sehen eigentlich grundsätzlich diese Problematik schon auch. Wir haben natürlich verschiedene Aufgaben - Sicherstellen der Funktion, die ein Objekt hat, wenn man etwas bebaut oder ändert. Das ist häufig eine sehr grosse Herausforderung. Und daraus ergibt sich natürlich der Konflikt mit der Zeit und die Beeinträchtigung von Anwohnern und und und. Oder eben von denen, die unterwegs sind auf der Strasse oder dem Weg.

Ich glaube, man darf sich keine Illusionen machen: Wenn man will, dass das schnell geht oder dass es effizienter läuft, muss man mehr investieren, dann muss man mehr Leute haben, dann braucht es Schichtbetrieb (mit seinen Seiteneffekten, dass es dann auch abends Lärm geben kann usw.). Das muss man sicher gut abwägen. Ich finde, im Grossen und Ganzen macht es die Stadt da ziemlich vernünftig.

Wo ich noch einen Punkt anmerken möchte, ist bei der Baukoordination, wenn es um mehrere verschiedene Werke geht oder mehrere verschiedene Bereiche betroffen sind. Da hat man wirklich häufig das Gefühl (viele Anwohner melden das auch immer wieder, man hört das immer wieder und ich habe es selber auch schon erlebt): Da wird aufgerissen, wieder zugemacht, wieder aufgerissen ... Da wäre es schon wünschbar, auch wenn es Latenzen gibt zwischendurch, wie wir gehört haben, dass diese Koordination besser laufen würde. Aber ich weiss, das sind hehre Vorstellungen. In der Praxis sind es kleine Randbedingungen. Und auch das Informationszeitalter hilft da wahrscheinlich nicht mal viel, sondern es wird dann sehr hektisch und dann auch nicht unbedingt koordinierter.

Also: Weiterhin viel Erfolg und in der Hoffnung, es laufe nicht mehr so schlecht in Zukunft.

Stadträtin Ch. Meier: Wir haben es gehört: Es sind sehr viele Stellen involviert, wenn Strassen aufgerissen werden. Selbstverständlich sind diese Stellen in einem sehr engen Austausch miteinander. Es ist selbstverständlich das Ziel, wenn immer möglich, das so gut als möglich zu koordinieren.

Es gibt dann eben Ausnahmefälle. Wir haben vorhin von dem Fall an der Bachtelstrasse gehört. Das war natürlich keine geplante Baustelle, sondern das war aufgrund eines Wasserrohrbruchs – und in einem solchen Fall muss es dann schnell gehen. Und dann kann man vielleicht auch die 5 Jahre-Frist nicht einhalten, die man grundsätzlich einhalten würde, bis man eine Strasse wieder aufmacht.

Was vielleicht einfach noch als neue Information gesagt werden kann: Die neue Abteilung Verkehr, die jetzt ja bei uns im Tiefbauamt ist, ist daran, ein Baustellenverkehrsmanagement aufzuziehen. Das Ziel eines solchen Verkehrsmanagement für Baustellen ist eben genau, dass man den Verkehrsfluss dann genauer beobachten und genauer steuern kann. Auch das war jetzt halt im Fall der Bachtelstrasse nicht möglich, weil das wirklich einfach schnell gehen musste.

Und so schön es für Euch ist, wenn es an der Bachtelstrasse ruhig ist – irgendwo fahren diese Autos durch und dort haben sie natürlich im Moment ein bisschen weniger Freude. Zu Marcs Anliegen wegen Neuhegi: Du widersprichst Dir. Einerseits stört es Dich, wenn in Neuhegi an verschiedenen Orten gleichzeitig gebaut wird – in einem früheren Votum heute Abend hast Du gesagt, es hätte gar keine Leute dort... Also wen soll es stören?

Ratspräsident A. Geering: Damit habt Ihr die Antwort auf die Interpellation betreffend zeitliche Abwicklung von Strassenbauarbeiten zur Kenntnis genommen.

Es ist 21.50 Uhr. Wir beginnen kein neues Traktandum mehr. Wir holen dann die Viertelstunde, die wir in beiden Sitzungen zusammen verloren haben, ein anderes Mal nach – z.B. bei der Budgetdebatte.

Ich wünsche Euch einen angenehmen Abend und eine gute Woche.

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Der Präsident:

Der 1. Vizepräsident:

Die 2. Vizepräsidentin:

A. Geering (CVP)

D. Oswald (SVP)

M. Sorgo (SP)