

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **27./28. Sitzung**
des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2020/2021
vom 19. April 2021

von 16.15 bis 18.30 Uhr und 19.30 bis 21.50 Uhr

AXA-Arena, Winterthur Grüze

Vorsitz: D. Oswald (SVP)

Protokoll: A. Fatzer

Entschuldigt: A. Büeler (Grüne), D. Pezzotta (SVP), Z. Dähler (EDU)

2. Traktandum

GGR-Nr. 2019.130: Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse: Erlass von drei neuen Verordnungen zur Parkplatzbewirtschaftung (ME.14.34)

Ratspräsident D. Oswald: Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse: Erlass von drei neuen Verordnungen zur Parkplatzbewirtschaftung (ME.14.34).

Ihr habt die Information bekommen. Wir werden am Anfang eine Eintretensdebatte machen, für alle drei Verordnungen gemeinsam. Dann werden wir in die Detailberatung dieser drei Verordnungen gehen. Dazu möchte ich noch sagen, dass bei der Verordnung über gebührenpflichtige Parkplätze beim Art. 6 der Kommissionsantrag fehlt. Wenn wir bei diesem Artikel sind, werde ich nochmals darauf hinweisen, damit die Kommissionsversion noch ergänzt wird. Und dann kommen wir zur Schlussabstimmung. Wenn es gewünscht ist von Euch, können wir vor der Schlussabstimmung auch nochmals eine Schlussdebatte machen, wenn die Fraktionen eine Gesamtwürdigung machen möchten.

Zum gesamten Ablauf: Wir werden um 19.30 Uhr nach dem Nachtessen mit der Fragestunde beginnen. Es sind auch dort einige Fragen offen. Ich denke, wir müssen vorwärtsmachen, damit wir alles erledigen können, das wir heute erledigen wollen.

Das Wort zur Eintretensdebatte hat zuerst Martin Zehnder.

M. Zehnder (SSK): Die vorliegende Weisung beinhaltet drei Verordnungen zu ähnlichen, aber doch klar unterscheidbaren Themen. Die Komplexität und auch die emotionale Verankerung haben diese Präsentation vielleicht ein bisschen gross werden lassen. Ich werde Euch folgende Themen näherbringen:

- Namen der drei Verordnungen und die Abgrenzung PPVO und «blaue Zonen»
- Zielsetzung der Parkraumplanung und dieser Revision
- Vernehmlassung

- Details zu VgP, PBZ, NPV

Die drei Verordnungen: Es werden mit dieser Weisung folgende drei Verordnungen erlassen: Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP), darin werden die Preisbänder und Zeiträume für das Abstellen der Motorfahrzeuge reglementiert, welche mit Parkuhren bezahlt werden.

Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ). In dieser Verordnung werden die Preisbänder und die Bedingungen für einen Erhalt der Parkkarte festgeschrieben. Mit dieser Parkkarte kann tagsüber in blauen Zonen geparkt werden.

Die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung NPV) wird hier in der Umgebung allgemein als Laternengebühr liebevoll bezeichnet. Hier werden die Bedingungen für das Abstellen der Autos auch während der Nacht geregelt. Eine Kombination der Parkkarte für Tag und Nacht ist vorgesehen.

Ich möchte noch eine Abgrenzung machen: Um was geht es nicht? In der Diskussion um die Parkplätze, sowohl mit Kommissionsmitgliedern aber auch mit Personen ausserhalb des politischen Umfeldes, hat sich schnell gezeigt, dass folgende zwei Verordnungen gerne von neuem zur Diskussion gestellt werden, obwohl wir im Gemeinderat diese Abstimmungen schon hinter uns haben.

Zum einen geht es um die PPVO, also die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze auf privatem Grund. Diese wurde am 16. September 2019 hier im Rat beschlossen und darf als erledigt angesehen werden.

Ebenfalls das Einführen der Blauen Zonen in Winterthur. Der Kredit von 700'000 Fr. für die flächendeckende Einführung der blauen Zonen auf dem ganzen Stadtgebiet wurde ebenfalls am 16. September 2019 hier im Gemeinderat beschlossen und steht deshalb ebenfalls nicht wieder zur Debatte oder zur Diskussion.

Zielsetzungen der Parkraumplanung: Was sind die Zielsetzungen der Parkraumplanung? Im Wesentlichen wird in den Verordnungen beschrieben, dass die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet, also deren Nutzung gegenüber der Stadt finanziell abgegolten werden muss. Das Parkieren an stark frequentierten Stellen soll auch zeitlich eingeschränkt werden. Dies wird erreicht, indem schlicht ein fixer Zeitraum festgelegt wird, oder aber die Preise mit der Zeit steigen.

Ebenfalls wird abgebildet, dass die öffentlich zugänglichen Parkplätze «in den Zentren für die Kundschaften» und «in den Wohnquartieren für die Bewohner» frei sein sollen. Dass es Ausnahmeregelungen für spezifische Bedürfnisse der Gewerbetreibenden braucht, stellt hier niemand in Frage.

Ziele der Revision: Die Ziele dieser Revision gehen darüber hinaus auch noch auf den Aspekt ein, dass die jetzt geltenden Verordnungen schon lange so sind, wie sie immer waren und deshalb zum Teil auch nicht mehr zeitgemäss sind. Es sollen einheitliche Bewilligungen für die Blauen Zonen wie auch für die Laternengebühr möglich sein. Die Bewirtschaftung soll einfacher und v.a. einheitlicher werden. Dazu wird neben der Kontrollgebühr neu auch eine Benutzungsgebühr verlangt.

Der Pendlerverkehr soll beschränkt werden. Bei den Gebühren wird angestrebt, ein Preisniveau zu erreichen, welches zwischen dem von Zürich und dem von der Ostschweiz liegt. Die Nähe zu Zürich rechtfertigt es nicht, die gleichen Preise zu verlangen, aber die Preise tiefer anlegen, als es in den noch weiter östlich liegenden Städten üblich ist, das will man auch nicht.

Und wie schon angetönt, sollen die veralteten Erlasse modernisiert werden.

Zur Kontroll- und Benutzungsgebühr möchte ich eine kurze Erläuterung einblenden, wie sie in der Weisung auch schon dargestellt wurde: Hier wird erklärt, dass die Kontrollgebühr für die Stadt höchstens den Aufwand decken darf. Mit der Einführung der Benutzungsgebühr kann darüber hinaus auch ein Preis für den gesteigerten Gemeindegebrauch erhoben werden. Gesteigerter Gemeindegebrauch kann in Zentrumszonen schon nach 30 Minuten beginnen, während ausserhalb der Zentren auch Parkzeiten über 30 Minuten noch als gemeinverträglich bezeichnet werden.

Bevor ich auf die Verordnungen im Einzelnen zu sprechen komme, möchte ich zwei Punkte aus dem politischen Prozess beleuchten. Vom 21. März bis zum 21. Juni 2019 wurde eine

Vernehmlassung unter interessierten Kreisen durchgeführt. Von den angeschriebenen Kreisen wurden 29 Antworten eingereicht. Darunter sind 9 Parteien, 10 Interessenverbände und Gewerbevertretende, 5 Orts- und Quartiervereine, eine Parkhausbetreiberin und 4 Privatpersonen.

Die Wünsche gingen sehr weit auseinander. Der Stadtrat hat deshalb an seinem Vorschlag keine Änderungen mehr vorgenommen und die Weisung mit den Verordnungen, so wie sie in die Vernehmlassung geschickt wurde, dem Gemeinderat vorgelegt. Er weist darauf hin, dass der stadträtliche Vorschlag bereits sehr ausgewogen ist und als Kompromiss der eingegangenen Haltungen der Vernehmlassungsteilnehmenden zu verstehen sei.

Sollte sich unter den Zuschauern Vertreter der Vernehmlassungsparteien befinden, ich kann Ihnen versichern, dass die allermeisten Wünsche aus den Vernehmlassungsantworten durch die gewählten Mitglieder des Gemeinderates in der Kommission besprochen wurden. Viele der Wünsche wurden als Anträge gestellt und diskutiert. Es kam aber so, wie es der Stadtrat und die Mitarbeiter der Verwaltung schon im Vernehmlassungsverfahren vorausgesehen haben. Der Kompromiss wurde schon in der Weisung ausgearbeitet. Das führte dazu, dass die meisten Anträge abgelehnt wurden und nur wenige Anträge haben es bis hier in den Gemeinderat mit einer Mehrheit als Kommissionsanträge geschafft.

Es hat mich etwas nervös gemacht, dass wir kaum Gäste haben. Ich wollte da zu den Gästen sprechen...

Zur Besprechung in der Kommission: Wir haben sehr viele Sitzungen gehabt und erschwert durch die Pandemie-Situation auch über einen beachtlichen Zeitraum hin verteilt. Für die Kommissionsmitglieder hatte das zur Folge, dass sie sich jedes Mal vor der Sitzung wieder zuerst mit dem Stand der abgeschlossenen Arbeit auseinandersetzen mussten. Wegen den Fluktuationen im Gemeinderat gab es Mitgliederwechsel und sogar einen Präsidiumswechsel in der Kommission für Soziales und Sicherheit. Und nach den Ersatzwahlen wechselte sogar die für das Geschäft federführende Stadträtin.

Wegen den vorhin beschriebenen Abhängigkeiten zu den in der BBK behandelnden Geschäften zur PPVO und Einführung der flächendeckenden Blauen Zone, erachteten wir es in der SSK als sinnvoll, einige Artikel aus den jetzt vorliegenden drei Verordnungen an die BBK zur Vorbesprechung zu übergeben. Das Grundwissen wurde dort schon aufgebaut und die Zusammenhänge konnte durch deren Mitglieder schneller erfasst werden.

Folgende Artikel wurden zur Besprechung der BBK übergeben: VgP Art. 5, PBZ Art. 3-5 und Laternengebührverordnung Art. 3.

Zu den Verordnungen möchte ich nicht alles, was es zu besprechen gab, einzeln erläutern, schliesslich werden heute noch sehr viele Anträge zu diesen Verordnungen gestellt und die Redner werden auf die einzelnen Artikel sicher noch ganz genau eingehen. Kurz aber einen Überblick, was in welcher Verordnung steht, möchte ich hier präsentieren.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP): Schon jetzt werden bestimmte Parkplätze mit Parkuhren bewirtschaftet. Die Gebiete, wo diese Bewirtschaftung Anwendung finden, sollen ausgeweitet werden. Die Parkplätze, die zentral liegen, sollen verteuert werden. Die Pläne mit den eingezeichneten Zonen liegen dieser Verordnung bei. In dieser Verordnung wird auch von Zielorten gesprochen. Diese Zielorte, wie z.B. der Reitplatz an der Töss oder das Bruderhaus, sollen einen speziellen Parkier-Tarif erhalten. Die Diskussion in der Kommission ging der Frage nach, ob alle Zielorte einzeln in der Verordnung aufgezählt werden sollen, oder ob es genügt, wenn man weiss, dass der Stadtrat diese Zielorte definieren kann.

Die Artikel mit den Benutzungsgebühren beinhalten nicht nur deren Höhe, sondern auch den Zeitpunkt, ab wann diese fällig wird. Das ist ein Diskussionspunkt, der hier im Rat sicher nochmals aufgegriffen wird.

Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ): In der PBZ geht es um die Bewilligungen für die blauen Zonen. Hier wurde erkannt, dass die Abhängigkeit zur PPVO eine Rolle spielt, weshalb ein Modell geprüft wurde, wie es in Biel zur Anwendung kommt. Dabei geht es darum, dass wenn es Möglichkeiten gibt, das Auto in einer Garage zu parken, es zu einer Verwehrung der Bewilligung auf der Strasse kommen kann. Dieser Frage ist vor allem die BBK auf den Grund gegangen.

Weiter geht es natürlich auch hier um Preise. Aber die zeitliche Gültigkeit des Parkierens in der Blauen Zone wird nicht da geregelt, sondern das ist Bundesrecht. Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung NPV): Die NPV hat am wenigsten zu reden gegeben, hier wurden vor allem Anpassungen an eine moderne Bewirtschaftung eingeführt. So soll die Bewilligung auf ein Gesuch hin erteilt werden und die Kontrolle kann auch durch eine von der Polizei beauftragte private Institution durchgeführt werden. Besitzenden einer Parkierungsbewilligung für die Blaue Zone wird eine Kombikarte mit eingeschlossenem Nachtparkieren angeboten. Zum Abschluss: Wie schon gesagt, ich könnte jetzt noch lange die einzelnen Artikel erläutern, aber ich denke, wenn Sie die jetzt kommenden Anträge der verschiedenen Fraktionen hören, werden Sie sich genügend mit der Materie auseinandersetzen können. Die Kommissionen haben viele Stunden gearbeitet. Es wurden sehr viele gegensätzliche Anträge eingebracht, sowohl Gebühren-Erhöhung wie auch Gebühren-Senkung wurde gefordert. Die Quartierzonen sollten mal grösser und mal kleiner gestaltet werden. Es ist ja im Interesse jeder Fraktion, ihre Sichtweise hier nochmals darstellen zu können und auch unterlegene Anträge nochmals zu stellen. Wir Politiker wollen, dass unsere Arbeit auch von den Medien wahrgenommen wird, und ein Kompromiss, der in der Kommission erreicht wurde, kann medienwirksam hier nochmals aufgerollt werden. Dass zur Positionierung und Profilierung auch klar unterlegene Anträge nochmals gestellt werden, wissen wir hier wohl alle, und haben wir auch alle schon mal gemacht. Es ist aber leider auch eine Diskreditierung der Kommissionsarbeit, wenn alle klar unterlegenen Anträge nur zu Effekthascherei und zum Ergattern von politischer Aufmerksamkeit hier nochmals gestellt werden. Insofern sind wir froh, dass wir heute Abend nur einen Auszug aller in den Kommissionen unterlegenen Anträge hören werden. Zur Abstimmung: Wir haben in der Kommission darüber gesprochen und ich sagte auch im Vorfeld, dass ich an dieser Stelle einen Ordnungsantrag stellen werde. Aber ich habe Marc Bernhard ein Mail geschrieben und er hat mir versichert, dass es keinen Ordnungsantrag braucht, um über die einzelnen Verordnungen einzeln abstimmen zu können. Wir haben eine Weisung und in dieser sind die drei Verordnungen drin. Eigentlich bestimmt der Gemeinderat über eine Weisung oder über die Anträge, die dort drin bereits aufgelistet sind. Es ist aber so, dass jede Verordnung automatisch dem Referendum untersteht. Und deshalb für die, die jetzt erwartet haben, dass ich den Ordnungsantrag stelle: Es ist gar nicht nötig. Es kommt ohnehin so, dass wir über jede Verordnung einzeln abstimmen müssen. Und da ja schon Referenden angetönt wurden, macht es Sinn, wenn wir die Abstimmungen auszählen, damit wir dann für eine allfällige Abstimmungszeitung bereits die Resultate haben. Das wäre es aus der Kommission.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Im Rahmen des Eintretens möchte ich mich folgendermassen äussern: Mit den vorliegenden drei Weisungen ist die Mitte/EDU-Fraktion unzufrieden. Es ist eben kein Kompromiss, wenn die Meinungen in der Vernehmlassung so weit auseinandergehen, dass der Stadtrat sagt, es ist diametral, und seinen eigenen Vorschlag bringt. Und es ist erst recht kein Kompromiss, wenn in der Kommission die eine Seite mit ihren Anträgen immer unterliegt und auf der anderen Seite noch mit Anträgen verschärft wird, was vom Stadtrat vorliegt. Ein Kompromiss sieht meines Erachtens doch wirklich anders aus als das, was wir hier haben.

Die Mitte/EDU-Fraktion ist nicht grundsätzlich gegen eine Parkraumbewirtschaftung. Aber in der vorliegenden Weisung wird zu weit gegangen. Ist dies das Resultat einer links-grünen Politik, die lieber powert, als einen Konsens zu suchen, der auch die Minderheiten einbindet? Das Resultat dieses Powerplays wird sein, dass die Verordnungen vom Stimmvolk beurteilt werden müssen. Denn wir gehen davon aus, dass unsere Anträge auch heute kein Gehör finden werden - leider.

Zu den einzelnen Weisungen:

Verordnung gebührenpflichtiges Parkieren: Es werden neben der Zentrumszone Innenstadt weitere Zonen geschaffen, zum einen Quartierzonen, zum anderen die Zentrumszone Neuhegi. In diesen Zonen wird nicht nur eine Kontrollgebühr erhoben, sondern es kann auch eine

Benutzungsgebühr erhoben werden. Den Unterschied hat Martin schon ausgeführt, vielen Dank. Über die Kontrollgebühr hinaus soll so eine weitere Verteuerung zur Lenkung des Verkehrs und zur Nutzung der Parkflächen erhoben werden. Auch damit sind wir im Grundsatz einverstanden. Allerdings ist uns die Ausdehnung dieser Zone Neuhegi zu gross. Damit sind wir nicht einverstanden. Auch gegen die speziellen Zielorte, die Martin auch erwähnt hat, sind wir nicht grundsätzlich. Allerdings muss die Kompetenz zu Bezeichnung der speziellen Zielorte beim Parlament liegen und nicht beim Stadtrat. Es kann nicht sein, dass der Stadtrat in eigener Kompetenz diese Zielorte festlegt. Die Gefahr ist viel zu gross, dass über kurz oder lang der grösste Teil der Stadt spezieller Zielort sein wird. Das Ziel der Verkehrssteuerung über Parkgebühren ist ein politisches Ziel, dem wir uns grundsätzlich nicht verwehren. Aber entsprechend soll die Parlamentspolitik festlegen, wo diese Steuerung stattfindet. Und es geht nicht an, dass auch motorisierte Zweiräder künftig gebührenpflichtig parkieren sollen. Vom Motorrad über den Roller bis zum E-Bike sollen künftig alle motorisierten Zweiräder mit Parkgebühren belastet werden. Dies trotz ihrer Flächeneffizienz und obwohl sie ein gutes Mittel wären, um den innerstädtischen Verkehr zu entstopfen. Die Gebühr, die diese Zweiräder bezahlen werden, wird die gleiche sein, wie für einen SUV. Zumindest hat man in der Verordnung keine Differenzierung zwischen Zweirädern und Vierrädern bezüglich der Gebühr. Blaue Zonen-Verordnung: Auch da darf ich sagen; wir sind nicht grundsätzlich gegen flächendeckende blaue Zonen. Wir hatten der Weisung, die Martin erwähnt hat zur flächendeckenden blauen Zone, zugestimmt. Beim Kredit von 700'000 Fr., um das zu markieren, standen wir nicht im Weg. In der Weisung dort heisst es (ich zitiere): Es solle der Grundsatz gelten, «dass einerseits Anwohnende eine Parkkarte für ihr Wohngebiet beantragen können. Andererseits die Möglichkeit, dass Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einem Stadtzentrum liegt, sowie Einwohnerinnen und Einwohner von Aussenwachen ohne ÖV-Anschluss eine Anwohnerparkkarte für eine angrenzende Zone beantragen können.». Dieses Prinzip wird mit der vorliegenden Verordnung ausgehebelt. Und zwar mit den Verschärfungen, die in der Kommission noch eingebracht wurden. Es war nie vorgesehen in diesem Rat, dass man über ein kompliziertes und bürokratisches Verfahren belegen muss, dass man auf dem eigenen Grund keine Parkmöglichkeit hat. Das muss man aber neu, wenn man diese Verordnung so annimmt.

Es stört uns auch, dass keine fixen Gebühren festgelegt werden in dieser Verordnung, sondern Gebührenbänder. Auch hier gilt, mit den Gebühren soll gelenkt werden. Es wird also mehr verlangt, als durch die Belastung des Allgemeingutes gerechtfertigt ist. Eine solche Lenkung braucht eine hohe politische Legitimität, weshalb die Festsetzung der Gebühr – nicht eines Gebührenbandes – durch das Stadtparlament erfolgen soll und nicht durch den Stadtrat. Zur Nachtparkierungsverordnung: Mit der NPV könnten wir grundsätzlich leben. Der Stadtrat hat uns aber klargemacht, dass die drei Verordnungen zusammengehören und eine Einheit bilden. Insofern bleibt uns nichts anderes übrig, als die Nachtparkierungsverordnung mit den anderen beiden in Sippenhaft zu nehmen.

Zusammengefasst: Wir treten heute auf die Beratung ein. Für eine Zustimmung zu den Verordnungen in der Schlussabstimmung bräuchte es aber wesentliche Anpassungen in den Verordnungen. Deshalb bringen wir die Anträge aus der Kommission nochmals. Leider gehen wir aber davon aus, dass wir keinen Erfolg haben werden.

B. Helbling (SP): Über den Hintergrund der drei Verordnungen wurden wir von Martin Zehnder schon gut vorinformiert. Uns liegt ein ausgewogenes Paket vor. In insgesamt 14 Beratungen in der SSK und BBK wurde viel Zeit darauf verwendet, die vorliegenden Artikel vertieft zu diskutieren. Schlussendlich liegt nach unserer Meinung ein Kompromiss vor, den wir von der SP unterstützen.

Durch die erneuten Anträge, die nun von der FDP, der Mitte und der SVP gestellt werden, wird die Kommissionsdebatte zum Teil nochmals geführt werden müssen. Die SP-Fraktion hat sich deshalb entschlossen, zwei ihrer Anträge auch nochmals zu stellen. Der öffentliche Raum soll effizient genutzt werden. Dazu gehört ein angemessenes Angebot an Parkplätzen. Im innerstädtischen Raum haben Parkhäuser und Tiefgaragen Priorität, um den Strassenraum zu entlasten. Öffentliche Parkplätze in Wohnquartieren sind grundsätzlich subsidiär. Wir

sind überzeugt: Eine Begrenzung der Zunahme der MIV-Fahrten trägt zur Lebensqualität in Winterthur bei. Aus diesem Grund haben wir damals die flächendeckende Einführung der blauen Zone, über die 2019 abgestimmt wurde, begrüsst, da das sicher zu einer Reduktion von Pendlerfahrzeugen führt. Uns liegt jetzt die dazugehörige Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone vor. Auch die VgP und die NPV gehören zu diesem Paket der öffentlichen Parkraumbewirtschaftung und haben einen direkten Bezug zum städtischen Gesamtverkehrskonzept.

Es wurde schon gesagt: Die drei Verordnungen waren veraltet und werden jetzt den heutigen Anforderungen und den aktuellen Grundlagen angepasst. Bewilligungen sollen sobald als möglich über eine elektronische Plattform eingeholt werden. Dafür benötigen wir die angepassten Rechtsgrundlagen in den Verordnungen. Die Anwohner sollen eine Parkkarte für die blaue Zone erhalten, wenn sie keine Parkiermöglichkeiten auf privatem Grund haben. Deshalb unterstützt die SP grundsätzlich das auf Winterthurer Verhältnisse angepasste Bieler Modell, das ganz sicher umsetzbar sein wird.

Und für uns macht es Sinn, dass wir einen Gebührenrahmen mit Minimal- und Maximalbetrag definieren, der dem Stadtrat die Möglichkeit von einer massvollen Anpassung nach einer gewissen Zeit ohne Verordnungsrevision erlaubt.

Gleich sehen wir es bei den speziellen Zielorten. Wir sind überzeugt, dass der Stadtrat sehr sorgfältig spezielle Zielorte bestimmen wird. Wir haben es in der SSK auch präzisiert, dass es sich da um stark frequentierte Ausflugsziele und Sportanlagen handelt.

Über alles gesehen sind wir überzeugt, dass die Interessen des Gewerbes und der Anwohnenden mit dieser Vorlage gebührend berücksichtigt werden.

B. Huizinga (EVP): Dieses Geschäft macht die z.T. diametral auseinanderliegenden Interessen der politischen Parteien sichtbar. Die EVP nimmt für sich in Anspruch, eine ganzheitliche und somit vermittelnde Partei zu sein. Wir sehen solide ausgearbeitete Kompromisse als tragfähige Lösungen, welche die Bevölkerung mittragen kann und die ihr dienlich sind. Extreme Positionen machen in Verhandlungen Sinn, jedoch nicht im Verordnungsergebnis. Durch diese Grundhaltung haben wir uns entschlossen, den Kommissionsantrag, der in den Debatten in der SSK und der BBK obsiegt hat, zu unterstützen.

Mit den folgenden Zielen der Revision wie der einheitlichen Bewilligung für unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone und das nächtliche Dauerparkieren, wie der möglichst einfachen und ebenfalls einheitlichen Ausgestaltung der Bewirtschaftung des Parkraums sowie der Beschränkung des Pendlerverkehrs, der Gebührenhöhe, die zwischen Zürich und St. Gallen liegt (wo wir ja de facto auch geografisch liegen) und der Anpassung von veralteten Erlassen an aktuelle Verhältnisse – mit all diesen sind wir einverstanden.

Bei der folgenden Behandlung der Anträge möchten wir festhalten, dass wir aus unserer eigenen Weltanschauung, nämlich der Bewahrung der Schöpfung, dem Klimaschutz, ideell die Vorschläge von linker Seite mittragen. Ich habe es da im Rat bereits einmal erwähnt: Wenn man das weltoffene Blau und das hoffnungsvolle Gelb von den EVP-Parteifarben ineinanderfliessen lässt, bekommt man ein sattes Grün. Seit jeher, seit 1919 nämlich, sind wir im Kanton Zürich die Partei, die sich für klimafreundliche Themen einsetzt. Gleichzeitig sind wir überzeugt, dass politische Erlasse breit abgestützt sein sollten, um die Akzeptanz und somit auch die Umsetzung zu gewährleisten. Bei der folgenden Debatte behalten wir stets die Verhältnismässigkeit im Auge. Es geht darum, kein Wunschkonzert zu orchestrieren, sondern einen pragmatischen Entscheid zu fällen, der schlussendlich der Exekutive erlaubt, auf zukünftige Entwicklungen im Bereich Parkraumbewirtschaftung reagieren zu können. Als Legislative geben wir den Rahmen, eine Bandbreite vor. Es erscheint uns vermessen und unprofessionell, in das operative Geschäft eingreifen zu wollen. Die EVP trägt deshalb wie angekündigt den vom Stadtrat und den vorberatenden Kommissionen vorliegenden Vorschlag mit.

R. Heuberger (FDP): Der Einführung der blauen Zone in Quartieren mit Pendlerdruck steht auch aus Sicht der FDP nichts entgegen. Pendler in Bahnhofsnähe, wo Parkplätze ohnehin

schon Mangelware sind, gratis Parkplätze zur Verfügung zu stellen, macht keinen Sinn. Zumal das jene Parkplätze sind, die eigentlich die Anwohnerinnen und Anwohner dringend selbst benötigen.

Was aber der Stadtrat mit den drei vorliegenden Vorlagen macht, geht weit darüber hinaus. Aus unserer Sicht zu weit darüber hinaus. Und ich erlaube mir da die Bemerkung: Barbara hat vorhin gesagt, Extrempositionen seien nicht angebracht. Die Anträge, die wir heute Abend einbringen, sind alle auf dem Status quo von heute. Das können keine Extrempositionen sein.

Statt die blaue Zone dort konsequent einzuführen, wo der Pendlerdruck tatsächlich besteht, hat der Stadtrat 2017 in eigener Kompetenz eine flächendeckende blaue Zone in der ganzen Stadt eingeführt. Und da hat Bea Helbling geirrt: Nicht wir haben beschlossen, dass die flächendeckende blaue Zone eingeführt wird. Wir haben lediglich den Umsetzungskredit für die flächendeckende blaue Zone von 700'000 Fr. gewährt. Dass damit auch ein Abbau von zahlreichen Parkplätzen verbunden ist, hat der Stadtrat zwar in der Debatte zum Umsetzungskredit für die blaue Zone in Abrede gestellt. Wenn ich aber die Anträge, die damals eingebracht wurden, bzw. die Diskussionen, die geführt wurden, und die Anträge von heute betrachte, ist der Abbau von Parkplätzen in Quartieren das Ziel von einigen Exponenten in diesem Rat. Wir hingegen sind aber davon überzeugt, dass der bereits in wenigen Jahren vollständig dekarbonisierte Individualverkehr auch in Zukunft seinen Teil zu einer leistungsfähigen Gesamtmobilität der Winterthurer Bevölkerung leisten wird, z.B. für Arbeitnehmende, die ausserhalb der Betriebszeiten auf dem Arbeitsweg sind, aber auch für Transporte, für Handwerker und Zulieferer.

Heute sprechen wir eben nicht über die Einführung von blauen Zonen, sondern (wie Martin es zu Recht gesagt hat) nur über die monetäre und zeitliche Bewirtschaftung des öffentlichen Grundes durch Parkierende. Dass das ein sehr heikles Thema ist, hat sich in der Abstimmung zur PPVO 2015 deutlich gezeigt. Damals war die Bewirtschaftung des öffentlichen Grundes noch Teil der Parkplatzverordnung. Und meines Erachtens auch der Grund dafür, dass die Bevölkerung die damalige PPVO wuchtig abgelehnt hat. Umso wichtiger ist es, dass wir den erneuten Anlauf zur gesamtstädtischen Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen vernünftig regeln.

Wie wir bereits in der Vernehmlassung zu den drei Vorlagen transparent kommuniziert haben, überschreiten die Vorlagen, die jetzt vorliegen, in vier Punkten unsere rote Linie.

Dass Bewohnerinnen und Bewohner und Besucher von Neuhegi schlechter gestellt sein sollen als im Rest der Stadt, indem Neuhegi nicht wie z.B. Oberi und Töss als Ortszentrum gilt, sondern als Zentrumszone. Was es zwar auf dem Papier in der BZO ist, aber nicht in der gelebten Realität. Das hat gravierende Konsequenzen für die Betroffenen.

Dass der Stadtrat die Kompetenz erhalten soll, Gebühren gegenüber heute in eigener Regie mehr als zu verdoppeln bzw. bei den Sonderbewilligungen sogar zu versechsfachen, ist für uns nicht akzeptabel.

Dass die Verwaltung auf der Basis einer Formulierung, die Tür und Tor öffnet für Willkür, die Kompetenz erhalten soll, die Anzahl Parkplätze für Personen, aber insbesondere auch für Handwerksbetriebe selbst einzuschränken, geht nicht. Wer inskünftig eine Anwohnerkarte für sein Auto möchte, muss zuerst beweisen, dass er dazu keine Parkplätze im eigenen Haus mieten kann. Die Hausverwaltung muss das bestätigen. Da wird völlig unnötig ein Verwaltungsmonster kreiert, das nur kostet und den Erhalt der Anwohnerkarte in die Länge zieht. Mit diesem Ansatz (es wurde gesagt: Das Bieler Modell) lösen wir kein Problem, das Winterthur im Gegensatz zu Biel gar nicht hat. Wir haben nicht dieselben Probleme, wie sie Biel hatte. Und das muss man einfach zur Kenntnis nehmen. Die Idee stammt wenigstens nicht vom Stadtrat. Die Kommission hat diesen Passus selbst eingeführt.

Wir haben von Anfang an gefordert, dass die Bewirtschaftung der Parkplätze erst dann eingeführt wird, wenn eine elektronische Bewilligungsplattform für die Abwicklung vorhanden ist. Alles andere ist der Bevölkerung nicht zuzumuten, es entspräche Smart City im Jööö-Effekt. Oder: Smart City für Höhlenbewohner.

Da die physische Umsetzung der flächendeckenden blauen Zone, obwohl wir diese 2019 genehmigt haben, offenbar noch nicht in Angriff genommen wurde, ist der Zeitpunkt also gut,

um zu sagen: Es wird erst eingeführt, wenn wir die elektronische Plattform haben. Wir schaffen das.

Mit unseren Anträgen wollen wir heute zusammen mit der Mitte/EDU und der SVP nochmals einen Anlauf machen, um die für uns wichtigen Punkte in diesen drei Vorlagen im Sinne einer vernünftigen und für die Bevölkerung nachvollziehbaren Vorlage zu ändern.

Die Begründung der Anträge werde ich gerne in der Detailberatung einfügen.

Wir treten auf die Beratung ein und werden uns mit den Anträgen nochmals einbringen.

M. Zehnder (GLP): Die Grünliberalen befürworten die vom Stadtrat vorgelegte Vernehmlassungsvorlage zur Revision der Parkierungsverordnung. Die Vorlage bringt keine tiefschürfenden Änderungen und ist daher auch kein wirklich grosser Wurf. Es ist vor allem eine pragmatische Lösung. Sie ist geprägt durch eine andauernde Interessensabwägung zwischen Erschliessung und Verkehrslenkung.

Es ist Zeit für diese Vorlage, angesichts der zögerlichen Umsetzung des Massnahmenplans Lufthygiene sogar höchste Zeit.

Wir von der glp wollen zusammen mit den Mitte-Linksparteien hier nochmals klarstellen, dass die vom Stadtrat verabschiedete und von der Kommission nur marginal geänderten Verordnung ein Kompromiss ist, bei dem alle Diskussionsteilnehmer von ihren Zielen Abstriche machen mussten. Wir setzen uns daher dafür ein, dass die Vorlage nun in der vorliegenden Form zügig verabschiedet werden kann.

Parkplatzpolitik allein kann die bestehenden Verkehrsprobleme der Stadt nicht nachhaltig lösen. Verkehrspolitisches Ziel bleibt die Verbesserung des Modal-Splits. Wir wollen nicht, dass die Pendler ihre Autos auf dem öffentlichen Grund gratis stehen lassen. Mit diesen drei neuen Verordnungen kommen wir diesem Ziel zwar nur ein bisschen näher, aber wir sind wenigstens auf dem richtigen Weg.

Die Prüfung des Bieler Modells hat gezeigt, dass es in Winterthur möglich ist, für die Bevölkerung einen Mehrnutzen zu generieren, ohne dass die Parkplatzbenutzer eine grosse Bürde auf sich nehmen müssen. Die unveränderte Übernahme des Bieler Modells wurde aber auch von uns abgelehnt, weil sie zu starr und zu restriktiv ist. Wir unterstützen die nun angepasste Version in der Verordnung.

Die leichte Erhöhung der Parkierungspreise sind im vorgeschlagenen Gebührenband in einer genügenden Breite angelegt, so dass der Stadtrat die Preise in der näheren Zukunft fair und moderat anpassen kann, ohne dass der Gemeinderat schon in kurzer Zeit wieder über Bestandteile der Verordnung befinden muss.

Wir werden die Kommissionsanträge unterstützen und alle weiteren Anträge, sowohl von rechts wie von links, ablehnen.

K. Frei (Grüne/AL): Kurz vor der Jahrtausendwende war es, 1999, als ein guter Teil der Winterthurer Innenstadt zur Fussgängerzone wurde. Ich weiss nicht, wer sich noch alles an diesen «Paukenschlag» erinnert, aber vorausgegangen sind sicher auch damals harte Kämpfe. Seit 22 Jahren kommen wir deshalb in den Genuss, unsere Altstadt, die bestimmt auch deshalb im Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung ist, zu Fuss und auf dem Velo zu geniessen. Dass das auch einmal anders war, daran denkt man heute wahrscheinlich nicht mehr, wenn man durch die Winterthurer Altstadt flanieret.

Wenn es nun heute darum geht, für Winterthur einen breit abgestützten Vorschlag der Parkraumbewirtschaftung anzunehmen, dann bitte ich Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wenigstens für einen Augenblick die Brille des «Links=Autoverhinderer» und «Rechts=Vernünftig»-Schemas abzulegen. Wir wären da auch ein ziemlich grosser unvernünftiger Haufen. Es ist ja aber nicht so, dass bei einer Annahme der drei Vorlagen die PW-Nutzerinnen und Autofahrer schwer benachteiligt würden. Wir haben es gerade schon gehört von Martin Zehnder. Es ist eine sehr moderate, dreiteilige Vorlage. Und ganz im Gegenteil: Schauen wir den Flächenverbrauch an, so ist dieser immer noch deutlich zugunsten des MIV. Und die Fussgängerinnen und die Radler teilen sich nach wie vor das viel kleinere Kuchenstück auf den Strassen auf. Und dazu, als Sahnehäubchen, haben sie auch immer noch den Lärm und das Abgas.

Als neue SSK-Präsidentin habe ich im letzten August eine bereits weit gediehene Parkraumplanung übernommen und bis im Dezember in drei weiteren (total 9) Lesungen begleiten dürfen. Der breite Konsens nach einer Lenkungswirkung ist trotz teils harten Diskussionen immer bestehen geblieben. Dass wir diese brauchen, ist, glaube ich, in Zeiten der weltumspannenden Sorge um unseren Planeten allen klar. Die Suche nach einem fairen Kompromiss hat immer die Grundlage gebildet, auch wenn das heute Abend nun zum Teil anders dargestellt wird. Und mich erstaunt die Darstellung der rechten Ratsseite, die jetzt am Durchsickern ist, ihre Anliegen seien auf der Strecke geblieben, schon ein bisschen. Ich finde es merkwürdig. Das entspricht nämlich nicht der Realität.

Die Fraktion Grüne/AL hat sich zum Teil zusammen mit der SP und teils alleine während der Kommissionsarbeit von verschiedenen, substanziellen und für uns wirklich wichtigen Verbesserungen verabschieden müssen. Das hat wehgetan und macht es immer noch. Und wir mussten einsehen, dass Langsamverkehr und Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Velofahrer leider auch heute noch nicht die Unterstützung haben, um unsere Stadt in absehbarer Zeit wirklich für alle Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu machen. Der flächenmässige Fokus liegt auch heute noch ganz klar auf dem motorisierten Privatverkehr. Warum sonst bleiben denn sonst auch heute immer noch Busse im Verkehr stecken? Aber wie heisst es so schön: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Als Vertreterin der Fraktion Grüne/AL lade ich Sie alle ein, heute Abend im Sinne einer zukunftsweisenden Mobilität und einer hohen Lebensqualität der Stadt den drei vorliegenden Verordnungen zuzustimmen.

M. Reinhard (SVP): Die SVP ist mit den vorliegenden drei Parkierungsverordnungen nicht zufrieden, wobei die Nachtparkierverordnung die noch unbestrittenste Vorlage ist. In der vorberatenden Kommission war bedauerlicherweise das links-grüne «powerplay», sekundiert durch die verbotsliebende GLP, so überwiegend, dass es schlicht nicht möglich war, fundierte Änderungen wirklich zu diskutieren und dringend nötige Anpassungen an diesen drei Regelwerken vorzunehmen.

Wir haben uns bereits in der Vernehmlassung gegenüber dem Stadtrat klar und unmissverständlich geäussert und festgehalten, dass die motorisierte Mobilität in Winterthur nicht einfach verdrängt werden kann, sondern dass sie für Industrie und Gewerbe und auch für die Bürgerinnen und Bürger schlicht und einfach eine wichtige Voraussetzung, ja Notwendigkeit ist. Einig sind wir uns alle aber sicher darin, dass wir keine kostenlosen Pendlerparkplätze für auswärtige Personen bieten und den damit einhergehenden unnötigen Verkehr akzeptieren wollen.

Um dieses Ziel zu erreichen braucht es aber nicht die jetzt vorliegenden Vorlagen, welche weit über dieses Ziel hinausschiessen. Die vorliegenden Verordnungen schränken nämlich nicht externe Pendler ein, sondern behindern unsere eigenen Einwohnerinnen und Einwohner, benachteiligen Dienstleistungsbetriebe und Geschäfte und verteuern bewusst und mit voller Absicht das Parkieren, gerade auch für diese Menschen, welche schlicht und einfach auf das Auto angewiesen sind.

Der Absicht des Stadtrates, mit einer „lenkungswirksamen Parkgebühr“ den Verkehr zu reduzieren und den Modal-Split zu verändern, stehen wir klar kritisch gegenüber. Erstens haben verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen gezeigt, dass Gebühren keine oder eine höchstens kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben. In der Regel wird der Verkehr lediglich umgelenkt, aber nicht vermindert.

Zweitens erachten wir die Absicht, Parkgebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen, als eine schlechte Lösung, welche lediglich Bürgerinnen und Bürger drangsaliert. Gebühren sind Entgelte für eine bestimmte Dienstleistung des Staates. Jede Gebühr, welche also einem anderen Zweck dient als der reinen Kostendeckung, dient zu nichts anderem, als neue Einnahmen für die Stadt zu generieren.

Drittens können wir in diesem Kontext der kommunizierten Absicht des Stadtrates, mit den Parkgebühren ein «auch längerfristig gut funktionierendes Verkehrsnetz sicherzustellen» kaum Glauben schenken. Der Stadtrat beweist in der Realität genügend oft, dass er eine Verkehrsverhinderungspolitik betreibt und wenig Interesse an einem gut funktionierenden Verkehrsnetz für alle verspüren lässt.

Und viertens hinkt der stadträtliche Vergleich der beabsichtigten Parkgebühren mit anderen Städten wie Zürich oder Städten in der Ostschweiz ganz massiv. Die Dienstleistungsbetriebe und Ladengeschäfte in der Innenstadt oder den Quartierzentren stehen nicht in Konkurrenz mit Zürich oder St. Gallen, sondern sie stehen in Konkurrenz zu den Einkaufszentren und den Geschäften in den umliegenden Gemeinden. Winterthur steht zu diesen umliegenden Orten in Konkurrenz betreffend Konsum, Einkauf, Unterhaltung und Kultur und Gewerbe und Wirtschaft. Daher sind konkurrenzfähige und nicht abschreckende Gebühren zu erheben, gerade auch, um unsere Winterthurer Betriebe zu stärken und nicht zu benachteiligen.

Mehrere Punkte an den vorliegenden Verordnungen sind für uns nicht akzeptabel, weil sie Winterthur schaden. Es sind dies im Wesentlichen:

1. Ausgestaltung von Neuhegi als Zentrumszone. Neuhegi-Grüze wird vom Stadtrat gerne als zweites Stadtzentrum und neuerdings als Teil des Rückgrates betrachtet. Mit der Ausgestaltung dieses Bereiches als parkierungstechnische Zentrumszone mit den verschärften Regelungen wird lediglich dazu führen, dass dieses Rückgrat bricht. Leider haben sich die Versprechungen und Erwartungen der «blühenden Landschaften» in Neuhegi kaum erfüllt. Trotz immensen Bemühungen sind die ehemaligen Industrieareale fast reine Wohnsiedlung geblieben, ja beinahe eine Schlafstadt. Gewerbe und Läden haben es dort nach wie vor sehr schwer und nun erschweren wir es ihnen noch mehr. Auch die dort vorhandenen Firmen mit ihren Arbeitsplätzen werden unter diesem strikten Parkierungsregime leiden. Wir schmälern mit diesen Vorlagen schlicht und einfach die Standortattraktivität.

2. Kurzfristiges Parkieren bei 30 anstatt 60 Minuten. Die Regelung, dass kurzfristiges Parkieren neu nur noch 30 Minuten gelten soll, verstärkt den bereits dargelegten Effekt nochmals, denn die entsprechenden Zonen werden künstlich unattraktiv gemacht und damit die dortigen Betriebe benachteiligt. Ich selbst habe wirklich keine wahnsinnig komplizierte Frisur, aber nicht einmal mir reichen 30 Minuten für den Coiffeurbesuch. Diese Regelung kommt einfach einer weiteren Schwächung und Einschränkung des Gewerbes, insbesondere in der Altstadt und den Quartierzentren, gleich und wird das „Lädelerben“ forcieren und die grossen Einkaufszentren bevorteilen.

3. Gebührenbänder und Kompetenzen des Stadtrates. Die beabsichtigten Gebührenbänder sind für uns ebenfalls ein schwieriger Punkt, weil wir dem Stadtrat diesen ziemlich grossen Handlungsspielraum in diesem heiklen Thema nicht einfach als Blankoscheck zugestehen wollen. Die Parkgebühren sollen klar und transparent sein und es soll Aufgabe dieses Parlamentes sein, diese in diesen Verordnungen festzulegen. Es erschliesst sich auch nicht, wieso der Stadtrat eine mehrfache Kompetenz zur Gebührenerhöhung erhalten soll, und damit mehr oder weniger schalten und walten kann, wie es ihm beliebt, ohne auch nur das Volk fragen zu müssen.

4. Beabsichtigte Gebührenerhöhung der Parkkarten. Die massive Erhöhung der Gebühren für eine Parkkarte z.B. «blaue Zone» sind für uns nicht akzeptierbar. Heute können die Anwohnenden für eine Jahrespauschale von 50 Franken eine Zonenkarte ohne Nachtparkieren beziehen. Neu sind dafür allermindestens 200 Franken zu berappen, das ist vier Mal so viel wie heute. Wir könnten dieser gewaltigen Erhöhung ja vielleicht noch zustimmen, aber sicher nicht dem ebenfalls beabsichtigten Gebührenrahmen bis zu 300 Franken. Auch die Erhöhungen für die Parkkarten für Gewerbetreibende auf bis zu 400 Franken beziehungsweise 500 Franken ist zu massiv und belastet gerade kleinere Unternehmen über Gebühr.

5. Definition Motorfahrzeuge. Die Definition eines gebührenpflichtigen Motorfahrzeuges ist ein weiterer Aspekt, welcher an den vorliegenden Verordnungen sehr störend ist. So wie vorliegend wären davon auch sämtliche Zweiradfahrzeuge mit Motor betroffen. Das macht mehrfach keinen Sinn. Elektrovelos, das Töffli des Grossvaters und den Roller des Kuriers einem Auto gleichzustellen und parkierungstechnisch mit gleichen Gebühren zu belegen, ist schon etwas sehr weit gegriffen, sei es aus der Betrachtung der Effizienz des entsprechenden Fahrzeugs, des Platzbedarfs, der Emissionen, aber auch lediglich aus Gründen der Verhältnismässigkeit. Eine andere Definition mittels der Mehrspurigkeit eines Fahrzeugs würde hier eine gezielte und durchaus sinnvolle Vereinfachung bieten.

6. «Bieler Modell». Der hohe administrative Aufwand und die künstlichen Hürden für den Bezug einer Parkierungsbewilligung nach dem Winterthurer Bieler Modell löst keine Probleme,

verursacht aber neue Kosten und Aufwände, sowohl bei der Stadt als auch bei den betroffenen Privaten und Firmen. Zudem wird dann wohl aufgrund des gestiegenen Aufwands rasch die Forderung nach neuen Stellen in der Verwaltung kommen, denn die ganze Administration muss ja abgearbeitet werden. Gewisse Formulierungen wie «in besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechnete Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden» sind wenig präzise und öffnen einer Ungleichbehandlung und der Willkür Tür und Tor. Solche Bestimmungen haben in einem Gesetzestext nichts verloren. Die beabsichtigte Umkehr der Beweislast, also dass der Bürger dem Staat beweisen muss, dass er über keinen verfügbaren Parkplatz verfügt, verlagert das Problem einfach weg vom Staat hin zur Privatperson. Das ist weder besonders schlau noch bürgerfreundlich.

7. Elektronische Plattform. Auch für meine Fraktion ist es in der heutigen Zeit zwingend, dass solche Bewilligungen einfach, rasch und auf elektronischem Weg bezogen werden können. Es ist für uns unverständlich, dass der Stadtrat diese neuen Regelwerke in Kraft setzen will, aber eine Bewilligungsplattform noch nicht absehbar ist. Wo sind hier die hochtrabenden Statements von Digitalisierung und Smart City?

Die SVP hat zusammen mit Der Mitte und der FDP versucht, diese Punkte in den Kommissionen zu verändern und für unsere Einwohnerinnen und Einwohner erträglicher zu machen. Leider sind wir damit gescheitert, eine wirkliche Verhandlung und Kompromissfindung war schlicht nicht möglich. Nun liegen uns also drei ziemlich radikale Verordnungen vor, welche unsere Bürgerinnen und Bürger nochmals stärker finanziell ausnehmen und die Mobilität in Winterthur schwächen. Dem können wir so wie vorliegend nicht zustimmen und wenn es keine substantziellen Verbesserungen mehr gibt in diesem Rat, dann gibt es nur den Weg des Referendums.

In diesem Sinne treten wir ein und werden unsere Anträge stellen. Besten Dank.

Stadträtin K. Cometta: Danke, Martin Zehnder, für die umfassende Einführung. Parkplätze sind immer ein emotionales Thema. Immer und überall, in jeder Stadt ist das ein Politikum. Und meine Vorgängerin und der gesamte Stadtrat waren sehr bemüht, einen guten, austarierten Kompromiss vorzulegen. Es wurde erwähnt: Auch in der Vernehmlassung liess sich keine eindeutige Richtung abzeichnen, wie man Anpassungen machen sollte. Auch die Kommissionsberatungen haben gezeigt, dass keine materiellen Änderungen zustande kamen. In diesem Sinne glaube ich doch, mit Fug und Recht sagen zu können, dass man da einen Kompromiss hat.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, noch ganz kurz auf die Ziele hinzuweisen. Das Ziel ist schon, dass man mit diesen Verordnungen einen Beitrag leistet für ein funktionierendes Verkehrssystem mit weniger Stau, dass man in diesem Sinne einen Beitrag leistet für mehr Lebensqualität, dass man auch die Interessen der Winterthurerinnen und Winterthurer und des Gewerbes berücksichtigt. Nicht zuletzt gibt es auch ganz viel Übergeordnetes, es wurde schon erwähnt: Grundlage ist das städtische Gesamtverkehrskonzept und dann die Parkraumplanung. Und eigentlich geht es jetzt nur um die Umsetzung dieser Arbeiten. Übergeordnet hat man auch einen Richtplan, der eine Veränderung beim Modal-Split vorsieht, man hat auch eine Luftreinhalteverordnung, die da gewisse Rahmenbedingungen setzt.

Der Weg zum Ziel ist also, dass man flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze auf dem öffentlichen Grund macht. Die Bewirtschaftung ist entweder zeitlich oder monetär. Der öffentliche Grund ist ein sehr knappes Gut. Und deshalb möchte man an zentraler Lage das Parkieren auch verteuern, um dort eine Lenkungswirkung zu erhalten. Parkgebühren wird man optimieren. Diese wurden teilweise über 20 Jahre nicht verändert. Und der Stadtrat hat sich Mühe gegeben, sich an diesem Vorschlag zu orientieren. Barbara Huizinga hat es gesagt: Preise zwischen Zürich und den Ostschweizer Städten. Es ist aber auch tiefer als in St. Gallen.

Ein Ziel, ein wichtiges Ziel, war es, den Pendlerverkehr zu beschränken. Das hat auch Romana Heuberger erwähnt. Man will wirklich, dass die blaue Zone in den Quartieren für die Anwohnenden und das Gewerbe da ist und nicht für auswärtige Pendler.

Es gab viele kontroverse Diskussionen, das kann man als Indiz für die Ausgewogenheit nehmen. Zu den einzelnen Anträgen oder den einzelnen Punkten, die jetzt schon in der Eintretensdebatte genannt wurden, werde ich mich erst in der Detailberatung äussern. Ich mache eine kleine Ausnahme, nämlich das genannte elektronische Parkkartenportal, das nicht Teil dieser Vorlage ist. Einfach zur Information: Der Stadtrat hat den Auftrag vergeben. Das ist im SIMAP ersichtlich. Der Kreditantrag an den Gemeinderat wird im 2. Quartal folgen, so dass wir das auf 1. Januar 2022 einführen können, sofern der Gemeinderat diesem Kredit zustimmen wird. Das einfach noch, damit da keine Verwirrung herrscht.

Ich möchte mit einem Dank schliessen. Mit einem Dank an die Kommissionsmitglieder von der SSK und der BBK, die sich in die doch komplexe Vorlage gestürzt haben, die aktiv mitgewirkt haben, die gerungen haben. Ich bin gespannt auf den weiteren Abend, danke.

Ratspräsident D. Oswald: Besten Dank. Es liegt kein Antrag auf Nicht-Eintreten vor, somit seid Ihr auf die Beratung eingetreten.

Wir gehen zur Detailberatung.

Ich beginne mit der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.

Art. 1: Keine Anträge, so genehmigt.

Art. 2, Abs. 1: Keine Anträge, so genehmigt.

Art. 2, Abs. 2: Da gibt es einen Antrag der Mitte/EDU-Fraktion. Das Wort zur Begründung hat Andreas Geering.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Der strittige Artikel wurde bereits beim Eintreten von verschiedenen Fraktionen genannt. Es geht darum, dass wie gesagt im Antrag von Stadtrat und Kommission auch motorisierte Zweiräder unter die Gebühr fallen sollen. Die Grundlage wird da geschaffen. Es geht auch um Zweiräder wie E-Bikes (ein E-Bike hat auch einen Motor), obwohl motorisierte Zweiräder wie Töff und Roller und eben E-Bikes weniger Fläche brauchen beim Parkieren, weniger Fläche brauchen im Stau und somit flächeneffizientere Fahrzeuge sind und einen Beitrag zur Entstopfung des urbanen Verkehrs leisten könnten.

In der Nachtparkverordnung Art. 2 sind – vermutlich deshalb – einspurige Fahrzeuge von der Nachtparkgebühr ausgenommen. Es ist nicht verständlich, weshalb man bei der Verordnung Gebührenparkierung diese Ausnahme von Zweirädern, sprich einspurigen Fahrzeugen, die man bisher hatte, nicht mehr machen möchte.

Wir beantragen deshalb, diese Formulierung «Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes mehrspurige Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb.» Dann geht es weiter wie vom Stadtrat vorgesehen. Am Schluss ist dann noch der letzte Satz: «Anhänger werden den Motorfahrzeugen gleichgestellt.» Das ist nur eine sprachliche Umstellung, keine materielle Veränderung.

Der Effekt wäre wie gesagt, dass Zweiräder wieder ausgenommen wären von der Parkierungsgebühr. Ich mache Ihnen sehr beliebt, den Antrag zu unterstützen.

B. Huizinga (EVP): Motorfahrzeuge mit eigenem Antrieb, die Emissionen verursachen und den öffentlichen Grund zum Parkieren benutzen, haben eine Kontroll- und Benutzungsgebühr zu entrichten. Es spielt dabei aus unserer Sicht keine Rolle, ob sie ein- oder mehrspurig sind. Die EVP folgt bei diesem Antrag dem Kommissionsvorschlag.

Rein redaktionell ist die Umformulierung der Mitte/EDU, die lautet «Anhänger werden den Motorfahrzeugen gleichgestellt.» und nicht mehr «Den Motorfahrzeugen werden Anhänger gleichgestellt.» von uns aus gesehen möglich.

U. Bänziger (FDP): Der FDP-Fraktion ist es wichtig, dass wir da Klarheit schaffen, was effektiv mit einem Motorfahrzeug gemeint ist. Motoren können auch Elektromotoren sein. Deshalb unterstützen wir den Antrag von Mitte/EDU und beantragen diese Präzisierung.

K. Frei (Grüne/AL): Die Fraktion Grüne/AL lehnt den Antrag von Mitte/EDU ab. Wir denken, dass es richtig ist, dass auch Motorfahrzeuge mit zwei Rädern die Parkplatzgebühr entrichten sollen.

M. Reinhard (SVP): Die SVP-Fraktion unterstützt diesen Antrag, wie bereits in der Eintretensdebatte dargelegt.

B. Helbling (SP): Wir lehnen diesen Antrag ab. Wir schliessen uns da dem Votum der EVP und der Grünen an. Auch emissionsstarke Motorfahrzeuge mit zwei Rädern sollen eine Gebühr zahlen müssen. Es wurde uns auch begründet, dass es eine gewisse Flexibilität gibt, da wir ja immer wieder unterschiedliche Fahrzeuge haben, und dass man das je nachdem anpassen kann. Wir sind für diese Flexibilisierung.

F. Landolt (SP): Mehr als eine kleine Ergänzung zu den E-Bikes. E-Bikes können definitiv nicht als Fahrzeuge in diesem Sinn gelten. Denn E-Bikes stellt man ja auf Veloabstellplätzen ab und nicht irgendwo auf der Strasse. Und deshalb ist es widersinnig, wenn man behauptet, es könnte bei den E-Bikes auch eingeführt werden.

M. Zehnder (GLP): Wir schliessen uns im Wesentlichen der Meinung der Mitte/Links-Parteien an. Auch motorisierte Fahrzeuge mit nur einer Spur brauchen Platz. Und der Bund hat ja nun Voraussetzungen geschaffen, dass man Motorfahräder eben auch mit Gebühren versehen kann. Dort ist ja auch technisch noch einiges zu machen, damit wir auch wirklich sehen, welche Motorräder auf welchen Plätzen registriert und parkiert sind. Denn momentan hat man ja noch das Problem, dass man das Motorrad auch einfach verschieben kann. Und wenn man ein Motorrad einfach verschieben kann, dann weiss man nicht mehr, für welchen Platz es bezahlt hat. Da muss ohnehin noch einiges ausgearbeitet werden. Wir denken einfach: Wenn das dann soweit ist, dass man diese Regelungen hat, dann soll man nicht nochmals über die ganze Verordnung abstimmen müssen, sondern dann kann der Stadtrat das einführen und die Plätze so markieren, so dass man die Preise auch für Motorräder festlegen kann.

M. Wäckerlin (PP/SVP): Da muss ich Felix widersprechen. Eigentlich ist es ganz klar: So, wie das da formuliert ist, sind E-Bikes ganz sicher betroffen. Ob jetzt E-Bikes auf einem Veloabstellplatz ausgenommen sind, halte ich für fragwürdig. Das könnte man allenfalls diskutieren. Aber sicher nicht ausgenommen sind E-Bikes ausserhalb eines Veloabstellplatzes. Die darf man dann auch nicht mehr einfach irgendwohin stellen, sondern dann müsste man sich an diese Verordnung halten. Und ebenfalls betroffen (ich weiss nicht, ob sich die Links/Grüne-Seite dessen bewusst ist und das so wollte) wären dann auch die ganz normalen kleinen Töfflis, also die Mofas.

R. Heuberger (FDP): Ich finde es mega spannend, dass ausgerechnet die bürgerliche Seite sich für die Velofahrer einsetzt und eine Formulierung verlangt, mit der eben diese ganz sicher nicht belastet werden können, und die vereinigte Linke ist gegen diese Formulierung. Tatsache ist – und Du, Felix, sagst, ein motorisiertes Velo gehöre sicher nicht dazu - es sind Bestrebungen auf Bundesebene angedeutet worden. Und auf Bundesebene ist ganz klar, dass die motorisierten Velos (nicht nur Motorräder, Töffs mit Motoren) dazu gehören sollen, dass man dort Gebühren verlangen kann. Ich denke, da wäre dringend Klärung nötig.

Stadträtin K. Cometta: Hoffentlich kann ich den dringenden Klärungsbedarf ein bisschen erhellen. Der Passus wurde bereits in der Kommission intensiv diskutiert. Dort wurde auch darauf hingewiesen, dass gemäss Art. 7 Abs. 2 dieser Verordnung der Stadtrat ermächtigt ist, bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen auszunehmen. Mit anderen Worten wird der Stadtrat – ich möchte jetzt noch keinen Entscheid vorwegnehmen – wahrscheinlich zum Schluss kommen, dass E-Bikes davon ausgenommen sind.

Man hat in der Diskussion vor allem darauf hingewiesen, dass gerade in der Mobilität wahn-sinnig viel Dynamik drin ist im technischen Fortschritt, dass neue Fahrzeuge auf den Markt kommen. Und dass die Unterscheidung zwischen einspurig und mehrspurig keine Patentlösung sein kann. Man möchte flexibel reagieren können. Und das ist der Grund, dass der Passus hier so drin ist.

Ratspräsident D. Oswald: Besten Dank. Dann stimmen wir ab.

Wer dem Antrag von Mitte/EDU zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer den Antrag hingegen ablehnt, soll das ebenfalls mit Handerheben bezeugen.

Der Antrag wurde eindeutig abgelehnt.

Art. 2, Abs. 3: Keine Anträge, so genehmigt.

Art. 2, Abs. 4: Keine Anträge, so genehmigt.

Art. 3, Abs. 1: Da gibt es einen Antrag der SVP. Ich übergebe das Wort Markus Reinhard.

M. Reinhard (SVP): Die SVP beantragt da die Änderung, dass das kurzfristige Parkieren weiterhin bis 60 Minuten gilt und dementsprechend für diese Zeit nur die Kontrollgebühr anfällt. Ab 60 Minuten ist dann gemäss den folgenden Anträgen auch die Benutzungsgebühr zu entrichten, wenn wir dem Antrag des Stadtrats zur Höhe folgen.

Ich habe es bereits beim Eintreten ausgeführt: Die Einschränkung auf 30 Minuten ist weiss Gott zu kurz. Sie können kaum etwas erledigen oder einkaufen in unseren lokalen Läden, ja auch in der Innenstadt nicht oder in den Quartierzentren nicht. Es reicht nicht einmal für einen Coiffeurbesuch. Diese starke Einschränkung wird unserem Gewerbe und unseren Läden einen Bärendienst erweisen. Und benachteiligt sie, wie bereits ausgeführt, gegenüber den umliegenden Gemeinden und deren Einkaufszentren. Besten Dank.

M. Zehnder (GLP): Anhand der nächsten 7 Anträge sehen wir, wie diametral die Interessen wirklich auseinandergehen. Es wäre jedes Mal ungefähr dasselbe Votum, das ich halten müsste. Deshalb sage ich, dass wir die nächsten 7 Anträge ablehnen werden.

Im Sinne einer Lenkung wollen wir im Allgemeinen, dass die Preise gegenüber heute höher sind. Doch die Preise sollen bezahlbar bleiben. Wir wollen, dass das Gewerbe nicht geschädigt wird und wir wollen die Autofahrer wirklich nicht drangsalieren. Markus Reinhard hat das Wort «Drangsalieren» gebracht. Nein, wir wollen die Autofahrer wirklich nicht drangsalieren. Aber ein Parkplatz im Zentrum muss seinen Preis haben und marktwirtschaftlicher Grundsatz ist ja auch, dass die Preise für begehrliche Dienstleistungen oder sogar einen Platz an der Sonne im Allgemeinen höher sein dürfen.

Noch etwas zur bereits im Eintretensvotum erwähnten Standortqualität, die anscheinend leidet, wenn wir die Preise höher setzen – oder in Zeiten, in denen tiefe Preise gelten, tiefer setzen: Die Standortqualität wird meiner Meinung nach nicht über den Preis vom Abstellen und nicht benutzen vom eigenen fahrbaren Untersatz definiert. Das kann also wirklich nicht sein. Wie gesagt: Die GLP wird die nächsten 7 Anträge ohne weiteres Votum ablehnen.

K. Frei (Grüne/AL): Ich möchte vielleicht gleich eine Replik auf Martin Zehnder machen bezüglich der Standortqualität. Ich habe ja ganz am Anfang die Fussgängerzone der Stadt Winterthur angesprochen. Ich war damals ja nicht dabei, aber ich kann mir vorstellen, dass es damals schon geheissen hat, die Standortqualität unserer Stadt würde abnehmen, der Altstadt. Und ich denke, heute Abend kann niemand sagen, dass das passiert ist, sondern genau das Gegenteil.

Die Fraktion Grüne/AL lehnt die beiden SVP-Anträge selbstverständlich ab. Erstens sind 60 Minuten oder eine Stunde definitiv keine kurzfristige Dauer mehr. Zweitens bekommen Sie heute für 1 Franken in der Migros gerade noch eine Semmel. Und wenn man dann sagt, das sei viel – dann weiss ich auch nicht. 1 Franken ist wirklich kein Geld mehr, und schon gar

nicht genug, um alleine eine Stunde lang 15 m² öffentlichen Grund oder Raum (so gross ist ungefähr ein Parkplatz) vollständig zu belegen, um nicht zu sagen zu blockieren. Dazu ist es an der Zeit, die Kompetenz über die Minimalgebühr dem Stadtrat zu übertragen. Ein guter Rahmen ist vom Parlament gesetzt und das Feintuning überlassen wir wirklich gerne dem Stadtrat.

Die beiden Anträge stehen unseres Erachtens wirklich quer in der Städtelandschaft. Vielen Dank für die Unterstützung der Ablehnung des Antrags.

B. Huizinga (EVP): Die Definition von «kurzfristigem Parkieren» unterstützt die EVP mit dem Zeitwert von 30 Minuten. Das gewährt einen Durchlauf im Zentrum. Wer mit seinem Auto Einkäufe machen will, kann bei den Geschäften die zugehörigen Parkhäuser oder Parkfelder benutzen oder aber den Aufschlag zur Kontrollgebühr, nämlich die vom Stadtrat festgelegte Benutzungsgebühr, entrichten. Da gibt der Grosse Gemeinderat lediglich den Rahmen vor. Wir unterstützen seit jeher, um ins Zentrum zu gelangen, die Benützung der gebauten Schnellvelorouten oder dann den ÖV zu nehmen.

Und ich amüsiere mich über den immer wieder gebrachten nicht möglichen Coiffeur-Besuch in 30 Minuten. Das ist für gewisse Leute per se gar nicht möglich in 30 Minuten. Und, wenn man das Velo nimmt oder zu Fuss geht, dann kann man sehr gut auf sein Portemonnaie schauen – man muss dann nicht noch Parkgebühren bezahlen und Waschen, Schneiden, Föhnen. Sondern Waschen und Schneiden reicht, denn bis man mit dem Velo wieder Zuhause ist, ist alles wieder trocken.

U. Bänziger (FDP): Aus unserer Sicht sieht das halt ein bisschen anders aus. Wir denken, dass die bisherige Regelung, also 60 Minuten, sich durchaus bewährt hat. 30 Minuten sind für kurze Einkäufe einfach zu knapp. Und entsprechend unterstützen wir den Antrag der SVP. Das gilt ebenfalls für Abs. 3 und Art. 4 Abs. 1-3.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Es geht da offensichtlich um die Frage, was das «kurzfristig» bedeutet. Es geht darum, dass man schnell etwas erledigen kann, ohne Nutzungsgebühr bezahlen zu müssen, sondern nur Kontrollgebühr.

Wenn der Handwerker am Freitagnachmittag schnell ein postalisches Geschäft erledigen möchte über den Mittag, fährt er zur Post Oberi, stellt dort das Auto ab und geht auf die Post – und steht in der Kolonne. Und er erledigt sein postalisches Geschäft dann schnell, wenn er an der Reihe ist, aber trotzdem werden 30 Minuten vermutlich nicht reichen. 60 Minuten würden aber reichen.

Wir unterstützen entsprechend den Antrag der SVP in diesem Zusammenhang bei beiden Artikeln.

B. Helbling (SP): Wir lehnen die nächsten Anträge (auch Art. 4) ab. Die Gebühren sollen moderat angepasst werden. Eine kurzfristige Parkierung ist unserer Ansicht nach mit 30 Minuten erfüllt. Wenn es länger geht, gibt es innerstädtisch die Möglichkeit, das per Velo oder ÖV zu machen oder das Auto in einem der Parkhäuser zu parkieren. Das Gleiche gilt übrigens für die Quartierzentren, wo man Benutzungsgebühren entrichten kann.

Alle diese Beispiele mit der Post, mit dem Coiffeur... Das ist ein bisschen schwierig. Ich denke, es gibt immer auch eine andere Möglichkeit, um das zu erledigen.

Stadträtin K. Cometta: Das Ziel war, dass man eine Lenkungswirkung entfaltet, weil der öffentliche Raum im Zentrum sehr knapp ist. Barbara Huizinga hat ja auch erwähnt, dass man den Umlauf erhöhen kann. Es ist schon so: Wenn weniger lang parkiert wird, weil es teurer ist, dann erhöht sich auch die Wahrscheinlichkeit, dass man schneller wieder einen freien Parkplatz findet. Was rar ist, wird in der Regel teurer.

Ratspräsident D. Oswald: Dann stimmen wir ab.

Wer dem Antrag der SVP zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer den Antrag hingegen ablehnt, soll das mit Handerheben bezeugen.

Ihr habt mit eindeutigen Mehr diesen Antrag abgelehnt.

Art. 3, Abs. 2: Keine Anträge, so genehmigt.

Art. 3, Abs. 3: Da haben wir zwei Anträge. Wünscht die SVP nochmals das Wort zur Begründung des Antrags?

M. Reinhard (SVP): Nur kurz zur Ergänzung, dass die Kontrollgebühren vom Grossen Gemeinderat festgelegt werden. Ich kann wirklich nochmals verweisen auf mein Eintretensvotum: Es soll dem demokratischen Prozess nicht entzogen werden, die Gebührenhöhen festzulegen. Und somit ist das Aufgabe des Grossen Gemeinderats als Volksvertretung. Und diese Kompetenz gehört nicht zum Stadtrat. Danke.

Ratspräsident D. Oswald: Dann gibt es einen Antrag der Grünen/AL. Das Wort zur Begründung hat Katharina Frei Glowatz.

K. Frei (Grüne/AL): Angesichts von 6.20 Fr., die der ÖV-Nutzer für ein 24 Stunden-Billet für die Zone 120 ausgibt, findet die Fraktion Grüne/AL 1 Fr. für das Abstellen des PW auf öffentlichem Grund – und sei es auch nur sehr kurz – angemessen. Boden und Raum (ich wiederhole mich) sind unendlich wertvolle Güter, gerade in der Stadt. Und sie sollen, wenn sie privat und in einer Art genutzt werden, dass es kein Durchkommen mehr gibt, berappt werden. Das ganz im Sinne einer wenigstens ansatzweisen Umverteilung, so dass auch die etwas davon haben, die bloss auf Schusters Rappen unterwegs sind.

Fazit: Die Grünen/AL stellen den Antrag, für das kurzfristige Parkieren die Kontrollgebühr auf 1 Franken für die angebrochenen oder ganzen 30 Minuten festzusetzen. Danke.

B. Huizinga (EVP): Es gibt Ausnahmen, wo es deutlich unkomplizierter ist, mit dem eigenen Auto in die Stadt zu fahren, wie z.B. wenn man eine Mobilitätseinschränkung hat und zum Arzt muss. Es soll nicht unerschwinglich sein, in der Innenstadt zu parkieren. Doch es soll einem etwas wert sein, eine Ausnahme sein. Wir stehen in diesem Fall für ein pragmatisches Mittelmass und unterstützen den Kommissionsvorschlag. Sprich: Weder den Antrag der SVP noch den von den Grünen/AL, die definieren wollen, wie genau die Höhe dieser Gebühr sein soll.

M. Reinhard (SVP): Ich musste ja schon erstaunt zur Kenntnis nehmen, dass 1 Franken kein Geld mehr ist. Offensichtlich fällt es gewissen Leuten wirklich einfach, Geld zu verdienen. Ich sage da: Wer den Rappen nicht ehrt, ist den Franken nicht wert. Aber das ist wirklich nur am Rande bemerkt.

Wenn eine Mutter, die kein Halbtax hat, mit ihren beiden Buben in die Stadt fährt, kostet das rund 20 Fr. Das einfach noch zu Katharina Frei.

Für uns kommt diese Kontrollgebühr selbstverständlich nicht in Frage, wir lehnen diesen Antrag ab.

Stadträtin K. Cometta: Die Ausgestaltung der Kontrollgebühr wird ja unter anderem auch abhängig sein von den technischen Möglichkeiten des elektronischen Parkkartenportals, das ist das eine. Und das andere, einfach als Hinweis: Wenn die Kontrollgebühr vom Grossen Gemeinderat festgesetzt werden soll, dann wäre es eigentlich angenehmer, wenn der Gemeinderat diese jetzt auch gleich festsetzen würde. Denn sonst müsste man ja noch einen Erlass machen dazu.

Ratspräsident D. Oswald: Dann stimmen wir ab.

Wir stellen zuerst den SVP-Antrag und den Antrag der Grünen/AL einander gegenüber und den obsiegenden dann dem Kommissionsantrag.

Wer dem SVP-Antrag zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer dem Antrag der Grünen/AL zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Ihr habt eindeutig dem Antrag der Grünen/AL zugestimmt und somit den SVP-Antrag abgelehnt.

Wir kommen zur Schlussabstimmung von Abs. 3.

Wer dem Antrag der Grünen/AL zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer den Antrag hingegen ablehnt, soll das mit Handerheben bezeugen.

Ihr habt den Antrag von Grünen/AL mit überwältigendem Mehr abgelehnt.

Art. 4 Abs. 1: Da gibt es einen Antrag der SVP, Markus Reinhard hat das Wort.

M. Reinhard (SVP): Ich spreche wirklich nicht mehr lange, und zwar zu Abs. 1, 2 und 3. Es geht genau um das Gleiche. Wir beantragen, dass es statt 30 Minuten bei 60 Minuten bestehen bleibt für längerfristiges Parkieren und erst nach 60 Minuten neben der Kontroll- auch die Benutzungsgebühr anfällt. Begründet habe ich es, glaube ich, bereits ausführlich. Danke.

Ratspräsident D. Oswald: Ich gebe gleich den Grünen das Wort zur Begründung ihres Antrags, dann können wir das zusammen beraten.

K. Gander (Grüne/AL): Zuerst kurz ein Wort an Markus Reinhard: Ich finde es natürlich auch ein tolles Sprichwort, wer den Rappen usw. Weshalb ich manchmal finde, dass 1 Franken kein Geld mehr ist: Wenn ich sehe, wie viel teures Blech auf den Winterthurer Strassen herumfährt, dann denke ich, 1 Franken ist wirklich nicht mehr viel wert. Dann bei der Anschaffung des Gefährts spielen da andere Kategorien, Zahlen mit mehr Nullen, eine Rolle. Das zu diesem Thema.

Unser Antrag bei Art. 4: Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt minimal 1 Fr. und maximal 3 Fr., für schwere Motorwagen minimal 2 Fr. und maximal 6 Fr. für 60 Minuten.

Im urbanen Raum wird es zusehend enger und im internationalen Städteranking Lebensqualität steht mit Kopenhagen genau diese Stadt an oberster Stelle, die seit Jahren eine konsequente Umwidmung des öffentlichen Raums zugunsten des Langsamverkehrs verfolgt. Soviel zum Thema Standortqualität.

Dieser Umstand reicht uns zur Begründung unserer gewünschten Erhöhung der Tarife. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Zum Antrag der Grünen/AL zu Art. 4 Abs. 3, wo man noch mehr verlangen möchte als der Stadtrat, kann ich einfach dazu sagen: Der Detailhandel in Seuzach und Turbenthal wird sich bedanken und sich die Finger lecken. Das wollen wir nicht und deshalb lehnen wir das ab.

Ratspräsident D. Oswald: Wünscht Katrin Cometta das Wort?

Stadträtin K. Cometta: Nein.

Ratspräsident D. Oswald: Dann kommen wir zur Abstimmung.

Wer den Antrag zu Abs. 1 der SVP unterstützen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer den hingegen ablehnt, soll das ebenfalls mit Handerheben bezeugen.

Besten Dank. Ihr habt mit eindeutigem Mehr dem Kommissionsantrag zugestimmt.

Wer den Antrag der SVP zu Abs. 2 unterstützen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer den hingegen ablehnt?

Besten Dank. Eindeutig abgelehnt.

Bei Abs. 3 stellen wir die beiden Anträge einander gegenüber.

Wer dem SVP-Antrag zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.
Wer hingegen den Grünen/AL zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.
Besten Dank.

Wir kommen zur Schlussabstimmung.
Wer dem Antrag der Grünen/AL zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.
Wer den hingegen ablehnt und dem Kommissionsantrag zustimmt, soll das mit Handerheben bezeugen.
Besten Dank. Somit habt Ihr die Anträge alle abgelehnt.

Art. 5 Abs. 1: Da gibt es Anträge zu den einzelnen Littera.

Art. 5 Abs. 1 lit. a: Kein Antrag, so genehmigt.

Art. 5 Abs. 1 lit. b: Zentrumszone Neuhegi. Da gibt es einen Antrag der FDP. Romana Heuberger hat das Wort.

R. Heuberger (FDP): Die FDP stellt den Antrag, dass der Begriff «Zentrumszone» durch den Begriff «Quartierzentrum Neuhegi» ersetzt wird. Anders gesagt: Neuhegi soll nicht als Zentrumszone, sondern als Quartierzone und damit gleich wie alle anderen Quartierzentren behandelt werden. Uns ist bewusst, dass Neuhegi in der BZO als Zentrumszone definiert ist. Wir alle wissen aber, dass Neuhegi nur auf dem Papier eine Zentrumszone ist und dass die Bezeichnung mit der gelebten Realität nichts, aber auch gar nichts zu tun hat.

Umso störender ist es, dass die Anwohnerinnen und Anwohner und die Besuchenden in Neuhegi anders behandelt werden sollen als im Rest der Stadt bzw. in den anderen Quartierzentren. Die Definition als Zentrumszone hätte zur Folge, dass es in ganz Neuhegi keine Blaue Zone-Parkplätze mehr geben würde, sondern nur noch weisse, monetär bewirtschaftete (sprich: gebührenpflichtige) Parkplätze.

Da schießt die Vorlage völlig über das Ziel hinaus. Das ist umso mehr störend, als die Stadt in der Vision 2040 das Konzept der bipolaren Stadt bereits aufgegeben hat und neu von einer multipolaren Stadt spricht. Neuhegi jetzt noch in einer Vorlage anders zuzuteilen als die anderen Quartiere, wäre reine Zwängerei. Sollte Neuhegi je zu einer zweiten Zentrumszone werden, könnte diese Verordnung immer noch entsprechend angepasst werden.

Sollte der Antrag abgelehnt werden, werden wir dem Antrag der CVP zustimmen. Es macht keinen Sinn, die Fläche vom Gebiet Neuhegi in der PPVO und in diesen Vorlagen unterschiedlich festzulegen. Das ist für die Bevölkerung nur verwirrend und deshalb nicht zielführend.

Den Antrag der SP, das Gebiet gegenüber dem Vorschlag der Kommission noch weiter auszuweiten, lehnen wir klar ab.

M. Bänniger (EVP): Für uns von der EVP sind die geografischen Definitionen der Quartierzentren stimmig, wir stimmen der Stadtratsvorlage zu.

Die Entwicklungen und die Bautätigkeiten in Neuhegi sind markant und zeigen klar in Richtung Wachstum. In Neuhegi entsteht oder besteht schon ein wichtiges Zentrum mit Arbeitsplätzen, vielen Wohnungen, die in Zukunft ergänzt werden mit einer leistungsstarken ÖV-Anbindung, der Querung Grüze. Die Urbanität von diesem Gebiet nimmt rasant zu. Bekanntlich ist Neuhegi Grüze auch im kantonalen Richtplan als Zentrumszone eingetragen. Für uns von der EVP ist diese Definition auch mit Blick in die Zukunft stimmig.

F. Landolt (SP): In Ergänzung zu dem, was Michael gesagt hat: Mir ist nicht ganz klar, Romana hat es erwähnt, wie man die Richtplan-Zentrumszone, die eingetragen ist, umgehen sollte. In Winterthur sind im Richtplan zwei Zentrumszonen genannt. Und das ist ein gültiger Richtplan. Und zwar das Zentrum Winterthur und Oberwinterthur-Grüze. Und wie ein städtisches Parlament sich gegen eine Zentrumszone durchsetzen könnte und das vom Kanton dann genehmigt werden sollte, das ist mir nicht ganz klar.

Im Übrigen geht es bei der Festlegung einer Zentrumszone auch um ein Zeichen, wohin es gehen soll. Im November 2020 hat die Winterthurer Bevölkerung mit einem guten Resultat von ca. 60% die Querung Grüze befürwortet und damit einen wesentlichen Schritt gemacht, damit dieses Gebiet eben ein Zentrumsgebiet werden kann.

Die Umwandlung in ein Quartierzentrum widerspricht übergeordneten Festlegungen und ist sachlich und fachlich schlicht falsch. Darüber zu diskutieren ist eigentlich reine Zeitverschwendung.

Auch einer Verkleinerung, wie sie die CVP vorschlägt, stehen wir skeptisch und ablehnend gegenüber. Und ich möchte Andreas vor allem sagen: Ich würde da definitiv keine Verkleinerung machen, denn ein Herzstück von Eurer Seite ist ja die neue Erschliessungsstrasse. Und die Erschliessungsstrasse in ein Quartierzentrum hineinzuführen, ist ganz sicher schwieriger, als diese Erschliessungsstrasse in eine Zentrumszone zu führen. Das einfach nur als Nebenbemerkung. Deshalb würde ich auch in Eurem Sinne davon absehen. Danke.

K. Frei (Grüne/AL): Mir ist nicht ganz klar - soll ich zu beiden Anträgen sprechen (auch schon Mitte/EDU) oder nur von der FDP?

Ratspräsident D. Oswald: Ich gehe buchstabenweise durch. Wir sprechen jetzt nur über den Antrag der FDP.

K. Frei (Grüne/AL): Dazu ist eigentlich alles gesagt. Ich möchte nur noch darauf hinweisen: Wenn sogar Amazon auf Neuhegi kommen will, muss man sich nicht mehr wirklich fragen, ob das eine Quartierzone werden oder eine Zentrumszone bleiben soll. Von daher danken wir für die Unterstützung der Ablehnung des FDP-Antrags.

M. Nater (GLP): Ich spreche auch gleich für alle drei Anträge, von der FDP, von der Mitte/EDU und von der SP. Wir von der GLP möchten einfach nochmals darauf hinweisen, welche Ziele und Lösungen mit dieser Parkplatzverordnung und Parkraumplanung erreicht werden sollen. Das gilt auch für Neuhegi.

Parkplätze für Anwohnende und Beschäftigte, nicht für pendelnde Kostenoptimierer. Ein flüssiger Verkehr und nicht verstopfte Strassen durch immer mehr Autos. Eine effiziente und umweltverträgliche Mobilität. Das soll umgesetzt werden ohne grosse Bürokratie und flexibel. Die Anträge von links bis rechts zur Veränderung dieser Zonenperimeter sind erstaunlich. Die Parkplatzverordnung wurde in der BBK mit 9:0 angenommen und damit auch die Basis für die zwei Zentren Altstadt und Neuhegi, Reduktionszone 2 in Winterthur, bestätigt worden. Das ist auch in der Entwicklung zur bipolaren Stadt im Richtplan so hinterlegt.

Bezüglich Neuhegi wurde von Romana Heuberger bestätigt, dass das auf dem Papier eine Zentrumszone ist. Da kommt nun das aber mit Hinweis auf Spezialfälle usw. Leider wird von rechts wieder mal nicht aufgezeigt, wie das Ziel der effizienten Mobilität, wie z.B. die Modalsplitänderung, verbessert werden könnte. Es ist ja nur ein weiteres Papier.

Leider werden bei den Anträgen von rechts keine Probleme gelöst, sondern nur an die nächste Generation weitergegeben. Ich sage da nur: Bestandeswahrung.

Auf der anderen Seite würden die Linken und Grünen am liebsten über die Ausweitung der Zone die Mobilität so stark wie möglich einschränken und dadurch auch die Bürokratie aufbläsen. Die Quartierzonen sind so gezogen worden, dass der Parkierungsdruck nicht nach aussen weicht.

Wir von der GLP haben diese Anträge geprüft. Wir sehen aber bei den Anträgen von links bis rechts keinen Mehrwert und keinen Beitrag zur guten Weiterentwicklung der Stadt Winterthur. Die Annahme der Anträge würde nur mehr Unklarheiten und einen starken Anstieg der Bürokratie bewirken. Wir unterstützen den Kommissionsantrag.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Im Gegensatz zu den einen Vorrednern spreche ich nur zum FDP-Antrag. Eine Ansiedlung von Amazon oder welchem Rechenzentrum auch immer ist sicher eine erfreuliche Sache, aber kann nicht bewirken, dass wir ein Quartier parkplatztechnisch als Zentrumszone definieren. Denn: Amazon oder welches Rechenzentrum auch immer

ist sicher eine Branche, die sehr wenige Parkplätze generieren wird, dafür umso mehr Datenverkehr, der keinen Raum in der Stadt beansprucht.

Neuhegi aber ist weit davon entfernt, eine städtische Zentrumszone zu sein. Das hat auch das Parlament im Rahmen der GO-Beratung bestätigt. Neuhegi ist und bleibt ein Quartier im Stadtkreis Oberwinterthur. Sogar der Status des Stadtkreises wurde Hegi letzten Monat verwehrt. Jetzt soll es heute aber wieder eine Zentrumszone sein - je nachdem, wie es gerade besser passt.

Hegi ist für die ZKB so sehr ein Randquartier, dass die ZKB nach längerer Prüfung beschlossen hat: Nein, einen Bankomaten stellen wir nicht nach Hegi oder Neuhegi, denn eben – es ist kein Zentrum.

Und der Verweis auf den Richtplaneintrag, die Zentrumszone im Richtplan: Wir sprechen heute nicht über den Richtplan, sondern über die Gebührenparkierung. Und die Zone für die Gebührenparkierung muss nicht flächendeckend sein mit dem Richtplan. Und sie muss auch nicht flächendeckend sein mit der PPVO. Wir sprechen von verschiedenen Papieren, von verschiedenen Regelungen, und da kann man verschiedene Zonen festlegen. Dem steht überhaupt nichts im Weg. Wir werden deshalb den Antrag der FDP unterstützen.

R. Diener (Grüne/AL): Ich muss sowohl Romana Heuberger wie auch dem letzten Votum vehement widersprechen. Neuhegi ist eine Zentrumszone. Eine der ganz wesentlichen Aspekte einer Zentrumszone ist die hohe Dichte, die sie aufweist. Und genau diese haben wir dort, heute schon. Überall dort, wo jetzt die grossen Wohnblöcke entstanden sind, und auch zum Teil im Industriegebiet haben wir eine sehr hohe Dichte. Es ist richtig und sinnvoll und zweckmässig, wenn man diese Zentrumszone auch bezüglich der Parkierung genauso handhabt. In einer hohen Dichte ist der öffentliche Raum umso beschränkter und umso wichtiger für alle Leute, die dort wohnen oder sich sonst dort aufhalten. Und deshalb brauchen wir eine vernünftige Bewirtschaftung der Parkplätze, genau in Neuhegi. Weil es ein sehr dicht besiedeltes Gebiet ist. Danke für das Verständnis.

M. Reinhard (SVP): Wie eine Schwalbe noch keinen Frühling macht, so macht ein Rechenzentrum auch noch kein Stadtzentrum. Es geht – Reto Diener sagt dem Wohngebiet, ich sage dem Schlafstadt - wirklich darum, dass das Rückgrat leben kann. Und zum Leben braucht es Kleingewerbe, es braucht Restaurants, es braucht Dienstleister – es braucht nicht nur Wohnungen. Und diese müssen wir stärken und nicht behindern. Es kann nicht sein, dass man anstatt ins Blumenlädeli in Neuhegi auf Wiesendangen hinaus ins Blumenhäuschen fährt. Wir müssen doch für Winterthur schauen und wir müssen für Hegi schauen, dass das florieren kann. Und dazu: Es haben einfach nicht alle Lust, ihre Blumen mit dem Velo zu kaufen. Man muss wirklich dafür schauen, dass auch diese Kundschaft dort hingeht.

Und zu Markus Nater noch kurz von wegen kein Problem gelöst sondern Besitzstandswahrung: Klar, so wie man in dieser Stadt Verkehrsprobleme löst, da mache ich lieber Besitzstandswahrung. Man sieht es bei der neuen Lichtsignalanlage Seenerstrasse/Hegifeldstrasse, wie diese Problemlösungen aussehen.

Wir unterstützen selbstverständlich den FDP-Antrag vorbehaltlos.

R. Diener (Grüne/AL): Ja, lieber Markus Reinhard, genau dort, wo Du gerade davon gesprochen hast, wohnen inzwischen Tausende von Leuten auf sehr engem Raum. Wenn diese ein Blümchen kaufen wollen, dann können sie problemlos zu Fuss in ein Lädeli, das sich genau dort unten drin ansiedelt, dieses Blümchen kaufen. Genau für das braucht man kein Auto. Und genau deshalb, wenn es so dicht besiedelt ist, braucht es eben kein Auto, um einzukaufen. Das kann man dann zu Fuss erledigen. Das ist der Sinn und der Zweck von solchen Quartieren. Würfelt doch nicht immer alles durcheinander, danke.

M. Wackerlin (PP/SVP): Reto Diener: Wenn dort Tausende von Leuten wären, die dort in die Lädeli und in die Restaurants gehen würden, dann hätten diese nicht solche Probleme, wie sie sie haben.

M. Reinhard (SVP): Ich kann Marc Wäckerlin nur beipflichten, genauso sieht es nämlich aus. Und ich muss wirklich sagen: Für mich ist eine Zentrumszone einfach dort, wo es auch ein Fonduestübli hat.

Stadträtin K. Cometta: Es ist so: Die Zentrumszone Neuhegi entspricht dem kantonalen Richtplan und es entspricht auch den Arbeiten von Winterthur 2040. Als man die Planungszone Neuhegi gemacht hat, wollte man ja eine hohe bauliche Dichte erreichen. Und das konnte man nur dank strengen Verkehrsmassnahmen. Und deshalb hat man schon zum Zeitpunkt der Planungszone Grundsätze festgelegt. Und einer davon ist diese Zentrumszone. Wenn man sich jetzt dort aufhält, wirkt es nicht immer sehr nach Zentrum, aber die Entwicklung findet statt. Das Volk hat Ja gesagt zur Querung Grüze. Vielleicht ist das einfach mal einer dieser Fälle, wo der Stadtrat vorausschauend ist (das ist ja eine Eigenschaft, die ihm nicht immer attestiert wird). Aber der Stadtrat ist überzeugt davon, dass es richtig ist, diese Zentrumszone Neuhegi zu führen.

Ratspräsident D. Oswald: Dann stimmen wir über den FDP-Antrag ab. Wer dem Antrag zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen. Wer den Antrag hingegen ablehnt, soll das mit Handerheben bezeugen. Ihr habt den Antrag mit eindeutigen Mehr abgelehnt.

Ich wünsche ein Guete und schliesse die Nachmittagssitzung. Ich bitte Euch, die Zuteilung der Räume für das Nachtessen zu beachten.

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **1./2. Sitzung**
des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2021/2022
vom 17. Mai 2021

von 16.15 bis 18.30 Uhr und 19.30 bis 21.55 Uhr

Eulachhalle 1, Winterthur

Vorsitz: D. Oswald (SVP) / M. Sorgo (SP)

Protokoll: A. Furrer

Entschuldigt: 1./2. Sitzung: Davide Pezzotta (SVP), Zeno Dähler (EDU)
1. Sitzung: Urs Glättli (GLP)
2. Sitzung: Katharina Gander (AL)

6. Traktandum

GGR-Nr. 2019.130: Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse: Erlass von drei neuen Verordnungen zur Parkplatzbewirtschaftung (ME.14.34)

Ratspräsidentin M. Sorgo: Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse: Erlass von drei neuen Verordnungen zur Parkplatzbewirtschaftung (ME.14.34).

Wir fahren weiter bei der Behandlung des Geschäfts. Wir werden, wie letztes Mal schon geplant, zuerst die Detailberatung von allen drei Synopsen machen und abschliessen und dann die Schlussabstimmung über jede Synopse einzeln durchführen.

Wir sind letztes Mal stehengeblieben bei Art. 5 Abs. 1 lit. b. Wir konnten letztes Mal noch den FDP-Antrag dazu behandeln und kommen jetzt dort zu den weiteren Anträgen.

Ich würde vorschlagen, dass wir die beiden Anträge von Mitte/EDU und der SP zusammen beraten, weil sie zum gleichen Absatz sind. Falls es da noch weiteren Diskussionsbedarf gibt. Das Wort haben zuerst die Fraktionssprecher. Andreas Geering, Du sprichst für Mitte/EDU?

A. Geering (Die Mitte/EDU): Ich möchte den Antrag zur VGP (Verordnung Gebührenparkierung) Art. 5 Abs. 1 lit. b begründen resp. zum entsprechenden Anhang 2 dieser Karte, die jetzt auch eingebildet ist. Es geht um die Grösse dieser Zentrumszone Neuhegi. Seit mehr als zehn Jahren beschäftige ich mich intensiv mit der Entwicklung und Planung im Gebiet Neuhegi-Grüze. Ich habe schon viele Karten gesehen in diesem Zusammenhang, noch nie aber eine Karte mit dieser Grösse, mit dieser Ausdehnung für das Gebiet gesehen. In der vergangenen Sitzung wurde gesagt, man könne diese Karte gar nicht anders zeichnen, es gäbe einen Zusammenhang zur BZO und der PPVO und zum kantonalen Zentrumsgebiet.

Nur ist es aber so, dass diese Karte aber bei jeder der genannten Gebietszuweisungen anders aussieht. Ich habe die Karten auf diese Sitzung hin wirklich nochmals genau angeschaut. Keiner der genannten Pläne deckt sich mit der hier vorgeschlagenen Ausdehnung der Zentrumszone Neuhegi. Hätte ich mich beim vorliegenden Antrag auf die Grenze gemäss Reduktionsgebiet in der PPVO referenziert, wäre die beantragte Zone in der Größe noch wesentlich kleiner geworden, als das, was wir heute wollen.

Hier soll eine Zentrumszone festgelegt werden, die bis hinter das Ohrbühl geht. Selbst die Zivilschutzanlagen am Waldrand, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen, wird noch in der Zentrumszone liegen, mit zusätzlicher Benutzungsgebühr auf den Parkplätzen. Dies ist absurd. Auch weite Teile des alten Dorfkerns Hegi werden parkierungstechnisch zur Zentrumszone geschlagen, obwohl man dort näher an den Rebbergen von Hegi ist als am Zentrum von Neuhegi. Wir haben mit dieser ausladenden Zentrumszone wirklich eine Anwärtin für den «Gaaz-na-Priis». Wir wollen eine Zone mit vernünftigen Ausmassen und beantragen die Reduktion gemäss dem Plan, der aufgelegt ist: Die Reduktion auf das orange Gebiet. Das wäre im Osten: Rümiker-, Ohrbühl- und Seenerstrasse und im Norden: Eulach, Hegifeldstrasse und Frauenfelder-SBB-Linie.

Vielen Dank für die Unterstützung.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Vielen Dank. Das Wort hat der Fraktionssprecher der SP, Felix Landolt, zur Begründung des Antrags der SP.

F. Landolt (SP): Es geht um dieses Bild, um Töss, es geht nicht um Hegi. Wenn man in der Vernehmlassung nachgelesen hat, die 2019 durchgeführt wurde, dann ist eigentlich klar, dass die Verbände (z.B. agil-mobil), die sich für den MIV einsetzen, eigentlich eine Verkleinerung der Zentrumsgebiete und der Quartierzentren wünschen. Und andere Interessensvertretungen wie z.B. «Winti Mobil – stadtverträglich unterwegs» eher eine Vergrößerung. Stellvertretend dafür beantragen wir eine leichte Vergrößerung und Arrondierung des Gebiets im Quartierzentrum Töss. Quartierzentren beruhigen ein Gebiet und fördern ein autoarmes und aktives Quartierleben. Das gibt Raum und Möglichkeiten für eine aktive Quartierentwicklung und belebt ganz grundsätzlich die betreffenden Quartiere. Wir bitten um Unterstützung.

Ich möchte noch etwas sagen zum Antrag der EDU resp. der Mitte-Partei. Wir wurden gerade am Freitag mit einem neuen Bauvorhaben an der Ohrbühlstrasse konfrontiert. Das ist dort hinter dem Kreisel. Das ist im Moment noch ein unbebautes Gebiet, es wird Landwirtschaft betrieben dort. Und wenn man diese Pläne angeschaut hat, die zur Vernehmlassung resp. für Einwendungen auf dem Netz sind, dann sind das beträchtliche Überbauungen. Es ist ein gemischtes Gebiet. Das zeigt, dass man mit dem Einzeichnen der Zonen eben auf längere Frist denken muss und zukünftige Entwicklungen vorwegnehmen muss. Und deshalb finde ich die Zone, wie sie da vergrössert ist, richtig. Das Beispiel der neuen Überbauung an der Ohrbühlstrasse beweist das. Ich bitte um Ablehnung vom Antrag der Mitte und um Zustimmung bei unserem Antrag.

M. Zehnder (GLP): Wir von den Grünliberalen haben die Pläne genauer angeschaut und sind der Meinung, dass die Verwaltung hier eine Vorlage präsentiert hat, die wir unterstützen können. Wir sehen da keinen Nutzen dahinter, wenn man die Zone von Neuhegi kleiner macht, gerade weil dort noch stark gebaut wird und wir, wie es Felix eben gesagt hat, auch sehen, dass dort neue Zonen entstehen, die wir so bewirtschaften wollen.

Was wir aber nicht unterstützen, ist, dass man in Töss die Zone noch viel grösser macht als sie von der Verwaltung vorgeschlagen wurde. Wir sehen dort den Nutzen nicht von einer Vergrößerung.

Deshalb werden wir beide Anträge, die da gestellt wurden, nicht unterstützen. Wir bleiben beim stadträtlichen Antrag.

K. Frei (Grüne/AL): Die Fraktion Grüne/AL unterstützt den Stadtratsantrag. Auch wir sind der Ansicht, dass die vorgeschlagene Grenzziehung sinnvoll ist. Es sind nämlich Nutzungen, die

in dieser Zone drin sind, die mit dem Mitte/EDU-Antrag dann nicht mehr drin wären, die durchaus publikumsintensiv sind, z.B. den Fussballplatz Hegi-Talacker im Nordwesten, die hochpreisige Wohnüberbauung «Am Eulachstrand» im Norden bis zu den Mischnutzungen im Osten und Südosten etwa mit mittleren und grösseren KMUs, der Schiessanlage Ohrbühl und auch die grösseren Sporthallen an der Seenerstrasse. Warum genau so hochfrequentierte Orte neu nicht zur Zentrumszone gehören sollen, verstehen wir nicht. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.

Den Antrag der SP lehnen wir auch ab. Wir denken, dass es das hier nicht braucht. Wir danken Ihnen deshalb auch da für die Unterstützung der Ablehnung.

M. Reinhard (SVP): Wir von der SVP unterstützen den Antrag Mitte/EDU zur verkleinerten Zentrumszone Neuhegi. Und das aus verschiedenen Gründen: Die vorliegende Zone ist wirklich schlicht und einfach zu gross. Es reicht eigentlich ja nicht, dass Neuhegi als Zentrumszone und nicht als Quartierszone ausgebildet wird, nein, sie ist auch noch überdimensioniert. Im Übrigen kann man sich eigentlich nur den Begründungen des Kollegen anschliessen. Zum SP-Antrag: Der vorliegende Vorschlag ist völlig ausreichend. Da kann man sich nur der Fraktionserklärung von Urs Hofer anschliessen: Einfach ein bisschen beim Realitätssinn bleiben und jetzt aufhören mit Verschlimmbessern.

R. Heuberger (FDP): Die FDP hat letztes Mal beantragt, dass man die Zentrumszone Neuhegi in eine Quartierszone umwandelt. Diesem Antrag kam dieser Rat nicht nach. Das hat die Konsequenz, dass es in Neuhegi nur weisse, teuer bewirtschaftete Parkplätze geben wird, auch für die Anwohner und Besucher. Und deshalb haben wir auch ein Interesse daran, dass das Gebiet, wo das zum Zug kommt, möglichst klein gehalten wird. Und deshalb werden wir dem Antrag der Mitte/EDU-Fraktion zustimmen.

Dem Antrag der SP werden wir sicher nicht zustimmen. Eine weitere Ausdehnung der Gebiete, die bewirtschaftet werden, kommt für uns nicht in Frage.

M. Bänninger (EVP): Wir von der EVP lehnen beide Anträge ab und unterstützen den Stadtratsantrag.

M Wäckerlin (PP/SVP): Als Anwohner, glücklicherweise knapp ausserhalb der roten Zone, möchte ich schon noch darauf hinweisen: Die angeblich so stark frequentierte sogenannte Zentrumszone, die alles andere ist, aber keine Zentrumszone, mit ihren Ladengeschäften... Dort geht ein Geschäft nach dem anderen zu und Konkurs. Zum Beispiel das Blumengeschäft, von dem wir letztes Mal gesprochen haben. Vergesst das - das ist keine Zentrumszone.

Und die Einzeichnung von Andreas Geering, die er gemacht hat mit dem orangen, macht wesentlich mehr Sinn. Wenn überhaupt.

Stadträtin K. Cometta: Zuerst zur Zentrumszone Neuhegi: Das Gebiet ist definiert nach dem kantonalen Zentrumsgebiet und dem Ergänzungsplan zur Bau- und Zonenordnung. Und in diesem Fall kann man aber auch anschauen, wie das Gebiet verkehrlich erschlossen ist. Es gibt den Bahnhof Oberwinterthur, Grüze und Hegi, und deshalb macht es für den Stadtrat Sinn, die Gebiete in unmittelbarer Bahnhofsnähe auch diesem Zentrumsgebiet zuzuschlagen. Alles andere würde auch dem Ziel der Modalsplitveränderung schaden.

Zum Quartierszentrum Töss ist vielleicht noch zu sagen, dass die Ausweitung in ein Industrieareal nicht zielführend ist und auch die Ausweitung auf reine Wohngebiete ohne publikumsorientierte Nutzungen nicht Sinn macht. Dort entspricht eine blaue Zone dem Gebietscharakter viel mehr. Und deshalb bleibt der Stadtrat bei seinem Vorschlag.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Bevor wir dann gleich einzeln über die zwei Anträge abstimmen, möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass die Veränderungen im Plan, die da jetzt aufgezeichnet/eingezeichnet sind, bei einer Annahme des Antrags natürlich dem Protokoll beigelegt würden. Und, wenn einer oder beide Anträge angenommen würden, dass

das beim Mitte/EDU-Antrag den Anhang 2 verändern würde und beim Antrag der SP den Anhang 3.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag zu Art. 5 Abs. 1 lit. b von Mitte/EDU zustimmen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.

Wer den Antrag ablehnen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.

Sie haben diesen Antrag klar abgelehnt.

Wer den Antrag der SP zu Art. 5 Abs. 1 lit. c annehmen möchte, soll jetzt die Hand erheben.

Und wer diesen Antrag ablehnen möchte, soll jetzt die Hand erheben.

Auch diesen Antrag haben Sie klar abgelehnt.

Art. 5 Abs. 3: Da gibt es einen Kommissionsantrag. Ich bitte den Kommissionssprecher Martin Zehnder, diesen Antrag vorzustellen.

M. Zehnder (SSK): Es geht um eine Kleinigkeit. Wir haben in der Kommissionssitzung gefragt, was denn mit den Quartierzentren passiert, wenn da klar steht, dass die Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze anbieten. Anscheinend ist es dann juristisch klar, was das dann für die anderen Zonen bedeutet, aber wir fanden, es lesen das ja nicht nur Juristen, sondern auch Leute, die vielleicht nicht mit der Fähigkeit ausgestattet sind, Ausklammerungsverfahren und solche Sachen darauf abbilden zu können. Es würde der Präzisierung dienen und es wäre einfacher lesbar, wenn man da etwas, das zwar juristisch logisch ist, trotzdem noch im Text halten würde. Der Antrag ist, dass man einen zusätzlichen Satz hinzufügt: «In den Quartierzentren können monetäre oder zeitlich bewirtschaftete Parkplätze geschaffen werden.» Der Artikel wurde 8:1 in der SSK angenommen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Schliesst sich der Stadtrat dem Kommissionsantrag an?

Stadträtin K. Cometta: Ja, der Stadtrat kann sich der redaktionellen Änderung anschliessen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Ist noch von jemandem das Wort gewünscht? Wenn es jetzt keine Gegenstimmen gibt und der Stadtrat sich dem Kommissionsantrag anschliesst, dann haben Sie diesen Kommissionsantrag angenommen.

Ich wurde noch darauf hingewiesen, dass ich vorhin ein bisschen zu schnell durch das Geschäft gerattert bin und alle die Ziffern übersprungen habe, zu denen es keinen Antrag gibt. Deshalb nochmals zurück.

Art. 5 Abs. 1 lit. d (Quartierszentrum Wülflingen), lit. e (Quartierszentrum Seen) und lit. f (Quartierszentrum Oberwinterthur): Es liegen keine Anträge vor.

Art. 5 Abs. 2: Kein Antrag bekannt.

In diesem Fall haben wir den Art. 5 abgeschlossen und kommen zu Art. 6, Übriges Stadtgebiet: Für alle, die noch die Papierversion vom letzten Mal dabei haben, möchte ich darauf hinweisen, dass dort ein Kommissionsantrag fehlt, der dort leider untergegangen war. In der Online-Version, die letzten Freitag verschickt wurde, ist dieser Antrag aber aufgeführt.

Gleichzeitig liegt da noch ein SVP-Antrag vor. Die beiden Anträge betreffen beide Abs. 3.

Zum Abs. 1 und Abs. 2 sind mir keine Anträge bekannt. Ich schlage vor, dass wir alle Anträge zum Abs. 3 gemeinsam diskutieren und gebe das Wort zuerst dem Kommissionssprecher Martin Zehnder das Wort und danach dem Fraktionssprecher der SVP.

M. Zehnder (SSK): Es geht um den 3. Punkt von Art. 6. Es wird dort erwähnt, dass es spezielle Zielorte gibt, wo längerfristiges Parkieren auch zu einer höheren Benutzungsgebühr füh-

ren soll. Wir haben während der Kommissionssitzung gefordert, eine Liste zu bekommen, damit wir schauen können, was überhaupt Zielorte sein könnten. Und wir haben zuerst gedacht, wir könnten diese Zielorte dann in dieser Verordnung auflisten. Wir konnten uns dann aber in der Kommissionsarbeit darauf einigen, dass wir einen zusätzlichen Satz einbringen. Und zwar soll zusätzlich geschrieben werden: «Als spezielle Zielorte gelten insbesondere stark frequentierte Ausflugsziele und Sportanlagen.»

Das ist der Antrag der Kommission. Es gibt noch einen anderen Antrag der SVP dazu.

M. Reinhard (SVP): Die sogenannten «speziellen Zielorte» sollen in der Verordnung transparent ausgewiesen werden. Es ist nicht schlüssig, weshalb sowohl Stadtrat als auch die Kommission da keine Auflistung der entsprechenden Orte mit höheren Parkgebühren wollen. Was sind die Absichten dahinter? Geht es lediglich darum, inskünftig alle möglichen, halbwegs speziellen Orte mit höheren Parkgebühren zu belegen, ohne dass man das begründen und vor allem vor dem Volk vertreten muss? Man darf durchaus vermuten, dass mit diesem Freipass-Artikel auf dem ganzen übrigen Stadtgebiet Dutzende spezielle Zielorte erfunden werden, um auch dort mehr Gebühren einzunehmen.

Verstehen Sie mich richtig: Wir sind nicht dagegen, dass an wohl überlegten und begründeten Orten diese Regelung eingeführt wird. Aber mit Augenmass und Vernunft – und vor allem transparent.

Natürlich sind beliebte Hotspots wie der Reitplatz, Wildpark Bruderhaus, Breite, Schützenweiher im Fokus und dort braucht es diese Massnahmen auch unbestritten. Dem würden wir sogar zustimmen. Aber damit hat es sich dann auch. Und der Stadtrat soll nicht plötzlich in Eigenregie alle Friedhöfe, grössere Kinderspielplätze, Walcheweiher und was wir noch an weiteren schönen beliebten Orte in Winterthur haben, festlegen können. Das ist Sache des Gemeinderats. Ich danke Ihnen deshalb für die Unterstützung dieses Änderungsantrags und Ablehnung des Kommissionsantrag.

B. Helbling (SP): Es ist uns von der SP sehr wichtig, dass an diesen speziellen Zielorten auch eine Benutzungsgebühr festgelegt werden kann. So kann eine Lenkung erreicht werden, wenn an einem speziellen Ort ein hoher Parkierungsdruck entsteht. Wenn dieser Absatz fehlen würde, könnten wir bei speziellen Zielorten nur noch die Kontrollgebühr einfordern. Wir finden es aber nicht zielführend, jetzt schon fixe Zielorte in die Verordnung hineinzuschreiben. Jede Änderung dieser speziellen Zielorte würde sonst eine Teilrevision mit einem kompletten Revisionsverfahren von der VGP verlangen. Entweder sind es sehr wenige festgeschriebene Zielorte, wie es im Antrag der SVP gefordert wird, oder es sind sehr viele. Das hat das verwaltungsinterne Verfahren gezeigt, das zu einer langen Liste führte, wo der Parkierungsdruck in Zukunft vermutet wird.

Wir haben deshalb in der SSK eine Ergänzung zum Abs. 3 vorgesehen. Und wie wir jetzt gerade gesehen haben (deshalb war vorhin die SSK-Präsidentin bei mir), haben wir diesen noch ein bisschen klarer formuliert, als er jetzt hier formuliert ist. Und zwar sagten wir: «Als spezielle Zielorte gelten stark frequentierte Ausflugsziele, Sportanlagen etc.». Das ist jetzt da herausgefallen, dieses «etc.».

Wir sind überzeugt, dass der Stadtrat die speziellen Zielorte mit Bedacht wählen wird im Wissen darum, wie viel mediale Aufmerksamkeit alles erhält, was mit Parkierung respektive Gebührenerhebung zu tun hat. Und deshalb bitten wir darum, das man beim SSK-Vorschlag bleibt und dort das «etc.» noch ergänzt.

U. Bänziger (FDP): Mit der diffusen Bezeichnung «spezielle Zielorte» öffnen wir Tür und Tor dafür, dass der Stadtrat in eigener Kompetenz die Gebühren für das Parkieren in der Stadt an einzelnen Orten massiv erhöhen kann. Dies sind gemäss Ansinnen des Stadtrates ausgerechnet Orte, an welchen sich die Bevölkerung besonders gerne aufhält. Wir werden deshalb dem Ergänzungsantrag der SVP zustimmen und den Kommissionsantrag ablehnen.

K. Frei (Grüne/AL): Mich erstaunt das Misstrauen schon etwas, das gerade vom FDP-Sprecher gekommen ist. Ich finde es ein bisschen schade. Ich denke wirklich, eine solche abschliessende Festlegung der Zielorte ist nicht zielführend. Wir haben das so lange und breit in der Kommission diskutiert und nach mehreren Diskussionsschleifen sind wir zum Schluss gekommen, dass das starr und nicht zeitgemäss ist. Und ich denke wirklich, dass wir dem Stadtrat dieses Vertrauen und diese Freiheit geben können. Und wir sind überzeugt, dass er das zum Wohl von allen mit viel Umsicht und Verantwortung verwalten wird und die Liste nicht einfach beliebig und nach Lust und Laune erweitert werden wird. Danke vielmals, wenn Sie mit uns den SVP-Antrag ablehnen und den Stadtratsantrag annehmen.

B. Huizinga (EVP): Spezielle Zielorte sind je nach Bevölkerungsgruppe, Jahreszeit und Aktivitätenmöglichkeiten sehr unterschiedlich gewichtet und dem zeitlichen, baulichen Wandel unterworfen. Es scheint uns als EVP deshalb nicht zielführend, diese bereits im Erlass festgelegt zu haben. Die speziellen Zielorte soll der Stadtrat vom Gesetz ausgeschlossen definieren und somit den zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen können. Bea Helbling hat es vorhin schon ausgeführt, was es mit sich bringen würde, wenn wir diese dann immer wieder ändern müssten.

Wir lehnen den SVP-Antrag ab, obwohl uns spontan locker 13 Ziele einfallen würden, die wir mit exorbitant hohen Benutzungsgebühren festlegen würden. Wir folgen dem Kommissionsantrag.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Die Mitte/EDU-Fraktion unterstützt den SVP-Antrag und lehnt den Kommissionsantrag ab. Wir sehen grundsätzlich den Bedarf an speziellen Zielorten und deshalb unterstützen wir es auch, dass mit dem SVP-Antrag eine gewisse Anzahl von Zielorten aufgezählt wird. Wir sind aber explizit der Meinung, dass die Festlegung von speziellen Zielorten ein politischer Entschluss sein muss, der die höhere Benutzungsgebühr am Zielort festlegt. Deshalb soll eben das Parlament diese Zielorte festlegen.

Künftige neue spezielle Zielorte soll der Stadtrat nicht in eigener Kompetenz ausscheiden, sondern dem Parlament mit einem Änderungsantrag zu dieser Verordnung zur Genehmigung vorlegen. Es geht eben wirklich genau darum, das hat Bea richtig gesagt, dass wir wollen, dass es eine Änderung der Verordnung bedeuten würde, wenn man einen neuen Zielort oder mehrere neue Zielorte festlegt. Weshalb wollen wir das? Weil wir wollen, dass es politisch diskutiert wird, wenn an einer neuen Ecke der Stadt die zusätzlichen Benutzungsgebühren eingeführt werden. Das hat zwei Ziele: Zum einen ist es dann politisch legitimiert, politisch diskutiert und hat zumindest im Grossen Gemeinderat eine Mehrheit. Zum zweiten ist es dann dem fakultativen Referendum unterstellt und die Bevölkerung kann, wenn sie dann will, sich zu einem Zielort äussern.

Wenn wir das nicht machen, laufen wir in Gefahr, dass künftige Zielorte, die der Stadtrat in eigener Kompetenz festlegt, einfach umso stärker mit Rekursen belegt werden. Das Pushen, indem man das offen lässt, kann später auch einmal eine Retourkutsche sein, wenn man die Zielorte festlegen möchte. In dem Sinn machen wir Euch wirklich sehr stark beliebt, dass man die Kompetenz, wo diese Zielorte sind, beim Gemeinderat hat. Und entsprechend den Antrag der SVP unterstützt.

M. Reinhard (SVP): Ich muss wirklich noch schnell auf die Kommissionspräsidentin replizieren. «Wir sind in der Kommission zum Schluss gekommen, nach konstruktiven Diskussionen, dass das Sinn macht» - ganz so war es also schon nicht. Das ist auch bei der Eintretensdebatte klar herausgekommen. Die Mehrheit der Kommission ist zum Schluss gekommen - und zwar aus ganz anderen Hintergründen - dass sie diese Kompetenz beim Stadtrat haben will und, wie es Andreas Geering ausgeführt hat, jegliche politische Diskussion und Einbezug der Bevölkerung damit umgehen will. Das ist einfach Tatsache.

M. Zehnder (GLP): Wir von den Grünliberalen unterstützen den Antrag so, wie er aus der Kommission gekommen ist. Wir sehen nicht ein, weshalb man eine Verordnung so aufbauen

sollte, dass bei einer Änderung dieser Plätze, bei denen man zusätzliche Gebühren erheben möchte, gerade über eine Änderung der Verordnung abgestimmt werden muss.

Im Übrigen zum Thema Transparenz: Wir haben einen SVP-Antrag, der jetzt fünf solche speziellen Zielorte ausweist. Aber wir haben in der Kommission eine Liste bekommen, die locker 20 solche Zielorte ausweist. Das heisst, wir haben jetzt schon vorprogrammiert 15 zusätzliche Abstimmungen und jedes Mal noch das Referendum dazu, um vielleicht bei den Friedhöfen oder beim Technorama oder bei einem Bahnhof auch noch einen solchen Zielort definieren zu dürfen.

Wir sind als Grünliberale grundsätzlich auch der Meinung, dass man prinzipiell dem Stadtrat stark auf die Finger schauen sollte und wir wollen wirklich nicht, dass der Stadtrat unheimlich viel Kompetenzen einfach übernimmt und wir dann nichts mehr zu sagen haben. Wir von der GLP sind kritisch, wenn der Stadtrat etwas macht, aber beim Definieren von Zielorten wollen wir wirklich nicht jedes Mal ein Referendum über uns ergehen lassen.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Es ist richtig, wir haben das in der Kommission breit diskutiert und hatten dann die Mehrheiten, die wir auch in den Schlussabstimmungen haben. Wir haben eine Weile lang sogar eine Mehrheit gehabt, die sagte, die Zielorte sollen in der Verordnung bezeichnet werden. Und dann, wie es gesagt wurde, kam eine Liste aus der Verwaltung mit ca. 20 Zielorten. Das heisst, wenn man den Änderungsantrag ablehnt und dem Kommissionsantrag folgt, werden wir innerhalb relativ kurzer Frist 20 zusätzliche Zielorte haben in der Stadt. Und mittelfristig werden es mehr als 20 sein. Ich schätze da jetzt keine Zahl, aber es werden mittelfristig mehr als 20 zusätzliche Zielorte sein. Und langfristig werden die Karten, von denen wir heute zwei beim letzten Artikel diskutiert haben, hinfällig sein, weil die Zielorte an die Zentrums- und Quartierzentrumszonen heranwachsen werden und an die Stadtrandzonen hinauswachsen. Das ist das Szenario, das so weitergespielt werden kann, bis schlussendlich die ganze Stadt spezieller Zielort ist.

Das würde ich jetzt dem Stadtrat in der jetzigen Legislatur noch nicht unterstellen, ist aber grundsätzlich, wenn man die Verordnung so formuliert, möglich. Und weil wir das nicht wollen und weil wir den politischen Diskurs wollen über die Zielorte, ist der Antrag so, wie er von der SVP gestellt wurde, richtig und gut und unterstützenswürdig.

M. Reinhard (SVP): Ich muss wirklich noch schnell auf Martin Zehnder zurückkommen. Wir wollten eine ausgewogene, politisch diskutierte Liste. Das hat die Kommissionmehrheit verhindert. Und dass Du das jetzt im Rat beklagst, verstehe ich aufgrund dieses Umstands nicht. Wir hätten in der Kommission die Chance gehabt, uns über eine Liste, die 10, 15, 20 Orte enthält, zu einigen. Man wollte das nicht. Also könnt Ihr jetzt im Rat nicht sagen «ist schon noch schade».

M. Wäckerlin (PP/SVP): Es ist gut, dass ich vor Martin dran bin, denn ich wollte auch zu ihm noch Stellung nehmen. Lieber Martin, wenn wir das jetzt annehmen, dann gibt es nicht zu jedem ein Referendum, sondern nur zu denen, die politisch umstritten sind. Und genau dort wollen wir ja auch ein Referendum. Also wenn wir da Ja sagen, dann kommt es gut.

M. Zehnder (GLP): Herr Reinhard, ich habe nicht gesagt, dass ich es schade finde, dass wir das so haben. Sie haben sich da etwas seltsam geäussert. Aber ich bin der Meinung, dass es nicht sein kann, dass wir in einer Verordnung abschliessende Listen drin haben und wissen, dass diese Listen ergänzt werden können. Und die Ergänzung der Liste wird über ein Gremium von 7 StadträtInnen erstellt. Und wenn Ihr dann das Gefühl habt, dass diese Stadträte etwas machen wollen, das alle Gemeinderäte oder viele Gemeinderäte nicht gut finden und das Volk sowieso nicht, unterstellt Ihr dem Stadtrat auch eine gewisse Unfähigkeit. Und das finde ich da nicht in Ordnung.

Wir sind der Meinung, dass auch der Stadtrat vom Volk gewählt ist und das Volk vertritt. Und wenn der Stadtrat sagt, wir haben neue Zielorte und wir können zeigen mit Messungen, wie viele Leute dort hingehen und wie viele Autos dort herumstehen und dass wir deshalb diese

Zielorte ein bisschen teurer machen wollen – dann denke ich, müssen wir dem Stadtrat so weit Vertrauen geben.

Im Übrigen: Wenn Herr Geering findet, dass es eine Gefahr ist, dass die ganze Stadt zu einem speziellen Zielort werden soll... Ich persönlich finde, die Stadt Winterthur ist ein spezieller Zielort. Ich bin gerne da und ich brauche es nicht, dass überall Autos herumstehen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Ich übergebe das Wort der zuständigen Stadträtin zusammen mit der Frage, ob sich der Stadtrat diesem Kommissionsantrag anschliesst oder nicht.

Stadträtin K. Cometta: Ja, der Stadtrat kann sich dem Kommissionsantrag anschliessen, der Spezifizierung, was denn gemeint ist mit diesen speziellen Zielorten. Speziell heisst es eben, weil es speziell sein soll. Es soll nicht die ganze Stadt sein, es soll auch nicht jeder Kinderspielplatz sein. Und ich kann Euch versichern, dass der Stadtrat mit Augenmass solche zusätzlichen Zielorte einsetzen würde.

Das Ziel von einem speziellen Zielort ist ja eben, dass man eine Lenkungswirkung erzielen kann, wenn der Parkierungsdruck viel zu gross wird. Man sieht das z.B. beim Bruderhaus, wo es bis dato eben nicht möglich ist, noch eine Benutzungsgebühr zu verlangen und der Druck sehr gross ist. Es macht durchaus Sinn, dass die Kompetenz zum Festlegen der speziellen Zielorte beim Stadtrat liegt, denn die Welt verändert sich und man kann so flexibler reagieren auf die sich verändernde Welt.

Bea Helbling und Barbara Huizinga haben es gesagt, es würde sonst jedes Mal eine Revision dieser Verordnung brauchen. Das ist sehr aufwändig, auch für Euch als Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, auch wenn es nicht bis zum Referendum gehen würde.

Es freut mich natürlich auch, wenn Martin Zehnder dem Stadtrat das Vertrauen schenkt, dass er von dieser Kompetenz mit Augenmass Gebrauch machen wird.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Jetzt müssten wir, bevor wir zur eigentlichen Abstimmung gehen, noch den Kommissionsantrag bereinigen. Ich bitte die Präsidentin der SSK, Katharina Frei, uns nochmals zu sagen, wie der Antrag nun lauten soll.

K. Frei (SSK): Im Protokoll ist festgehalten, dass Bea Helbling als Ergänzung vorgeschlagen hat: «Als spezielle Zielorte gelten stark frequentierte Ausflugsziele, Sportanlagen etc.». Mit dem «etc.» ist es noch offen und nicht so, wie es vorhin Martin Zehnder formuliert hat mit «... Ausflugsziele und Sportanlagen.», also abschliessend. Sondern es soll heissen «Ausflugsziele, Sportanlagen etc.». Das ist die Ergänzung, wie sie im Protokoll steht.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Kann man kurz sagen, von welcher Sitzung dieses Protokoll ist, damit man überprüfen kann, dass das so beschlossen wurde? Ich kann mich nicht auswendig an diesen Beschluss im Wortlaut erinnern.

K. Frei (SSK): Es war die 61. Sitzung am 14. Dezember 2020. Die letzte Sitzung, an der wir die drei Vorlagen beraten haben.

Ratspräsidentin M. Sorgo: In dem Fall ginge es also einfach darum, dass man den Kommissionsantrag mit einem etc. am Schluss ergänzen würde.

Ist jemand gegen die Ergänzung dieses Kommissionsantrags? – Dann müssen wir darüber abstimmen.

Wer dieser Ergänzung des Kommissionsantrags um dieses «etc.» am Schluss zustimmen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.

Wer diese Ergänzung ablehnen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.

Gibt es noch Enthaltungen?

Sie haben mit einer Mehrheit dieser Ergänzung zugestimmt.

In diesem Fall kommen wir jetzt zur Abstimmung über diese Anträge. Wir werden den SVP-Antrag dem Kommissionsantrag gegenüberstellen.

Wer dem SVP-Antrag zustimmen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.
Wer dem Kommissionsantrag zustimmen möchte, soll bitte jetzt die Hand erheben.
Sie haben dem Kommissionsantrag zugestimmt und den SVP-Antrag abgelehnt.

Da sich der Stadtrat dem Kommissionsantrag anschliesst, müssen wir über die Originalweisung nicht mehr abstimmen, ausser jemand wünscht diese Abstimmung. – Dem ist nicht so. In diesem Fall haben Sie bei Art. 6 Abs. 3 den Kommissionsantrag ergänzt mit dem etc. am Schluss angenommen.

Art. 7: Keine Anträge bekannt.

Art. 8: Antrag der FDP, das Wort hat Urs Bänziger.

U. Bänziger (FDP): Die Begründung für diesen Antrag gilt ebenfalls für die entsprechenden Anträge in der Nachtparkverordnung und in der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone.

Um was geht es? Wir stellen den Antrag, dass die Voraussetzung für ein Inkraftsetzen der Verordnung das Vorhandensein von einer elektronischen Bewilligungsplattform ist. Es kann nicht sein, dass der spontane Besuch bei den Grosseltern oder von Freunden zum Problem wird, nur weil man keine Möglichkeit hat, eine Parkierungsbewilligung zu lösen. Bisher ist es immer noch so, dass man am Schalter entsprechende Besucherkarten abholen muss – natürlich nur während der Büroöffnungszeiten. Für berufstätige Bewohner fast unmöglich. Smart City geht anders.

Den Kredit für die Entwicklung der Plattform haben wir längst gesprochen. Mit der Umsetzung der flächendeckenden blauen Zone hat der Stadtrat, wie wir vorhin gerade gehört haben, eigentlich erst gerade angefangen, obwohl wir den Kredit dazu hier im Rat bereits im Jahr 2019 gesprochen haben.

Mit der Einführung der Gebühren können wir auch noch so lange warten, bis die elektronische Plattform zum Lösen der Bewilligungen – auch an Feiertagen, am Wochenende und nachts – möglich ist. Eigentlich erhoffen wir uns, dass heute die zuständige Stadträtin verkündet, dass das System, für welches sich die Stadt entschieden hat, das bereits jetzt kann. Dann wäre unser Antrag inhaltlich und zu unserer grossen Freude obsolet. Wenn nicht, sind wir überzeugt davon, dass diese Regelung dafür sorgt, dass die elektronische Plattform zum Lösen der Bewilligungen prioritär und rasch umgesetzt wird. Wir bitten insbesondere die GLP, welche sich den elektronischen Fortschritt immer mal wieder auf die Fahne schreibt, diesem Antrag ebenfalls zuzustimmen, damit wir dafür eine Mehrheit erhalten können.

B. Helbling (SP): Eine elektronische Bewilligungsplattform ist für uns von der SP ebenso wichtig und richtig. Das Inkraftsetzen aber mit dem Vorhandensein dieser elektronischen Bewilligungsplattform zu verknüpfen, finden wir aber falsch oder, ich sage es anders, empfinden wir als Zwängelei. Deshalb werden wir diesen Antrag ablehnen.

Es ist von Stadträtin Cometta bereits erwähnt worden: Es läuft parallel das Projekt Parkkarten-Portal. Es ist nicht Teil dieser Verordnungen. Zuerst müssen auch die rechtlichen Grundlagen für eine solche Online-Lösung nachgeführt werden, damit man es dann umsetzen kann. Da nehme ich das Beispiel der PBZ, der blauen Zonen: Für die jetzt gültige Verordnung ist z.B. festgehalten, dass der Nachweis für die Bewilligung mittels Parkkarte erbracht werden muss. Da muss also die Anpassung der neuen Verordnungen kommen, um überhaupt eine andere Art der Bewilligung einzuführen.

B. Huizinga (EVP): Ich wiederhole eigentlich jetzt gerade Ähnliches, wie Bea schon gesagt hat. Die Verordnung aus dem Jahr 2005 enthält nur die Möglichkeit, seine Parkberechtigung über das Deponieren der Parkkarte hinter der Windschutzscheibe aufzuzeigen. Um Alternativen, wie die geforderte elektronische Bewilligungsplattform im FDP-Antrag zuzulassen, muss zuerst das Gesetz, die Verordnung, geändert werden. Es ist daher total unsinnig, diesem Antrag zuzustimmen.

Natürlich sind wir als EVP nachher auch dabei, es zu unterstützen, wenn es digitalisiert wird, aber wir können nicht etwas in eine Verordnung schreiben, für das die rechtliche Grundlage noch gar nicht vorhanden ist. In dem Sinne werden wir diesem Antrag nicht zustimmen.

M. Reinhard (SVP): Ich komme zurück auf den sehr speziellen Zielort namens Winterthur, wie es Martin Zehnder nennt. Ja, Digitalisierung, SmartCity etc., das hören wir wirklich immer und immer wieder. Und doch muss ich erstaunt feststellen, dass andere sehr spezielle Zielorte wie Schwamendingen, Bümpliz und Dietikon seit Jahren eine Online-Lösung, ein Parkier-App, haben, mit dem ich meine Gebühren zahlen und alles regeln kann. Da die Lösung ja kommt, ist es überhaupt kein Problem, wenn wir es hier hineinschreiben. Und wenn sich die Lösung verzögert, dann gibt es entsprechenden Druck, damit auch Winterthur im Jahr 2021 mit Bümpliz, Schwamendingen und Dietikon mithalten kann.

K. Frei (Grüne/AL): Ich knüpfe an die Voten meiner zwei Vorrednerinnen. Ich glaube, sie haben alles schon gesagt. Die Fraktion Grüne/AL lehnt den FDP-Antrag aus den gleichen Gründen ab.

M. Zehnder (GLP): Wir von den Grünliberalen werden den Antrag trotz der höflichen Einladung nicht unterstützen, sondern wir werden ihn ablehnen. Und ich möchte eine Gegenfrage stellen: Wenn jetzt tatsächlich das Referendum kommt, das wurde ja irgendwo schon mal angetönt, wenn es jetzt eine Verzögerung gibt der ganzen Einführung dieser Verordnungen – wärt Ihr dann bereit, die ganzen Einführungen rückwirkend auf den Zeitpunkt, wo wir die digitalen Portale haben, einzuführen? Wahrscheinlich ja nicht. Aber wie ich es im Landboten gelesen habe und wie es uns versichert wurde, werden die digitalen Portale wahrscheinlich schneller kommen als diese Verordnung.

U. Bänziger (FDP): Es ist eigentlich schon noch speziell, wenn man von der SP-Vertreterin Bea Helbling hört, dass das eine Zwängelei sein soll. Und von der EVP-Vertreterin Barbara Huizinga, dass das ein unsinniges Anliegen ist. Auf der anderen Seite belastet Ihr die Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur massiv mit zusätzlichen administrativen Belangen und Schwierigkeiten, ihr normales Leben zu führen, wenn Ihr die blaue Zone einführt, ohne dass ein elektronisches Portal zur Verfügung steht. Also ja, die Bürger mehr belasten ist okay. Und das, was wir machen wollen, ist eine Zwängelei und unsinnig. Zu Martin Zehnder kann ich vielleicht noch sagen: Da müsste ich mir also wirklich eine gute Agenda zulegen, dass wenn ich meine Mutter einladen würde und Du probieren würdest, das rückwirkend einzuführen, dass ich dann nicht vergessen würde, dass ich irgendwie die 1,5 Tage dann noch nachzahlen müsste. Es würde komplex werden. Das wäre dann eher ein Vorstoss der linken Seite, dass man administrativ etwas aufbläst, damit wieder möglichst mehr Gemeindemitarbeiterinnen und -mitarbeiter sich diesen Belangen annehmen können.

Stadträtin K. Cometta: Urs Bänziger, ich bin total einverstanden, dass der Gang zum Schalter nicht mehr zeitgemäss ist. Und es gibt ja im Übrigen auch einen Vorstoss Cometta aus dem Jahr 2014, der sich nach einem solchen System erkundigt hat. Dort stand in der Antwort des damaligen Stadtrats, dass die Evaluation solcher EDV-Systeme allerdings einige Zeit in Anspruch nehme.

Es freut mich aber extrem, dass diese «einige Zeit» nun ein bisschen abgelaufen ist. Ich habe schon bei der letzten Debatte sagen können, dass dieser Zuschlag für das elektronische Parkkarten-Portal am 31. März erteilt wurde. Das ist auch auf SIMAP veröffentlicht und im Landboten berichtet worden. Die Weisung, der Kreditantrag an den Gemeinderat, wird im 2. Quartal kommen. Und sofern der Grosse Gemeinderat diesem Kreditantrag zustimmt, sind wir auch bereit, per 1. Januar 2022 dieses Parkkartenportal einzuführen. Von daher: Das läuft ausserhalb dieser Revision. Es ist nicht notwendig, das da aufzunehmen.

Und im Übrigen haben ja Bea Helbling und Barbara Huizinga schon ein bisschen auf den Schwanzbeisser aufmerksam gemacht, dass eben in der geltenden Verordnung steht, dass die Karte als Karte hinter der Windschutzscheibe befestigt werden muss.

Ratspräsidentin M. Sorgo: In diesem Fall kommen wir zur Abstimmung.

Wenn Sie den FDP-Antrag annehmen möchten, dann bitte ich Sie, jetzt die Hand zu erheben. Wer den FDP-Antrag ablehnt und damit der Stadtratsweisung zustimmt, soll jetzt die Hand erheben.

Sie haben den FDP-Antrag klar abgelehnt und damit gilt weiterhin die Weisung des Stadtrats.

Wir kommen zu den Anhängen. Die beiden Anträge, die bei den Anhängen drin sind, haben wir bereits unter Art. 5 Abs. 1 behandelt. Die müssen wir nicht nochmals behandeln, Sie haben beide abgelehnt.

Ansonsten sind mir zu den Anhängen keine weiteren Anträge mehr bekannt.

In diesem Fall haben wir bei der Synopse Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VGP) die Detailberatung abgeschlossen.

Wir kommen jetzt, noch vor der Essenspause, zur nächsten Synopse, zur Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone.

Art. 1: Keine Anträge bekannt.

Art. 2: Keine Anträge bekannt.

Art. 3 Abs. 1: Da gibt es gleich mehrere Anträge. Da möchte ich kurz den Stadtrat fragen, weil es einen Einfluss hat auf den FDP-Antrag, ob sich der Stadtrat dem Kommissionsantrag anschliesst oder nicht.

Stadträtin K. Cometta: Ja, der Stadtrat schliesst sich dem Kommissionsantrag an.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. In diesem Fall gehe ich davon aus, dass die FDP den Antrag stellt, der ja dann wieder die Weisung des Stadtrats wäre.

Beim Abstimmungsablauf (ich werde es Ihnen nachher schon nochmals sagen) würde ich so vorgehen, dass wir zuerst den Antrag der SP und den Antrag der Grünen/AL gegenüberstellen, dann den Kommissionsantrag und den FDP-Antrag gegenüberstellen und dann nachher die jeweiligen Sieger-Anträge gegeneinander.

Das Wort übergebe ich dem Kommissionssprecher, um den Kommissionsantrag vorzustellen, und dann den jeweiligen FraktionsprecherInnen, um die jeweiligen Fraktionsanträge vorzustellen.

M. Zehnder (SSK): Ich werde ganz kurz die Zeile vorlesen, die als Ergänzung aus der Kommission gekommen ist. Ich möchte aber auch ganz klar darauf hinweisen, wie ich es schon bei der Einleitung zu diesem ganzen Geschäft gemacht habe, dass wir ja einen Teil dieser ganzen Verordnung der BBK gegeben haben zur Detailberatung. Es gab eigentlich zwei Kommissionen, die das Ganze beraten haben. Und das ist jetzt ein Teil, der vor allem in der BBK besprochen wurde. Ganz kurz lese ich die Zeile vor, die da ergänzt wird zum stadträtlichen Antrag. Am Schluss den Punkt weglassen und ergänzen mit «und für die jeweilige Nutzergruppe keine private Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht.»

Es ist also eine Ergänzung, die wir so in der SSK übernommen haben, weil in der BBK diese Abstimmung bereits gelaufen war. Ich wäre froh, wenn jemand aus der BBK das genauer erläutern könnte. Vielen Dank.

F. Landolt (BBK/SP): Wir haben wie gesagt die beiden Anträge von uns und den Grünen auf dem Tisch gehabt, die im Wesentlichen – ich kürze das jetzt etwas ab – eigentlich verlangt, dass man die Erschliessungsgüte durch den ÖV auch als Kriterium braucht, um solche Parkkarten abzugeben. Es wurden verschiedene Mechanismen vorgeschlagen.

Wir haben in unserem Antrag verlangt, dass man wie in der PPVO die verschiedenen Erschliessungsgüten berücksichtigt. Wir haben dann, das müsstest Du, Reto, dann noch ergänzen falls nötig, gemerkt, dass man bei der Ausformulierung und bei der Bestimmung der Möglichkeit, Parkkarten zu erhalten, doch relativ aufwändige Verwaltungsarbeit machen müsste. Wir hatten intern von der SP her das Gefühl, dass das ein bisschen über das Ziel hinausgeschossen ist. Wir haben dann weitere Modelle gesucht und dann ist das sogenannte Bieler-Modell aufgetaucht resp. ich hatte dann auch Kontakt mit den Verwaltungsstellen in der Stadt Biel, wie sie das eingeführt haben. Und das ist eigentlich ein ganz einfacher Mechanismus, der auch nicht viel Arbeit braucht und auch nicht sehr aufwändig ist. Im Grundsatz ist es einfach so, dass der Eigentümer (so wie es jetzt im Kommissionsantrag steht) nachweisen muss, wenn er eine Parkkarte will, dass man keine Möglichkeit hat, auf dem privaten Grund einen Parkplatz zu bauen. Ansonsten, dann ist es theoretisch möglich, dass man eine blaue Karte hat und auf der Strasse parkiert – und den eigenen Parkplatz auf dem Gelände vermietet man extern. Und das ist ja dann etwas, das genau in der entgegengesetzten Richtung läuft.

Deshalb ist der einfache Mechanismus, dass ein immatrikulierter Personenwagen zu einer Parkkarte führt, für uns nicht nachvollziehbar bzw. man spürt keinen Willen zur Steuerung dadurch.

Übrigens: Das Bieler-Modell wurde vor einigen Jahren in der Stadt Biel eingeführt und führte dann dazu, dass die Parkkartenanzahl gedrittelt wurde. Es hat also etwas bewirkt. Und da sieht man ein bisschen, wenn man das Ganze in Augenschein nimmt, wie der Mechanismus zur Parkkartenabgabe funktioniert, dass das doch auch einen grossen Einfluss haben kann. Wir haben uns dann in der BBK für dieses Bieler-Modell entschieden und unsere Anträge – also mindestens die SP – nicht mehr weitergeführt.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Aber den Antrag stellt die SP?

F. Landolt (SP): Nein, der Antrag ist zurückgezogen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Der SP-Antrag ist in diesem Fall zurückgezogen. Besten Dank. Das Wort hat Reto Diener.

R. Diener (Grüne/AL): Ich möchte zu unserem Antrag zu diesem Artikel doch noch etwas ergänzen und ein bisschen ausführen, zur Einordnung von dem, was wir da effektiv diskutiert haben und was wir vorgeschlagen haben.

Abgabe von Parkkarten an Einwohner oder an ansässiges Gewerbe ist eigentlich nichts anderes als eine Erweiterung von privat induzierter Parkierung oder gewerblich induzierter Parkierung aus dem privaten in den öffentlichen Raum hinein. Für die privaten Grundstücke in der Stadt Winterthur regelt die Parkplatzverordnung detailliert und abhängig von der Erschliessungsqualität, wie das Felix Landolt schon berichtet hat, wie viele minimal und wie viele Parkplätze maximal erstellt werden dürfen. Das betrifft die Parkplätze auf privatem Grund. Ein Maximum gibt es dort aus gutem Grund: Die moderne Mobilitätsstrategie, die wir auch mit dem Gesamtverkehrskonzept entschieden haben und die wir grundsätzlich verfolgen, die postuliert für dicht besiedelte Räume schon seit vielen Jahren – und das mit zunehmender Dringlichkeit – eine Verlagerung vom flächenineffizienten motorisierten Individualverkehr (sprich: von Autos) auf andere Verkehrsträger. Ein geeignetes Mittel dazu ist die Beschränkung und die Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Parkräume.

Das ist keineswegs, wie uns immer wieder unterstellt wird, eine links-grüne Ideologie. Das wird von Mobilitätswissenschaft und von Verkehrsplanern, unabhängig von welcher Provenienz, schon längst bestätigt und ist hundertfach belegt. Andere Städte auf dieser Welt sind diesbezüglich auch schon längst und dezidiert an einer entsprechenden Umsetzung. Ich nenne das Beispiel von Paris oder Amsterdam. Der Platzbedarf für den MIV im öffentlichen Raum ist für fahrende Fahrzeuge gegenüber dem Fuss-, Velo- und ÖV im Mittel um ein Vielfaches höher.

Das gilt auch für parkierte Fahrzeuge, fast noch mit höherem Handlungsbedarf. Man kann auch sagen «das Stehzeug privates Auto» - Sie entschuldigen diese Formulierung - denn die meisten Autos stehen tatsächlich die meiste Zeit nur herum. Sie sind den grössten Teil der Zeit in dieser Funktion im Einsatz. Sie belegen wertvollen und in der Stadt beschränkten Raum, nicht nur im privaten, sondern auch – und damit sind wir bei dieser Verordnung – im öffentlichen Raum.

Geschätzte Anwesende, für jedes eingelöste Fahrzeug soll gemäss dieser Verordnung, wie sie vom Stadtrat vorgeschlagen wurde, unabhängig von allfällig vorhandenem Parkraum auf dem privaten Grund, auch noch einer auf öffentlichem Raum, auf der Strasse, zur Verfügung stehen. In einer blauen Zone. Ein Schelm, der Böses denkt. Damit der private Parkplatz – es wurde bereits erwähnt heute Abend – teurer vermietet werden kann? Damit unterwandern wir aber genau das angestrebte Ziel, Pendler aus dem städtischen Raum herauszubekommen. Nicht nur das: Es sollen auch für beliebig weitere eingelöste Fahrzeuge Parkkarten gelöst werden können. Also auch dann, wenn es eigentlich gemäss der Parkplatzverordnung keinen privaten Platz mehr hätte, der bewilligbar wäre. Damit wird also jede Lenkungsstrategie, die wir in der Parkplatzverordnung eigentlich implizieren, unterwandert. Der öffentliche Raum soll also jetzt mehr oder weniger nach Belieben der privaten Parkierung zur Verfügung stehen. Das ist, es tut mir leid, nicht sinnvoll in der heutigen Zeit.

Deshalb haben wir mit unserem Antrag vorgeschlagen, eine logische Verknüpfung zur PPVO herzustellen und zur Motivation, dass man das mit der öffentlichen Erschliessung zusammen entsprechend reguliert. Der Vorschlag lautet, dass wenn a) auf dem Grundstück keine Plätze mehr vorhanden sind und b) grundsätzlich gemäss der Parkplatzverordnung noch welche zulässig wären, dass man dann noch Parkkarten bekommt bzw. umgekehrt halt eben nicht. Als Abminderung und als Entgegenkommen zu dieser Deckelung schlagen wir einen Zuschlag von 30% vor, aufgerundet. Man könnte also, wenn 1 – 3 Parkplätze auf dem Grundstück zur Verfügung stehen, noch 1 zusätzlichen via Parkkarte beantragen.

Vielleicht verstehen Sie jetzt, weshalb wir von den Grünen das in der Kommission eingebracht haben, und weshalb dort dann, von der Mehrheit gestützt, dann ein alternativer Vorschlag zum Tragen gekommen ist. Nämlich das, was Felix Landolt als Bieler-Modell bezeichnet hat. Es enthält nämlich keine Deckelung, absolut nicht, anders als das Modell, das wir vorgeschlagen haben. Es ist also wesentlich freier und liberaler und kann deshalb sehr gut auch als Kompromiss gelten.

Es verlangt lediglich, dass die bereits auf privatem Grundstück vorhandenen Parkplätze zuerst benutzt werden müssen, bevor man auf den öffentlichen Raum ausweicht. Das sollte ja nun wirklich nicht zu viel verlangt sein, das scheint eigentlich eine Selbstverständlichkeit, auch im Sinn der Allgemeinheit und der Nutzung des öffentlichen Raumes.

Ich bitte Sie darum auf der anderen Seite des Rats, das insbesondere bei den Abstimmungen und auch bei der Erwägung eines Referendums zu berücksichtigen. Es ist keine wirklich unmögliche Formulierung, die von der Kommission vorgeschlagen wurde. Ich habe Verständnis, wenn Sie den Vorschlag der Grünen/AL nicht als für Sie möglich anschauen - aber der Kompromiss ist von daher gesehen, finde ich, wirklich ein guter Weg. Danke für das Verständnis.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Wir haben genau 18.29 Uhr und ich schlage deshalb vor, dass wir jetzt in die Nachtessenspause gehen und der FDP/Mitte/EDU-Antrag nachher vorgestellt wird. En Guete mitenand.

Nachtessenspause.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Es ist halb acht und ich wäre froh, wenn Ihr an die Tische zurückkommen würdet und wir weitermachen können.

Wir fahren weiter in der Detailberatung der Synopse zur Verordnung zum unbeschränkten Parkieren in der blauen Zone. Wir sind bei Art. 3 Abs. 1. Dort fehlt uns noch die Vorstellung des Antrags FDP/Mitte/EDU/SVP. Michi Gross, sprichst Du dazu?

M. Gross (BBK): Nein, ich würde generell etwas zur BBK-Diskussion sagen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Ich schlage vor, dass Romana Heuberger noch den Antrag vorstellt und Du nachher zur BBK-Diskussion etwas sagen kannst.

R. Heuberger (FDP): Vielleicht noch eine Bemerkung vorweg: Felix Landolt, Du hast sehr gut votiert, aber Du hast natürlich nicht die Kommissionsmeinung vertreten. Die Kommissionsprecherin wäre ich gewesen. Es war ein SP-Votum, aber Du hast das sehr fair gemacht, danke vielmals.

Ich möchte nicht auf eine Grundsatzverkehrsdiskussion gehen, wie es Reto Diener gemacht hat, denn wir diskutieren heute die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Winterthur und nicht die Verkehrspolitik der gesamten Welt.

Was wir de facto machen mit unserem Antrag: Wir möchten das Bieler-Modell aus dieser Vorlage herausstreichen. Und zwar einfach deshalb, weil das Bieler-Modell viel zu weit geht. Wir streichen ja den Zusatz im Art. 3 «und für die jeweilige Nutzergruppe keine private Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht». Und wir beantragen ja gleichzeitig, bei Art. 11 Abs. 2, lit. a und lit. b zu streichen. Und ich möchte mir an dieser Stelle erlauben, gleich an dieser Stelle die Begründung für beide Anträge, also unsere Anträge zu Art. 3 und Art. 11 der PBZ, zu begründen, da diese inhaltlich (Bieler-Modell) auch zusammenhängen.

Staatliches Handeln muss verhältnismässig sein. Das heisst, dass unser Handeln (sprich unsere Eingriffe) in sachlicher, räumlicher und personeller Hinsicht nicht über das Notwendige hinausgehen darf. Aber genau das machen wir mit diesem Bieler-Modell. Mir ist bewusst, dass die Stadt Biel in etwa die gleiche Regelung getroffen hat, wie sie nun nach der Kommissionsberatung vorgeschlagen wird. Nur, Biel hatte das Problem, dass der öffentliche Parkgrund so billig war, dass viele Anwohnende ihr Auto auf den öffentlichen Grund gestellt und den eigenen Parkplatz in der eigenen Liegenschaft an Pendler vermietet haben. Dieses Problem haben wir in Winterthur aber schlicht nicht. Und es ist nicht angemessen, dass wir ein derartiges Verwaltungsmonster schaffen (mit grossem Aufwand für die Immobilienverwaltungen und die Stadtverwaltung), um ein nicht existierendes Problem zu lösen. Wenn der Winterthurer Regulierungswahnsinn inskünftig so weit gehen soll, dass wir vorseilend auch noch Probleme lösen, die wir noch gar nicht haben, dann: Gute Nacht, Winterthur.

Der Antrag der Grünen/AL und auch die Ausführungen von Reto Diener, die er vorhin zum Antrag der Grünen/AL gebracht hat, entlarven die Anliegen von links-grün. Sie wollen über die Änderung der PBZ die Parkplätze auf öffentlichem Grund in unserer Stadt massiv reduzieren. Und wie wir heute in der Zeitung gelesen haben, findet das ja auch tatsächlich schon statt. Und das, nachdem man schon in der PPVO bei Neubauten die privaten Parkplätze massiv reduziert hat. Ich teile sogar die Ansicht, dass man den oberirdischen öffentlichen Grund freimachen sollte. Nur: Dann hätte man die Parkplätze bei den Häusern nicht so massiv reduzieren dürfen. Denn die Folge davon ist, dass nun die, die keine Parkplätze zur Verfügung haben, auf öffentlichem Grund parkieren wollen.

Ich erlaube mir nochmals festzuhalten, dass eine Anwohnerkarte kein Anrecht gibt auf einen Parkplatz. Die Stadt geht schon heute davon aus, dass deutlich mehr Anwohnerkarten vergeben wurden, als Parkplätze zur Verfügung stehen. Aus unserer Sicht sind beide Anträge (die SP hat ihren zwar jetzt zurückgezogen) völlig realitätsfremd. Sie hätten zur Folge, dass neue Mieter auf längere Sicht keine Chance hätten, einen Parkplatz in der blauen Zone zu erhalten. Und wenn ein Parkplatz auf öffentlichem Grund durch den Auszug eines Mieters frei würde, wer bekommt dann diese Parkkarte? Der, der länger im Haus wohnt, oder der, der das Auto aus beruflichen Gründen, aus persönlichen Gründen, dringender braucht? Und was macht ein Neuzuzüger, wenn er beruflich auf sein Auto angewiesen ist, aber keine Parkkarte mehr erhält? Alle diese Fragen sind überhaupt nicht geklärt.

Für uns ist das Bieler-Modell ein Verwaltungsmonster. Man stelle sich vor, was es für die Stadtverwaltung, die Hausbesitzer und insbesondere für die Bevölkerung bedeuten würde, wenn der Antrag der Grünen/AL eine Mehrheit finden würden. Deshalb lehnen wir diese Anträge ab bzw. stellen den Streichungsantrag zum Art. 3, diesem Zusatz.

M. Gross (BBK): Wir haben ja drei Artikel in der BBK diskutiert und ich möchte generell sagen, dass wir eine gute Diskussion hatten. Wir hatten unterschiedliche Standpunkte und wir haben vieles diskutiert. Und es war tatsächlich das Bieler-Modell, das am Meisten zu reden gab. Wir mussten deshalb auch eine 2. Lesung ansetzen.

Wir gehen jetzt ein bisschen hin und her zwischen dem Bieler-Modell und dem, was die Stadt wirklich macht – ich nenne das mal «Cometta-Modell». Ich denke, das Modell, das wir in Winterthur haben, ist viel besser als das Bieler-Modell, das wäre wirklich so nicht machbar. Und ich glaube, auch den Grünen wäre es nicht wohl, wenn ihr Antrag angenommen würde.

Ich möchte auch nochmals betonen, was Urs Hofer am Anfang gesagt hat: Das Ziel, keine Gratisparkplätze mehr für Pendler und den Pendlerdruck zu reduzieren, das haben wir gemeinsam. Deshalb hatte ich das Gefühl, für die drei Verordnungen müsste es einen Konsens geben.

Und dort hat es eben dann aufgehört. Die Diskussion war relativ ideologisch. Reto Diener hat es jetzt gut gezeigt, von seiner hohen Position herunter, wie radikal die Vorschläge der Grünen dann doch sind. Und Reto geht es letztlich ja darum, dass «Netto-Null Auto» gibt in der Stadt Winterthur. Und das ist jetzt kein Witz. Ich sehe in Veltheim schon die ersten Plakate «Winterthur autofrei bis 2030». Das ist kein Witz. Aber immerhin, diejenigen, die das aufgehängt haben, haben dann gemerkt, dass die Konzern-Initiative bereits abgestimmt ist und haben wenigstens diese Fahne abgenommen.

Die Konsequenz von dieser Ideologie ist natürlich, dass es dann auch Netto-Null Gewerbe und Netto-Null Lädeli und Netto-Null Steuereinnahmen gibt. Und dessen muss man sich einfach bewusst sein, wenn man so radikal argumentiert.

Ich habe es gesagt: In der BBK war es uns auch zu ideologisch. Wir haben versucht, moderate Vorschläge einzubringen, aus der Mitte, aus FDP- und SVP-Sicht. Da konnte man nicht entgegenkommen. Siegesicher ist die linke Seite bei diesen Fragen auch, weil sie zwei grüne Sitze hat in diesen Fragen. Der liberale Geist geht bei der einen Partei dort ziemlich schnell flöten oder in der sozialistischen Hymne unter. Und von daher kann man da auch siegesicher sein.

Und deshalb glaube ich, wird diese Verordnung auch scheitern bzw. wird es ein Referendum geben. Aber ich glaube, es liegt nicht alleine an diesen Artikeln aus der BBK. Denn das Modell, dass Katrin oder die Verwaltung dann aus dem Hut gezaubert hat, wäre wirklich eine Zwischenlösung. Es ist auch nicht liberal, aber es wäre eine Zwischenlösung.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. In diesem Fall sind nun alle Anträge gestellt und die Sprecher von SSK und BBK konnten auch die Kommissionsmeinung noch wiedergeben. Ich weise darauf hin, dass die SP ihren Antrag zurückgezogen hat. Somit diskutieren wir jetzt noch über den Kommissionsantrag, den Antrag von FDP/Mitte/EDU/SVP und den Antrag der Grünen/AL. Als Erster hat Michael Bänninger (EVP) das Wort.

M. Bänninger (EVP): Heute geht es unter anderem darum zu definieren, wer eine Karte mit der Erlaubnis erhält, um unbeschränkt in der blauen Zone der Stadt Winterthur parkieren zu dürfen. Und nicht mehr um die Anzahl blaue Parkplätze.

Der öffentliche Raum ist ein begrenztes Gut und die Nutzung des öffentlichen Raumes für Parkplätze soll aus Sicht der EVP gut überlegt sein. Es gibt durchaus attraktivere Strassenelemente als ein Parkplatz. Aber ist es für uns klar, eine gewisse Anzahl Parkplätze braucht es.

Winterthur ist eine attraktive Stadt mit sehr attraktiven Zugansbindungen Richtung Flughafen, Zürich, Bern, Basel oder in Richtung Osten: Will, St. Gallen oder gar München.

Unser Ziel muss es sein, in den Winterthurer Quartieren, die Parkplätze im öffentlichen Raum jenen Personen zukommen zu lassen, die auch in der unmittelbaren Umgebung jemanden besuchen möchten oder etwas erledigen müssen.

Es ist unser Ziel (und schön, ist das ein gemeinsames Ziel), das dicht belebte Siedlungsgebiet mit den eher engen Strassenräumen von zusätzlichem "Pendler-sucht-Parkplatz-Verkehr" zu entlasten. Das erreichen wir aber nur, wenn wir konsequent prüfen, wer zur dauerhaften Nutzung eines Parkplatzes im öffentlichen Raum berechtigt ist und wer eben nicht. Wir von der EVP unterstützen den Kommissionsantrag, der fordert, dass zuerst die privat zur Verfügung stehenden Parkierungsmöglichkeiten genutzt werden müssen, bevor eine Bewilligung für die blaue Zone ausgestellt wird.

Es kann nicht sein, dass ein Parkplatz auf privatem Grund an externe Pendler vermietet wird und das eigene Auto dann in der blauen Zone abgestellt wird.

Wir sind für lebendige Quartiere und lebendig beziehen wir auf die Menschen, nicht auf die Fahrzeuge.

Unter diesem Gesichtspunkt unterstützen wir die Idee des Bieler-Modells und sehen darin einen pragmatischen Zugang, der aus unserer Sicht umsetzbar ist.

Wir stimmen dem Kommissionsantrag zu.

F. Landolt (SP): Ich möchte nur noch etwas sagen zu Romana: Es hat jetzt so getönt, als ob das Bieler-Modell der ursprüngliche Vorschlag von uns gewesen wäre oder was jetzt noch von den Grünen verlangt wird. Aber dem ist nicht so. Das Bieler-Modell, so wie wir das auch diskutiert haben, ist effektiv der Kompromiss zwischen dem, was der Stadtrat am Anfang gefordert hat, und dem, was wir (Grüne und SP) diskutiert haben.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Eigentlich hat Felix im letzten Satz schon fast alles gesagt, was unter einem Kompromiss zu verstehen ist, wie es die drei Verordnungen betrifft. Es ist eben nicht ein Kompromiss über die ganze politische Breite, sondern ein Kompromiss zwischen Grüne/AL und dem Stadtrat. Und deshalb besteht er nicht.

Beim Eintreten sagte Stadträtin Cometta in der letzten Sitzung, es habe in der Kommissionsberatung keine materiellen Änderungen zu den vorliegenden drei Verordnungen gegeben. Das in der Kommission eingeführte und jetzt diskutierte Bieler-Modell-light (oder wie gesagt wurde Verwaltungs-Modell oder Cometta-Modell) ist aber sehr wohl eine materielle Änderung und dazu eine Erschwerung zum Bezug der Parkkarten. Bereits im Eintreten hatte ich darauf verwiesen, dass die Mitte/EDU-Fraktion gegen ein kompliziertes und bürokratisches Verfahren ist, welches den Bezug von Parkierungsbewilligungen für die berechtigten Personen und Betriebe verkompliziert und beschränkt.

In der PPVO (wie es Reto Diener gesagt hat) sind Minimal- und Maximal-Zahlen vorgesehen für Parkplätze auf privatem Grund. Damit soll in der PPVO sichergestellt werden, dass bei Bauvorhaben von Privaten Parkplätze in genügender Zahl auf privatem Grund erstellt werden. Und in der vorliegenden Parkierungsverordnung Blaue Zone haben wir im diskutierten Art. 3 Abs. 4 genau für diese Personen, die dieses Minimum unterschreiten, die Regelung drin, dass diejenigen, die dieses Minimum unterschreiten, dann keine Parkkarten erhalten. Diesem Anliegen ist damit eigentlich Rechnung getragen und wir unterstützen das.

Diejenigen, die aber innerhalb von diesem Band von diesem Minimum und Maximum sind und trotzdem zu wenige Parkplätze haben (oder die, wie wir es lesen konnten, aufgrund von Denkmal- oder Quartierschutz keinen Parkplatz mehr erstellen können), sollen kompliziert beweisen müssen, dass sie diesen Parkplatz nicht haben und deshalb einen Parkplatz brauchen – das wollen wir nicht. Das ist Überbürokratie, die wir ablehnen.

Entsprechend sind wir der Meinung, es braucht in der Verordnung zur blauen Zone keine weiteren Einschränkungen zum Bezug von diesen Bewilligungen. Sollte es tatsächlich Missbrauch geben – wie uns angetönt wurde – so hat man uns in der Kommission erklärt, dass genau der Art. 13 und 14 des vorliegenden Stadtratsentwurfes dazu genutzt werden können, Missbrauch zu unterbinden (wie z.B. das Vermieten von Parkplätzen an Auswärtige – genau dieses Beispiel wurde genannt).

Wir stellen deshalb gemeinsam mit den bürgerlichen Fraktionen den Antrag, wie er schon gestellt wurde, respektive wir unterstützen diesen, dass in Art. 3 Abs. 1 und in Art. 11 Abs. 2 der Formulierung des ursprünglichen Stadtratsantrags gefolgt wird. Die weiteren Verschärfungen in Art. 3, wie es von Grünen/AL beantragt wird, lehnen wir ab.

M. Nater (GLP): Michi Gross hat als Kommissionspräsident gesprochen. Dabei habe ich mir überlegt, ob er als Kommissionspräsident oder als SVP-Gemeinderat gesprochen hat. Das kam nicht so klar heraus. Und da sieht man leider auch ein bisschen die Polemik um das Ergebnis, das wir da haben. Aus Sicht GLP sehen wir die Sache und suchen einen Kompromiss bei den Parteien, der nicht nach Links oder Rechts diese Polemik aufnimmt.

Der Antrag der Grünen/AL auf eine strikte Auslegung von Parkkarten pro Haushalt bringt leider nicht viel, um den Parkdruck zu verringern, aber sicher mehr Bürokratie. Daher werden wir von der GLP dem Antrag nicht zustimmen.

Der Antrag der rechten Seite durch das Weglassen einer Zuweisung auf Nutzergruppen erzeugt eine Unsicherheit für die Berechtigung von Parkplätzen, was wir von der GLP auch klar ablehnen.

Wir von der GLP trauen der Stadt (auch nach den Erläuterungen in der BBK) eine verhältnismässige Umsetzung zu, die flexibel ist, mit der aber trotzdem eine klare Linie verfolgt werden kann. Es braucht Vorgaben, welche eine gewisse Flexibilität sicherstellen. Dies mit dem Ziel einer Parkraumplanung, welche ihren Teil zu einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität beisteuert.

Wir sind klar für den Kommissionsantrag, der einen Kompromiss zwischen einer übermässigen Bürokratie und einer schwammigen Rechtsvorlage darstellt.

M. Reinhard (SVP): Ich habe zu den Ausführungen von Romana Heuberger und von Andreas Geering nicht mehr viel hinzuzufügen. Romana Heuberger hat es ausgeführt: Wir haben keine Bieler Verhältnisse in Winterthur. Private Parkplätze werden nicht an Pendler vermietet, das ist ein Scheinargument. Wir machen da wirklich nichts anderes als einen administrativen Aufwand auf dem Buckel unserer Einwohner, eine künstliche und unnötige Hürde für eine Parkierungsbewilligung. Und eigentlich ist es eine Umkehr der Beweislast: Der Bürger muss dem Staat beweisen - und das ist eine Unsitte.

Es ist eine nutzlose Regelung, die viele Menschen in dieser Stadt einschränkt, behindert und unproduktive Zeit kostet. Nachdem wir mit der PPVO die Anzahl der privaten Parkplätze bereits eingeschränkt haben, schränken wir nun auch noch die öffentlichen ein bzw. den Zugang dazu. Hilft zwar nicht gegen den Pendlerdruck, aber schadet den Einwohnern von Winterthur und hilft der linken Verkehrspolitik.

K. Frei (Grüne/AL): Da muss ich doch noch schnell entgegnen, lieber Markus Reinhard, und vielleicht kann ich es auch den anderen sagen. Wenn es um Bürger und Einwohner geht und man da immer alle in ein Boot setzt, möchte ich doch einmal festhalten, dass 37% (und das war 2015) von den Haushalten in Winterthur kein Auto hatten. Von diesen 37% spricht man sonst eigentlich nicht. Die sind aber auch da, daran muss man vielleicht auch einmal denken.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Liebe Katharina. Auch ich habe kein Auto – oder teures Blech, wie Du es auch schon bezeichnet hast. Trotzdem, wenn ich ausnahmsweise einmal mit Mobility unterwegs bin in der Stadt, dann brauche ich auch einen Parkplatz. Und wenn ich jemanden besuche in einem anderen Quartier, dann bräuchte ich vielleicht eine Tagesbewilligung, damit ich das Auto bei ihm vor dem Haus parkieren kann. Und dann muss ja das alles auch irgendwie möglich sein. Und wenn der schon keine Bewilligung bekommt für sein teures Blech, wie soll er denn eine Bewilligung bekommen für das Mobility-Blech.

K. Frei (Grüne/AL): Dann sind wir ja schon zwei. Ich bin auch Mobility-Mitglied, lieber Andreas, und ich brauche auch mal einen Parkplatz. Ich will auch nicht alle weghaben. Aber deshalb ist das Bieler-Modell noch lange kein Verwaltungsmonster.

Stadträtin K. Cometta: Ich habe ja die Katze schon aus dem Sack gelassen: Der Stadtrat schliesst sich dem Kommissionsantrag an, denn das Winterthurer Bieler-Modell oder Winti-Modell ist ein Kompromiss. Ich danke an dieser Stelle auch explizit dem BBK-Präsidenten Michi Gross für seine Einordnung. Das Ziel ist ein ganz einfaches: Es soll nämlich dort privat

parkiert werden, wo man das kann, und die Autos sollen nicht den öffentlichen Grund belasten, wenn man privaten Parkraum hat. Und wenn das nicht so ist, dann hat man Anrecht auf eine solche Parkkarte.

Es ist auch administrativ einfach, sowohl für die Parkkartenbeziehenden wie auch für die Verwaltung in der Umsetzung. Das ist schon noch wichtig. Denn der Antrag der Grünen und auch derjenige der SP, der zurückgezogen wurde, wäre sehr aufwändig gewesen in der Umsetzung. Da hätte man Daten beschaffen müssen, um den Abgleich mit der PPVO zu machen. Der Antrag der Grünen (und auch derjenige der SP, der noch weiter gegangen wäre) hätte auch eine andere Zielsetzung. Dort geht es darum, dass die Anzahl Parkplätze auf dem öffentlichen Grund reduziert werden soll, weil man nachweislich weiss, dass die Anzahl Parkplätze auch auf den Verkehr wirken.

Mit dem Winterthurer-Modell (ich nenne es jetzt einfach so) ist das nicht das primäre Ziel, sondern es geht einfach darum, dass der öffentliche Grund nicht dort zugestellt werden soll, wo es privaten Parkraum gibt. Und deshalb ist das ein sehr pragmatischer Kompromiss.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Dann kommen wir jetzt zur Abstimmung.

Der SP-Antrag wurde zurückgezogen, deshalb sieht das Abschlussprozedere so aus, dass wir zuerst den Grüne/AL-Antrag dem FDP/Mitte/EDU/SVP-Antrag gegenüberstellen, der ja gleichzeitig auch dem Text der Weisung entspricht, und nachher den Siegerantrag dieser zwei dem Kommissionsantrag, dem sich jetzt ja auch der Stadtrat angeschlossen hat, gegenüberstellen.

Zur 1. Abstimmung: Wenn Sie dem Antrag der Grünen/AL zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben. Bitte auszählen.

Wenn Sie dem Antrag von FDP/Mitte/EDU/SVP zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Es sind 28 Stimmen für den Grüne/AL-Antrag und 28 Stimmen für den Antrag von FDP und allen anderen, das heisst, ich komme zu meinem ersten Stichentscheid, der zugunsten des Antrags Grüne/AL ausfällt. Aber wir sind ja noch nicht fertig mit Abstimmen.

Jetzt werden wir über den Antrag Grüne/AL gegenüber dem Kommissionsantrag abstimmen. Wer dem Antrag Grüne/AL zustimmen möchte, soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer dem Kommissionsantrag zustimmen möchte, soll das bitte auch mit Handerheben bezeugen.

Enthaltungen?

Besten Dank. Sie haben mit grosser Mehrheit dem Kommissionsantrag zugestimmt.

Wir sind weiterhin im Art. 3 und kommen jetzt zu Abs. 2. Bei lit. a und lit. b sowie bei Abs. 3 hat es Anträge der Grünen. Ich übergebe das Wort Reto Diener.

R. Diener (Grüne/AL): Wir ziehen diese Anträge alle zurück. Die nächsten 3 Anträge sind zurückgezogen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Das heisst, bei Abs. 2 lit. a und Abs. 2 lit. b und Abs. 3 sind die Anträge der Grünen zurückgezogen.

Ich nehme an, es gibt keinen anderen Antrag zum Art. 3 und es gibt keine Anträge zu Abs. 4, das heisst, wir sind mit diesem Artikel durch.

Art. 4: Keine Anträge bekannt.

Art. 5: Keine Anträge bekannt.

Art. 6: Da gibt es einen Antrag der FDP/Grüne/AL, dass der Art. 6 gestrichen wird. Ich übergebe das Wort Reto Diener für die Begründung.

R. Diener (Grüne/AL): Ich ziehe unseren Antrag hier auch zurück, denn er steht im Zusammenhang mit dem, was wir vorhin bestimmt haben. Unser Streichungsantrag da ist zurückgezogen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Dann frage ich die FDP, ob sie an ihrem Antrag festhält?

U. Bänziger (FDP): Selbstverständlich halten wir an unserem Antrag fest.

Die FDP beantragt, dass der Passus in Art. 6, Abs. 1 «In besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechnete Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden», ersatzlos gestrichen wird.

Ich hatte eigentlich schon Freude und habe jetzt etwas weniger Freude, weil ich dachte, es gäbe es endlich einmal, dass wir uns mit der Grünen/AL einig sind. Aber jetzt hat mir Reto Diener leider einen Strich durch die Rechnung gemacht und hat diesen zurückgezogen. Aber tja, vielleicht schaffen wir es irgendwann trotzdem noch.

Die Formulierung dieses Absatzes ist gleich in zweierlei Hinsicht schwammig und öffnet Tür und Tor für Verwaltungs-Willkür. Oder umgekehrt: die Formulierung schiebt der Verwaltung den schwarzen Peter zu, auf einer rechtlich unklaren Grundlage handeln zu müssen.

Erstens ist unklar, was mit dem Ausdruck «in besonderen Fällen» gemeint ist. Sind das etwa renitente, zahlungsunfähige oder einfach unsympathische Anwohner oder Betriebe, die man aus einem Quartier weghaben möchte?

Zweitens ist unklar, auf welchem Niveau die Anzahl Karten beschränkt werden sollen. Sind dies zwei, drei oder mehr Karten? Die Anzahl Parkkarten für Betriebe zu beschränken, könnte sogar durchaus wachstumshindernd wirken. Wächst z.B. ein Handwerks-Betrieb, der auf Fahrzeuge angewiesen ist – ist der dann nicht mehr gewünscht in Winterthur und muss einfach weg und einen neuen Standort finden? Das heisst, die Stadt legt dem Unternehmen unnötigerweise massive Steine in den Weg und das kann, wie eben ausgeführt, auch sehr willkürlich stattfinden.

Wir wollen eine Verordnung, die keine unklaren und interpretationswürdigen Regelungen enthält. Wenn man eine Verordnung macht, dann soll das klar sein, transparent sein. Und die Verordnung ist eben genau da, um auch der Willkür einen Riegel zu schieben.

Danke vielmals für die Unterstützung dieses Streichungsantrags.

B. Helbling (SP): Wir lehnen diesen Antrag ab, weil es Fälle geben kann, wo es sinnvoll ist, dass die Anzahl Karten für einen Betrieb eingeschränkt werden kann. Wir haben das doch intensiv diskutiert in der SSK und es wurde ganz klar: Dieser Artikel soll nicht zu einer generellen zahlenmässigen Beschränkung von Parkierungsbewilligungen dienen. Aber sie haben uns z.B. ein Beispiel erklärt, das für mich sehr Sinn macht: Wenn ein Betrieb z.B. Fahrzeuge von auswärts wohnenden Mitarbeitenden auf sich einlöst und so dann eigentlich die Mitarbeitenden dann in der blauen Zone beim Arbeitsort parkieren könnten, dann würde das genau wieder den Pendlerinteressen, die wir nicht mehr wollen, in die Hände spielen. Und deshalb finden wir es wichtig, dass ein solcher Passus drin ist, dass das möglich wäre.

B. Huizinga (EVP): Die EVP hat da die gleiche Position wie die SP, wo von Bea Helbling schon ausgeführt wurde weshalb. Es ist einfach sinnvoll, dass wir das beibehalten können, in besonderen Fällen eingreifen zu können, wenn es nötig ist. Wir unterstützen es so, wie es von der Kommission vorgeschlagen ist.

M. Reinhard (SVP): Die SVP unterstützt den Streichungsantrag der FDP. Solch schwammige Formulierungen haben in einer Verordnung nichts verloren und öffnen wirklich der Willkür Tür und Tor. Und, liebe Bea Helbling, es kann Fälle geben, das kann es sicher. Aber jede Firma, die sich an die Grundsätze vom Betrieb oder vom Wirtschaften hält, löst Dienstfahrzeuge auf den Betrieb ein, Servicefahrzeuge, Piktettfahrzeuge etc. Und ja, die müssen dann halt auch einmal in Betriebsnähe parkiert werden können, wenn man in die Firma muss. Das ist wirklich ein sehr seltsamer, schwammiger Artikel und der gehört nicht hier hinein.

Stadträtin K. Cometta: Ich möchte gerne einleitend sagen, dass eine solche Bestimmung bereits heute existiert bei den Parkkartenvorschriften blaue Zone, Art. 3. Man hat diesen lediglich redaktionell präzisiert. Es geht nicht um eine generelle Beschränkung, es geht also gesetzestechnisch nicht darum, auf ein aktuell bestehendes Problem reagieren zu müssen. Sondern es geht darum, dass man auf mögliche zukünftige Probleme rasch und unkompliziert reagieren kann. Das Ziel ist Flexibilität. Und für solche Einzelfälle wäre der Gemeinderat aus rechtstaatlicher Sicht ja auch nicht das geeignete Gremium, um darüber zu entscheiden. Es ist im Übrigen auch kein Thema von Willkür, sondern die Beschränkung müsste ja als anfechtbare Verfügung erfolgen, wäre also dem Verhältnismässigkeitsprinzip unterworfen.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Dann gehen wir zur Abstimmung und stimmen darüber ab, ob Sie dem FDP-Antrag zustimmen möchten oder dem Weisungstext. Wer dem FDP-Antrag auf Streichung von Art. 6 zustimmen möchte, soll das bitte bezeugen mit Handerheben. Wer dem Weisungstext zustimmen möchte, soll das auch mit Handerheben bezeugen. Das ist klar: Sie haben dem Weisungstext zugestimmt und den FDP-Antrag abgelehnt.

Art. 7: Keine Anträge bekannt.

Art. 8: Keine Anträge bekannt.

Art. 9 Abs. 1: Keine Anträge bekannt.

Art. 9 Abs. 2 lit. a, lit. b, lit. c, lit. d, lit. e: Da liegt ein Antrag der SVP vor zu einer Teilstreichung, ebenso zum Abs. 3. Ich würde vorschlagen, dass die SVP diese Anträge gleich alle zusammen vorstellt und wir alle diskutieren und dann einzeln darüber abstimmen.

M. Reinhard (SVP): Das deckt sich mit meinem Wunsch.

Wir beantragen, dass für die Einwohnerinnen und Einwohner fix in der Verordnung ausgewiesen sind und keine Gebührenbänder Eingang finden. Das heisst konkret unter

- a. Die Parkierungsbewilligungen ohne gleichzeitiges Nachtparkieren kosten für Einwohner 200 Fr.
- b. Die Gebühren betragen 50 Fr. für das Parkieren bei gleichzeitiger Nachtparkierungsbewilligung.
- c. Für Gewerbetreibende mit einem einzigen Fahrzeug fallen Gebühren in der Höhe von 200 Fr. an.
- d. Für Gewerbetreibende mit bis zu fünf Fahrzeugen (wobei eines parkiert werden kann) fallen Gebühren in der Höhe von 300 Fr. an.
- e. Die Sonderbewilligungen (Tagesbewilligungen) sollen ebenfalls mit reduzierten Ansätzen im Vergleich zum Stadtrat, dafür mit 50 Fr. (bzw. 10 Fr. für eine Tagesbewilligung) Eingang finden.

Mit zugekniffenen Augen können wir den geplanten Erhöhungen für Parkierungsbewilligungen gemäss unserem Antrag zustimmen. Aber keinesfalls den bereits absehbaren, noch höheren Gebühren aufgrund der vorgesehenen Gebührenbänder in der Hand des Stadtrats. Diese ermöglichen im Vergleich zu heute eine nochmalige massive Erhöhung dieser Gebühren für die Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur.

Sie erinnern sich: Das grosse Ziel dieser Verordnungen war einmal die Einschränkung des Pendlerverkehrs. Mit diesen Gebühren belasten wir aber direkt die Winterthurerinnen und Winterthurer und nicht wirklich die Auswärtigen. Und ganz massiv belasten wir da Leute, die auf das Auto und somit auch auf einen Parkplatz bzw. eine Parkierungsmöglichkeit angewiesen sind. Sprich: Das lokale Gewerbe, der Handwerker mit seinem Servicefahrzeug, die gehbehinderten Senioren, die schichtarbeitende Pflegefachfrau usw.

Diese Gebührenerhöhung ist weder lenkungswirksam noch gerechtfertigt. Sie dient einzig und allein der Alimentierung der leeren Stadtkasse. Deshalb sind diese Gebühren auf dem

tiefsten in der Vorlage beantragten Satz zu fixieren und die Kompetenz für weitere Erhöhungen ist dem Gemeinderat zu übertragen.

M. Zehnder (GLP): Im Art. 17 der Gemeindeordnung steht, dass das Stadtparlament zuständig ist für die Benutzungsgrundlagen von Gebühren, d.h. wir geben eigentlich den Rahmen vor, wir sagen wie breit das Band ist. Und dort drin darf sich der Stadtrat bewegen. Weiter steht auch bei Art. 32 (Arbeit des Stadtrats), dass der Stadtrat die Gebühren festsetzen muss. Wir im Parlament sagen, wie breit der Rahmen ist, und der Stadtrat sagt innerhalb des Rahmens dann, wie viel es kosten darf. Die Idee ist ja, dass wir eine solche Verordnung machen für mehrere Jahrzehnte (wenn möglich). Wenn wir jetzt schon einen fixen Preis drin haben, der dann erst noch ein relativ tiefer Preis ist für solche Parkplätze, dann wird innert kürzester Zeit nur schon eine Teuerung, die sich allenfalls wieder einmal ins Umgekehrte wenden könnte als es jetzt gerade der Fall ist – da wird in kürzester Zeit schon wieder die Frage sein, ob wir erhöhen können oder nicht. Und wir können dann nicht, bzw. es geht dann wieder durch Parlament und wahrscheinlich auch das Volk, wahrscheinlich wird wieder das Referendum ergriffen. D.h. wir werden wegen ein bisschen Gebührenerhöhung jeweils sofort eine grosse Debatte führen müssen und Abstimmungskämpfe.

Das kann es nicht sein. Wir müssen uns nicht beschäftigen, indem wir Verordnungen schreiben, die nicht lange gültig sind. Sondern wir müssen schauen, dass die Verordnungen so geschrieben werden, dass sie eine sehr lange Gültigkeit haben. Dafür braucht es ein Band. Und es ist ja so, dass wir nicht hier drinnen schon eine erste Ausnahme haben wollen zu einer neuen Gemeindeordnung, die wir uns ja gegeben haben. Dort drin steht ja genau: Wir machen das Band, der Stadtrat setzt fest.

B. Helbling (SP): Wir werden die Anträge von Art. 9 alle ablehnen. Die teilweise Erhöhung der Parkgebühren finden wir angemessen. Es wurde bei den Erhöhungen bzw. der Beibehaltung von Gebühren auch darauf Rücksicht genommen worden, wann das letzte Mal eine Erhöhung der Gebühren erfolgte. Es scheint uns sinnvoll, ergänzend zu dem, was Martin sagte, dass man nicht jedes Mal den Gemeinderat beschäftigen muss, wenn man eine Gebühr moderat anpassen möchte. Das Gebührenband soll unserer Ansicht nach mit einer genügenden Breite angelegt sein und es hat eine Grenze nach oben, natürlich. Sollten die Gebühren mehr steigen, muss es dem Gemeinderat zum Entscheid vorgelegt werden.

R. Heuberger (FDP): Dass das Parkieren in Winterthur günstig sein soll, da muss ich Samuel klar widersprechen. Das Parkieren auf öffentlichem Grund ist bereits heute für Anwohnende nirgends in der Schweiz so teuer wie in Winterthur. Heute kostet die Nachtparkgebühr in Winterthur 710 Franken. Inklusive der Monatskarten für das Parkieren tagsüber betragen die Gebühren nachher 760 Franken. Avenir Suisse hat im Jahr 2018 berechnet, wie hoch die Kosten für einen Parkplatz auf öffentlichem Grund wären. Wenn man Fr. 3'000/m² einsetzen würde und mit 1,5% verzinsen würde, kommt man auf einen angemessenen Preis von 540 Franken für einen 12m² grossen Parkplatz. Wir liegen also heute schon weit darüber. Zürich will neu die Gebühren von 300 auf 780 Franken erhöhen - auf den heutigen Stand von Winterthur. Der Aufschrei in Zürich ist gross. Das vom Winterthurer Stadtrat beantragte Gebührenband liesse eine Erhöhung (inklusive der Tageskarten) auf bis zu 1'000 Franken/Jahr für Privatpersonen bzw. bis zu 1'160 Franken für Bewilligung für Gewerbebetriebe offen. Gebühren für Sonderbewilligungen könnten gar versechsfacht werden und der Preis für Tagesbewilligungen vervierfacht.

Zum Vergleich: In St. Gallen kostet das Parkieren in der blauen Zone Tag und Nacht 360 Franken, in Schaffhausen 420 Franken, ebenso in Frauenfeld.

Parkgebührenerhöhungen sind politisch sehr umstritten. Nur allzu oft wird das Referendum dagegen ergriffen. Deshalb ist es sicher nicht zielführend, dem Stadtrat die Kompetenz für eine derart grosse Gebührenerhöhung zu erteilen und die Stimmbürger genau da zu entmachten, wo sie offensichtlich mitbestimmen wollen. Zudem gibt es keinen ersichtlichen Grund, von der bisherigen Praxis abzuweichen, dass der Gemeinderat diese Gebühren fest-

legt. Gegen einen Gemeinderatsbeschluss kann man nämlich das Referendum ergreifen, gegen einen Stadtratsbeschluss in eigener Kompetenz eben nicht. Die Kompetenz von der Gebührenerhöhung deshalb an den Stadtrat zu delegieren, kommt einer Aushebelung von den Volksrechte gleich. Stadtratsbeschlüsse kann man zwar rechtlich anfechten, aber eben nicht mit politischen Instrumenten.

Wir werden deshalb dem Antrag der SVP Folge leisten, die Gebühren auf dem Stand von heute in der PBZ und in der VPN festzuhalten.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Das Grundwesen von Gebühren ist ja eigentlich, dass sie einfach kostendeckend sind und nicht viel mehr. Wenn wir da diese Gebühren festlegen, dann geht es eben darum, dass sie mehr als kostendeckend sein sollen. Sie sollen kosten, wie es grundsätzlich ist bei Parkgrund. Wenn er auf dem privaten Grund erstellt wird, kostet er, und wenn er auf städtischem Grund, auf Allgemeingrund ist und regelmässig genutzt wird, dann darf er etwas kosten. Das soll auch unterstützend wirken dabei, dass der Parkraum möglichst auf den privaten Grund verlegt wird. Dieses Anliegen sehen wir grundsätzlich und unterstützen das.

Trotzdem sind wir der Meinung, dass genau weil es nicht einfach eine kostendeckende technische Gebühr ist, sondern ein politisches Preisschild, das man politisch festlegt, um zu sagen, für welche Kategorie man wie viel zahlen muss, soll das ein politischer Entscheid sein auf der richtigen Ebene: Beim Stadtparlament, wo nachher auch ein politischer Diskurs über Verwendungen nicht nur möglich sondern Pflicht ist. Und deshalb unterstützen wir die Anträge auf diese Beträge von der SVP.

B. Huizinga (EVP): Dass Parkierungsgebühren umstritten sind, ist definitiv unbestritten. Und genau deshalb ist es die Aufgabe der Legislative, das Gebührenband festzulegen, und dann die Kompetenz der Exekutive, die Gebühren an und für sich. Das sind einfach zwei unterschiedliche Aufgaben und wir finden es sehr wichtig, dass der Stadtrat da den Rahmen hat und dann die Gebühren selbst spezifizieren kann. Wir dürfen da nicht hineinreden.

Das ist unser politisches Verständnis und deshalb lehnt die EVP jegliche Forderungen der SVP in diesem Bereich ab.

Stadträtin K. Cometta: Barbara Huizinga hat es eigentlich gerade gesagt: Es geht darum, dass der Gemeinderat ein Gebührenband festlegen kann, und der Stadtrat kann dann in diesem Band die Gebühren festsetzen. Das hat nichts mit Aushebelung der Volksrechte zu tun, sondern es entspricht der Logik, auch derjenigen der neuen Geschäftsordnung, wie es Martin Zehnder gesagt hat.

Die Festlegung dieses Gebührenrahmens hat auch den Vorteil, dass es nicht so grosse Sprünge geben soll. Denn wenn man es nicht mit einem Rahmen löst, sondern jedes Mal eine Revision der Verordnung machen müsste, dann wissen Sie, geschätzte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, am besten, dass das dann sehr lange dauert und dann nachher dafür der Sprung viel grösser ist. Und das ist nicht unbedingt zweckmässig. Deshalb hält der Stadtrat an seinem Antrag fest.

Ratspräsidentin M. Sorgo: In diesem Fall stimmen wir jetzt über die einzelnen Anträge ab. Wir kommen zu Abs. 2 lit. a.

Wenn Sie dort dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Hand erheben.

Wenn Sie beim Weisungstext bleiben und diesem zustimmen möchten, erheben Sie jetzt bitte die Hand.

Das ist klar. Sie haben den SVP-Antrag abgelehnt und bleiben beim Weisungstext.

Dann gehen wir weiter zu Abs. 2 lit. b.

Wenn Sie dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Hand erheben.

Wenn Sie beim Weisungstext bleiben möchten, erheben Sie jetzt bitte die Hand.

Auch das ist klar. Sie haben den SVP-Antrag abgelehnt und bleiben beim Weisungstext.

Dann gehen wir zu Abs. 2 lit. c.

Wenn Sie dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Handerheben.

Wenn Sie dem Weisungstext zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben. Auch da ist klar. Sie bleiben beim Weisungstext und haben den SVP-Antrag abgelehnt.

Dann gehen wir weiter zu Abs. 2 lit. d.

Wenn Sie dort dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Handerheben.

Wenn Sie beim Weisungstext bleiben möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben. Sie haben den SVP-Antrag abgelehnt und bleiben beim Weisungstext.

Dann gehen wir weiter zu Abs. 2 lit. e.

Wenn Sie dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Handerheben.

Wenn Sie beim Weisungstext bleiben möchten, erheben Sie jetzt bitte die Hand.

Auch da ist klar, dass Sie beim Weisungstext bleiben und den SVP-Antrag abgelehnt haben.

Dann kommen wir zum Abs. 3.

Wer dort dem Antrag der SVP zustimmen möchte, bezeugt das mit Handerheben.

Wer beim Weisungstext bleiben möchte, bezeugt das mit Handerheben.

Auch da ist es klar: Sie bleiben beim Weisungstext und haben den SVP-Antrag abgelehnt.

Somit schliessen wir den Art. 9 ab.

Art. 10: Dort liegt ebenfalls ein Antrag der SVP vor. Ich bitte Markus Reinhard, diesen vorzustellen.

M. Reinhard (SVP): Die SVP stellt den Antrag, dass anstelle des Stadtrats der Grosse Gemeinderat die Gebührenhöhen festlegt und auch die Ausnahmen regelt. Auch da geht es um Transparenz und die demokratische Legitimation dieser Gebühren, in diesem wichtigen, viele Menschen betreffenden Thema. Das dürfen wir nicht dem Stadtrat überlassen, sondern da gehört das Heft in unsere Hand. Nur so werden die Gebühren und wohl auch spätere Erhöhungen dieser Gebühren überhaupt akzeptiert werden. Was die Festlegung der Ausnahmen angeht, so muss das wirklich zwingend in der Hand der Volksvertretung bleiben. Nur schon, um einseitigen Bevorzugungen oder Bevorteilungen vorzubeugen. Es spricht rein gar nichts dagegen, diese Kompetenzen in der Hand der Legislative zu belassen. Der Stadtrat bekommt summa summarum schon genügend Kompetenzen und Macht im Rahmen dieser drei Verordnungen.

B. Huizinga (EVP): Wie schon einige Male erwähnt, vertritt die EVP die Haltung, dass der Grosse Gemeinderat lediglich für das Festlegen des Gebührenrahmens zuständig ist. Wer da weiterhin die Kompetenz der konkreten Definition der Parkierungsbewilligungen an das Parlament binden will, hat das in der Verfassung festgelegte Prinzip von Exekutive, Legislative und Judikative nicht verstanden.

B. Helbling (SP): Wie es vorhin schon ausgeführt wurde und jetzt auch von Barbara nochmals ausgeführt wurde: Dieser Artikel widerspricht der von uns bestätigten Gemeindeordnung. Die SP steht hinter dem Gebührenband. Es soll in einer gebührenden Breite sein – das ist es. Wir als Gemeinderat geben so dem Stadtrat die Möglichkeit, die Gebühren moderat anzupassen. Das wollen wir, ohne dass wir im Gemeinderat schon nach kurzer Zeit wieder über eine Verordnungsanpassung entscheiden müssen.

Stadträtin K. Cometta: Hier geht es wieder genau um die Aufgabenteilung zwischen Parlament und Stadtrat, die eben auch in der neuen Gemeindeordnung geregelt ist. Und insbesondere was die Ausnahmefälle betrifft, weiss ich wirklich nicht, ob das Parlament genügend rasch entscheiden könnte.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. In diesem Fall stimmen wir darüber ab. Wenn Sie dem Antrag der SVP zustimmen möchten, dann bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Wenn Sie dem Weisungstext zustimmen möchten, bezeugen Sie das jetzt mit Handerheben. Auch da ist klar: Sie haben der Weisung zugestimmt und den SVP-Antrag abgelehnt. Somit sind wir mit dem Art. 10 durch.

Art. 11 Abs. 1: Kein Antrag bekannt.

Art. 11 Abs. 2: Es gibt drei Kommissionsanträge, wo unter anderem noch lit. a und lit. b eingeführt werden sollen. Und es gibt zu all diesen drei Kommissionsanträgen wiederum einen Streichungsantrag von FDP/Mitte/EDU/SVP. Ich möchte auch da zuerst den Kommissionsprecher bitten, die drei Anträge der Kommission zu begründen.

M. Zehnder (SSK): Es geht um Art 11 Abs. 2. «Es ist Sache der Gesuchstellenden, ihre Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln nachzuweisen.» Das wurde vom Stadtrat so schon vorgelegt. Und jetzt hat die Kommission (und da muss ich wieder darauf hinweisen, dass das v.a. die BBK war, weil auch dieser Artikel in der BBK beraten wurde) dazu die Ergänzung: «Die Erteilung von Parkierungsbewilligungen wird insbesondere vom Nachweis abhängig gemacht,» und nachher eben lit. a und lit. b «a. dass eine Bestätigung der Grundeigentümerschaft vorliegt, gemäss welcher keine private Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht,» und «b. dass im Grundbuch keine Anmerkung besteht, wonach Bewohnende und Betriebe i.S.v. Art. 5 Abs. 3 PPVO auf den Anspruch auf eine Bewilligung verzichten.»

Was heisst i.S.v.? – Sorry, dass ich das nicht kenne.

Wie gesagt, der Antrag wurde in der BBK beraten und ich glaube, die Begründung wäre von der Referentin der BBK angebracht.

R. Heuberger (BBK): Der Art. 11 ist ja der 2. Teil des sogenannten Bieler-Modell. Und in diesen Artikeln wird festgelegt, wie die Beweise erbracht werden sollen, dass es im Haus selbst keinen Parkplatz zur Verfügung hat. Und da ist die Mehrheit der BBK diesen drei Anträgen gefolgt bzw. hat diese drei Anträge in Art. 11 als Ergänzung des Bieler-Modells mit einer Mehrheit so verabschiedet.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Du hast vorhin gesagt, Du hättest diese Anträge unter Art. 11 bereits in einem vorherigen Votum begründet. Bleibst Du dabei?

R. Heuberger (FDP): Genau. Wir sind grundsätzlich gegen das Bieler-Modell und dass die Bürger mühsam nachweisen müssen, dass sie keinen Parkplatz auf privatem Grund haben. Deshalb haben wir diese Streichungsanträge gestellt.

F. Landolt (SP): Vielleicht noch eine Bemerkung dazu: Es ist der 2. Teil des Bieler-Modell bzw. eben nicht des Bieler-Modells, sondern des Winterthur-Modells. Das müsste man so ausdrücken. Bei Littera a könnte es auch heissen: «dass eine Bestätigung der Grundeigentümerschaft vorliegt, gemäss welcher keine private Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht und keine erstellt werden kann,». Das würde wesentlich weiter gehen, wenn man das so formulieren würde. Auch in dieser Formulierung sieht man wieder, dass das eine abgeschwächte Formulierung ist, ein Kompromiss, mit dem wir auf eine Art Hand bieten. Die Mär, dass das ein grosser Aufwand ist, die kann ich nicht nachvollziehen. Man schickt ein Plänchen ein oder sagt, es stehen keine Parkplätze zur Verfügung. Damit ist es erledigt. Es ist also sehr moderat.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Ich übergebe das Wort gerne der zuständigen Stadträtin Katrin Cometta, wieder gleich verbunden mit der Frage, ob sich der Stadtrat dem Kommissionsantrag anschliesst oder nicht.

Stadträtin K. Cometta: Der Stadtrat schiesst sich dem Kommissionsantrag an. Das ist jetzt lediglich die Umsetzung dieses Modells, der Nachweis, der wirklich pragmatisch ausgestaltet ist, wie es Felix Landolt erläutert hat.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Wir kommen zur Abstimmung. Wir werden jeweils die Anträge von FDP/Mitte/EDU/SVP dem Kommissionsantrag gegenüberstellen.

Abs. 2: Wenn Sie dem FDP/Mitte/EDU/SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Wenn Sie dem Kommissionsantrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Besten Dank. Der Kommissionsantrag wurde klar angenommen.

Abs. 2 lit. a: Wenn Sie dem FDP/Mitte/EDU/SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Wenn Sie dem Kommissionsantrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Auch da haben Sie klar dem Kommissionsantrag zugestimmt und den FDP/Mitte/EDU/SVP-Antrag abgelehnt.

Abs. 2 lit. b: Wenn Sie dort dem FDP/Mitte/EDU/SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Wenn Sie dem Kommissionsantrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Auch da ist klar: Sie haben dem Kommissionsantrag zugestimmt.

Art. 11 Abs. 3: Keine Anträge bekannt.

Art. 12: Keine Anträge bekannt.

Art. 13: Keine Anträge bekannt.

Art. 14: Keine Anträge bekannt.

Art. 15: Keine Anträge bekannt.

Art. 16: Da gibt es einen FDP-Antrag. Urs Bänziger bitte für das Vorstellen.

U. Bänziger (FDP): Die FDP beantragt auch hier, den Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: «Voraussetzung für die Inkraftsetzung ist das Vorhandensein einer elektronischen Bewilligungsplattform.» Den Antrag haben wir bereits vorgängig begründet und ich verzichte darauf, das an dieser Stelle nochmals zu wiederholen.

Stadträtin K. Cometta: Ich kann auch da auf mein vorheriges Votum verweisen. Das elektronische Parkkartenportal ist ein separates Geschäft, ist auf Kurs und der Zuschlag ist erteilt worden.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Besten Dank. Damit kommen wir schon zur Abstimmung.

Wenn Sie da dem FDP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Wenn Sie den FDP-Antrag ablehnen und dem Weisungstext zustimmen?

Auch da ist es klar, dass der FDP-Antrag abgelehnt wurde. Damit sind wir mit der zweiten Synopse durch, mit der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone (PBZ).

Wir kommen zur dritten Synopse über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung NPV).

Art. 1: Kein Antrag bekannt.

Art. 2: Kein Antrag bekannt.

Art. 3 Abs. 1: Da gibt es einen Antrag der Grünen/AL. Ich übergebe das Wort Reto Diener für die Begründung.

R. Diener (Grüne/AL): Wir ziehen auch diesen Antrag zurück. Im Gegensatz zur FDP, die alle ihre gleichartigen Anträge wieder bringt, verzichten wir darauf. Wir haben ja bereits verloren.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Gibt es weitere Anträge? – Nein.

Art. 3 Abs. 2: Kein Antrag bekannt.

Art. 4: Keine Anträge bekannt.

Art. 5: Keine Anträge bekannt.

Art. 6 Abs. 1 lit. a und lit. b und Abs. 2: Da gibt es Anträge der SVP, Markus Reinhard bitte für die Begründung.

M. Reinhard (SVP): Wir ziehen selbstverständlich auch nicht zurück.

Ich stelle den Antrag im Namen der SVP, dass die Gebühren für das Nachtparkieren auf dem heutigen Niveau in die Verordnung Eingang finden. Gerade in diesem Bereich, wo Winterthur bereits heute die weitherum höchsten Gebühren erhebt, ist es überhaupt nicht zu rechtfertigen, dass der Stadtrat diese inskünftig in eigener Kompetenz weiter und weiter erhöhen kann.

Bitte bedenken Sie, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner über keinen eigenen Parkplatz verfügen, wofür wir durchaus auch mit der PPVO selbst gesorgt haben. Die Laternengarage ist für diese Leute einfach die einzige Möglichkeit, ihr Fahrzeug rechtskonform abzustellen. Diese Personen, und darunter befinden sich auch wieder viele Personen, die auf das Auto angewiesen sind (Schichtarbeitende, Gesundheitspersonal, Gehbehinderte, Handwerker etc.), müssen wir jetzt wirklich nicht noch mehr abstrafen.

Die Zeit des ersten Lockdowns hat gezeigt, wie viele Menschen in unerlässlichen Funktionen auf das Auto angewiesen sind, damit sie ihren geschätzten Dienst an der Bevölkerung und an unserem Land erfüllen können. Es wäre daher wirklich absurd, die jetzt schon zu hohen Gebühren nochmals zu erhöhen. Und ja, auch hier soll nicht der Stadtrat die Gebühren ändern können, sondern das soll der Gemeinderat machen, und zwar aus Legitimations- und Akzeptanzgründen. Und insbesondere auch darum, weil diese Gebühren schon lange nicht mehr nur kostendeckend sind, sondern lenkungswirksam sind, ist das Aufgabe des Gemeinderats. Und nicht des Stadtrats.

Stadträtin K. Cometta: Ich kann auch hier einfach auf die vorhin geführte Diskussion verweisen. Der Gebührenrahmen hilft gegen grosse Sprünge, es entspricht der geltenden Regelung und auch der Logik der neuen Gemeindeordnung.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Wir stimmen ab.

Wenn Sie dem Antrag der SVP für Art. 6 Abs. 1 lit. a zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Wenn Sie diesen Antrag ablehnen möchten und dem Weisungsantrag zustimmen, dann bezeugen Sie das mit Handerheben.

Es ist klar: Der SVP-Antrag wurde abgelehnt.

Wenn Sie dem Antrag der SVP für lit. b zustimmen möchten, dann bezeugen Sie das mit Handerheben.

Wenn Sie den Antrag ablehnen möchten und der Weisung zustimmen, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Auch da ist es klar: Der SVP-Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen zu Abs. 2: Wenn Sie hier dem SVP-Antrag zustimmen möchten, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Wenn Sie den Antrag ablehnen möchten und dem Weisungstext zustimmen, bezeugen Sie das mit Handerheben.

Auch hier ist klar: Der SVP-Antrag ist abgelehnt.

Art. 7: Keine Anträge bekannt.

Art. 8: Keine Anträge bekannt.

Art. 9: Da gibt es noch einen Antrag der FDP. Urs Bänziger.

U. Bänziger (FDP): Selbstverständlich ziehen wir auch diesen nicht zurück. Den Antrag haben wir bereits vorgängig begründet und somit verzichte ich darauf, das nochmals zu machen.

Stadträtin K. Cometta: Ich sage gerne zum letzten Mal, dass die Weisung im 2. Quartal folgt für das elektronische Parkkartenportal und nachher der Gemeinderat darüber befinden kann.

Ratspräsidentin M. Sorgo: Wir kommen auch hier zur Abstimmung.

Wenn Sie dem FDP-Antrag zustimmen möchten, dann können Sie das mit Handerheben bezeugen.

Wenn Sie den FDP-Antrag ablehnen und der Weisung zustimmen, können Sie das bezeugen mit Handerheben.

Damit haben Sie den FDP-Antrag abgelehnt.

Somit sind mir keine weiteren Anträge mehr bekannt und wir sind auch mit der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung) fertig.

Wir kommen zur Schlussabstimmung der drei Synopsen.

Wie schon am Anfang gesagt, werden wir über alle drei Synopsen einzeln abstimmen und selbstverständlich gilt jetzt da immer die geänderte Fassung mit allen vom Gemeinderat angenommenen Anträgen.

Wir werden auch bei allen Abstimmungen auszählen müssen, da es ja möglicherweise auch noch zu einem Referendum kommen wird.

Wir kommen zuerst zur Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP).

Gibt es da noch Voten aus dem Rat? Wünscht die zuständige Stadträtin Katrin Cometta noch das Wort? – Nein.

Wenn Sie der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund mit allen Änderungsanträgen, die angenommen wurden, zustimmen möchten, dann bezeugen Sie das bitte jetzt mit Handerheben. Auszählen bitte.

Wenn Sie diese Verordnung ablehnen, bezeugen Sie das jetzt bitte mit Handerheben.

Gibt es Enthaltungen?

Sie haben der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund mit 33:22 Stimmen zugestimmt, Enthaltungen gab es keine.

Wir gehen weiter zur Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone (PBZ).

Wer dieser Verordnung zustimmen möchte, soll jetzt die Hand erheben. Und ich bitte alle, die Hände wirklich hoch zu erheben, es ist wirklich schwierig zu sehen, wer aufstreckt und wer nicht. Auszählen bitte.

Wenn Sie die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der blauen Zone (PBZ) ablehnen möchten, dann bezeugen Sie das jetzt bitte mit Handerheben.

Gibt es Enthaltungen?

Diesmal haben Sie die Verordnung mit 34:22 Stimmen angenommen.

Irgendwo ist noch ein Fehler drin. Ich schlage vor, dass wir jetzt noch die nächste Abstimmung machen und dort schauen, wie das Resultat herauskommt. Und je nachdem müssen wir dann die erste Abstimmung nochmals nachholen.

Wir kommen zuerst zur dritten Synopse.

Wer der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung) mit allen Änderungsanträgen zustimmen möchte, bezeugt das bitte mit Handerheben. Und bitte die Hände wieder deutlich erheben. Auszählen bitte.

Wenn Sie die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ablehnen möchten, bezeugen Sie das jetzt mit Handerheben.

Enthaltungen?

Dann haben Sie der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ebenfalls mit 34:22 Stimmen zugestimmt.

Ich möchte gerne nochmals über die erste Synopse abstimmen, ich glaube, dort ist irgendwas mit dem Zählen falsch gelaufen.

Wenn Sie der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) zustimmen möchten, dann bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Wenn Sie die Verordnung ablehnen möchten, bezeugen Sie das bitte mit Handerheben.

Dann stimmt es jetzt auch hier: Sie haben auch dieser Verordnung mit 34:22 Stimmen zugestimmt.

Das heisst, wir haben das Geschäft Parkraumplanung abgeschlossen und gehen weiter in der Traktandenliste.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Ich hätte eine Erklärung. Vielen Dank, dass ich sie hier abgeben kann.

Das Resultat zu diesen drei Verordnungen ist nun leider so herausgekommen wie befürchtet. In den bürgerlichen Fraktionen hat man das nach den Kommissionsberatungen vermutet, dass es so kommen wird. Trotzdem haben wir versucht, uns nochmals konstruktiv in der Ratsdebatte einzubringen und unsere Bedenken nicht nur zu äussern, sondern wir haben auch nochmals versucht, noch eine Änderung hinzubringen. Das ist leider nicht gelungen. Aus der Sicht der drei bürgerlichen Fraktionen SVP, FDP und Mitte/EDU sind die drei jetzt beschlossenen Verordnungen so nicht genügend. Wir möchten deshalb das Volk, die Winterthurer Stimmbevölkerung, darüber befinden lassen. Wir werden entsprechend zu diesen drei Verordnungen je das Parlamentsreferendum ergreifen.

Ich lege das entsprechend jetzt in Absprache mit dem Parlamentsdienst hinten aus, damit diejenigen, die das unterstützen, gleich unterschreiben können. Vielen Dank.
