

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **9. und 10. Sitzung** des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2011/2012 vom 1. Oktober 2012

von 16.15 bis 18.20 Uhr und von 20.00 bis 21.50 Uhr

Vorsitz: J. Lisibach (SVP)

Protokoll: K. Lang

Entschuldigt Nachmittagsitzung: Stadtrat St. Fritschi
Abendsitzung: Ch. Kern (SVP)
Beide Sitzungen: N. Albl (SVP)

Traktanden

Trakt. Gesch. Geschäft Nr. Nr.

- 1.* 12/092 Wahl eines Mitgliedes der Bürgerrechtskommission anstelle des zurückgetretenen H. Iseli (EDU) für den Rest der Amtsdauer 2010/2014
- 2.* 12/095 Wahl eines Mitgliedes der Kommission zur Förderung des öff. Verkehrs anstelle des zurückgetretenen R. Diener (Grüne) für den Rest der Amtsdauer 2010/2014
- 3.* 12/049 Umzonung Busdepot Deutweg, Umzonung Busdepot Grüzefeld, Änderung des Ergänzungsplanes mit der Festsetzung der Empfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutzverordnung, Änderung des kommunalen Richtplanes "Verkehrsplan 1 - öffentlicher Verkehr" und Änderung des kommunalen Richtplantextes
- 4.* 12/075 Beteiligung der Stadt Winterthur an der ZAV AG (Zürcher Abfallverwertungs AG)
- 5.* 12/076 Kredit von Fr. 1'273'700.-- für das Projekt "Neugestaltung der Stadtbushaltestellen"
- 6.* 11/009 Beantwortung der Interpellation M. Zehnder (GLP) betreffend neue Wasserkrafttechnologie für die Nutzung der Töss und der Eulach
- 7.* 11/006 Beantwortung der Interpellation A. Daurù (SP) betreffend Kundenumfrage Stadtbus
- 8.* 11/074 Beantwortung der Interpellation S. Näf (SP) betreffend mit ÖV ins Technorama

- 9.* 11/019 Beantwortung der Interpellation F. Albanese (CVP) betreffend Neuerungen bei der Berechnung der Parkplatzzahlen im Baubewilligungsverfahren
- 10.* 11/036 Beantwortung der Interpellation M. Meyer (SP) betreffend Nutzung von leerstehenden Liegenschaften
- 11.* 11/037 Beantwortung der Interpellation R. Diener (Grüne/AL), O. Seitz (SP) und B. Meier (GLP/PP) betreffend Wohnschutz und Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr
12. 11/100 Begründung des Postulats M. Wenger (FDP), A. Steiner (GLP) und M. Wäckerlin (PP) betreffend Entwicklung der Wegzeiten pro Transportart
13. 11/112 Begründung des Postulats M. Wäckerlin (PP), H. Keller (SVP) und M. Wenger (FDP) betreffend MIV Querung Grüze
14. 11/076 Beantwortung der Interpellation A. Steiner (GLP/PP) betreffend Aktionen gegen das Littering
15. 10/133 Beantwortung der Interpellation Ch. Baumann (SP) betreffend Ausrichtung der Schulsozialarbeit
16. 11/069 Beantwortung der Interpellation M. Wenger (FDP), St. Schär (SVP), R. Harlacher (CVP) und M. Zeugin (GLP) betreffend Preisvergleiche der Materialverwaltung
17. 11/073 Beantwortung der Interpellation S. Näf (SP) betreffend Stimm- und Wahlbeteiligung junger Stimm- und Wahlberechtigter fördern

(* an dieser Sitzung behandelten Geschäfte)

Bürgerrechtsgeschäfte

1. B11/074 JEYASIRI geb. SUBRAMANIAM Nanthini, geb. 1960, srilankische Staatsangehörige
2. B11/097 QAJA Idriz, geb. 1974, und Ehefrau QAJA geb. SHAIPI Zarifa, geb. 1974, mit Kindern Zuhra, geb. 1994, Irhat, geb. 1997, und Shpetim, geb. 2000, kosovarische Staatsangehörige
3. B12/055 LAMBERTA geb. KRBUZLIC Ginera, geb. 1964, mit Kindern Sumeya, geb. 2002, und Seymen, geb. 2004, serbische Staatsangehörige
4. B12/057 MITKOVIC geb. NEDELJKOVIC Dejana, geb. 1977, serbische Staatsangehörige
5. B12/059 FERIZAJ Tahir, geb. 1970, und Ehefrau FERIZAJ geb. GAVRANAJ Sabahat, geb. 1972, kosovarische Staatsangehörige
6. B12/060 FLURA geb. DANNER Nicole, geb. 1970, deutsche Staatsangehörige
7. B12/064 MAZREKAJ geb. OSMONAJ Hedie, geb. 1970, kosovarische Staatsangehörige
8. B12/065 TOMA geb. LLUKES Maria, geb. 1984, mit Kind Dionis, geb. 2011, kosovarische Staatsangehörige

9. B12/066 WENDEMU Yohanes Terefe, geb. 1977, und Ehefrau DESTA Azeb Mebratu, geb. 1978, mit Kindern TEREFE Rebeka Yohanes, geb. 2001, TEREFE Matthäus Yohanes, geb. 2003, und TEREFE Edom Yohanes, geb. 2009, äthiopische Staatsangehörige
10. B12/067 YONES Ismat, geb. 1972, und Ehefrau ABDULLAH Hozan, geb. 1982, mit Kindern YONES Resa, geb. 2006, und YONES Rasan, geb. 2008, irakische Staatsangehörige
11. B12/068 BLANK-DRIGATTI geb. JENTZSCH Caroline, geb. 1964, deutsche Staatsangehörige
12. B12/069 ESHETU Mesfin, geb. 1976, äthiopischer Staatsangehöriger
13. B12/070 HENNIGER Sandra, geb. 1970, mit Kind Sally Tsomo Joana, geb. 2008, deutsche Staatsangehörige
14. B12/071 HUREMOVIC Admir, geb. 1980, bosnisch-herzegowinischer Staatsangehöriger
15. B12/072 MIHR Eckhard Ernst, geb. 1964, deutscher Staatsangehöriger, und Ehefrau GEORGIEVA Petrina, geb. 1966, ungarische und bulgarische Staatsangehörige
16. B12/073 MOLLO Tommaso Carmine, geb. 1966, und Ehefrau RUSSO MOLLO geb. RUSSO Lina Chiara Grazia, geb. 1969, mit Kindern MOLLO Sabrina, geb. 1997, und MOLLO Davide, geb. 1999, italienische Staatsangehörige
17. B12/133 SHERIF AHMED Rumina, geb. 1998, somalische Staatsangehörige

Ratspräsident J. Lisibach begrüsst zur 9. und 10. Sitzung des Amtsjahres 2012/2013.

Mitteilungen

Ratspräsident J. Lisibach verabschiedet Herbert Iseli (EDU) aus dem Gemeinderat. „Er war vor 18 Jahren ein sturer Mensch und ist heute ein Pragmatiker.“ So lautete die Schlagzeile im Landboten. H. Iseli ist seit dem 16. Mai 1994 Mitglied des Gemeinderates. Vom Juni 1998 bis August 2002 war er Mitglied der Sportkommission, vom September 2002 bis Mai 2006 Präsident der Sachkommission Bildung, Sport und Kultur, gleichzeitig war er Mitglied der erweiterten Ratsleitung. Vom Mai 2006 bis Mai 2010 war er Präsident der Bürgerrechtskommission, vom Mai 2010 bis Dezember 2010 wiederum Mitglied der Sachkommission Bildung, Sport und Kultur, vom Dezember 2010 bis heute Mitglied der Bürgerrechtskommission und von 2006 bis heute war er erneut Mitglied der Sportkommission. Im Namen des Gemeinderates dankt Ratspräsident J. Lisibach H. Iseli für sein Engagement, wünscht ihm weiterhin alles Gute und überreicht das Bild, das H. Iseli ausgesucht hat.

Der Rat verabschiedet H. Iseli mit einem Applaus.

Ratspräsident J. Lisibach begrüsst zwei neue Ratsmitglieder. Die Gemeinderäte Roland Kappeler (SP) und Thomas Leemann (FDP) sind heute zum ersten Mal im Rat. Ratspräsident J. Lisibach wünscht den beiden Gemeinderäten einen guten Start. Heute ist der 1. Oktober 2012 und somit der erste Arbeitstag des neuen Stadtrates mit einem neuen Chef und zwei neuen Mitgliedern. Dem Gemeinderat ist die gute Zusammenarbeit ein Anliegen. Er schenkt deshalb dem Stadtrat einen Geschenkkorb. Unter anderem enthält der Korb Rapsöl aus Wülflingen. Das soll dazu dienen, dass es dem Stadtrat immer wie ge-

schmiert läuft. Der Freistaat Wülflingen beobachtet genau, was der Stadtrat macht und beschliesst. Der Gemeinderat wünscht dem Stadtrat einen guten Start.

Stadtpräsident M. Künzle: Der neue Stadtrat hat heute Vormittag die konstituierende Sitzung abgehalten. Zum ersten Mal wurde scharf diskutiert. Stadtpräsident M. Künzle darf heute Abend verkünden, dass zu der vorkonstituierenden Sitzung keine Änderungen zu verzeichnen sind. Die Departementsverteilung hat sich nicht verändert. Etwas hat sich aber geändert. Einerseits die Sitzordnung im Stadthaus, im Stadtratszimmer und andererseits im Rat. In den letzten 7 Jahren hat es Stadtpräsident M. Künzle auf seinem Platz sehr gut gefallen, er hat den absoluten Überblick, auch über den Stadtrat. Deshalb hat er entschieden auf diesem Platz zu bleiben. Die Kolleginnen und Kollegen haben sich intensiv in diese Diskussion vertieft. Nach einigen Anpassungen konnte der Stadtpräsident auf seinem Platz bleiben. Dem Stadtrat ist eine gute Zusammenarbeit mit dem Parlament sehr wichtig. Eine Zusammenarbeit in Respekt und Anstand ist auch deshalb wichtig, weil Exekutive und Legislative das gleiche Ziel haben. Eine gute Entwicklung der Stadt Winterthur soll vorangetrieben werden. Wichtig sind auch vertrauensbildende Massnahmen. Seitens der Exekutive sind die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung in dieser Hinsicht ausschlaggebend, aber auch das Vertrauen zum Parlament, zur Bevölkerung, zu Institutionen, Vereinen, Verbänden, zur Wirtschaft und zum Gewerbe, das heisst zu alle Organisationen, die gewillt sind mitzuhelfen bei der Entwicklung der Stadt. Der Stadtrat ist voller Tatendrang und sehr motiviert. Heute Vormittag konnten bereits einige Geschäfte diskutiert werden. Der Stadtrat freut sich auf die kommende Zeit und die Herausforderungen, die auf ihn zukommen. Stadtpräsident M. Künzle ist sicher, dass eine gute Zusammenarbeit mit dem Parlament möglich ist. Auch der Stadtrat wünscht dem Parlament für die zweite Hälfte der Legislatur von Herzen alle Gute. Stadtpräsident M. Künzle dankt im Namen des Stadtrates für die kulinarischen Grüsse. Er kann sich durchaus vorstellen, dass mit kulinarischen Möglichkeiten eine Lösung gefunden werden kann, wenn es Probleme geben sollte.

Ratspräsident J. Lisibach: Es liegen keine Fraktionserklärungen oder persönliche Erklärungen vor. Zur Traktandenliste werden keine Änderungsanträge gestellt, damit sind die Traktanden genehmigt.

1. Traktandum

GGR-Nr. 2012/092: Wahl eines Mitgliedes der Bürgerrechtskommission anstelle des zurückgetretenen H. Iseli (EDU) für den Rest der Amtsdauer 2010/2014

Ch. Ulrich (SP): Die IFK schlägt Franco Albanese (CVP) zur Wahl vor.

Der Rat stimmt der Wahl einstimmig zu, damit ist F. Albanese (CVP) in die Bürgerrechtskommission gewählt.

Ratspräsident J. Lisibach gratuliert zur Wahl.

2. Traktandum

GGR-Nr. 2012/095: Wahl eines Mitgliedes der Kommission zur Förderung des öffentlichen Verkehrs anstelle des zurückgetretenen R. Diener (Grüne) für den Rest der Amtsdauer 2010/2014

Ch. Ulrich (SP): Die IFK schläft Anita Hofer (Grüne) zur Wahl vor.

Der Rat stimmt der Wahl einstimmig zu, damit ist A. Hofer in die Kommission zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gewählt.

Ratspräsident J. Lisibach gratuliert zur Wahl.

3. Traktandum

GGR-Nr. 2012/049: Umzonung Busdepot Deutweg, Umzonung Busdepot Grüzefeld, Änderung des Ergänzungsplanes mit der Festsetzung der Empfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutzverordnung, Änderung des kommunalen Richtplanes "Verkehrsplan 1 - öffentlicher Verkehr" und Änderung des kommunalen Richtplantextes

S. Stierli (SP): Mit der vorliegenden Weisung beantragt der Stadtrat im Wesentlichen, eine Parzelle beim Busdepot Deutweg von der Zone für öffentliche Bauten in eine viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung, W4G, umzuzonen und dabei eine vertragliche Höhenbeschränkung auf 5 Vollgeschosse vorzusehen sowie eine Parzelle beim Busdepot Grüzefeld von der Industriezone 1 in eine Zone für öffentliche Bauten, Oe, umzuzonen. Anlass zum vorliegenden Planungsgeschäft gibt der Umstand, dass die Busdepots Deutweg und Grüzefeld an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Das ist schon länger bekannt. Das Busdepot Grüzefeld soll erweitert und der alte Standort Deutweg aufgegeben werden. Die Konzentration auf einen Standort vereinfacht und optimiert die betrieblichen Abläufe von Stadtbus. Dies bedingt eine Umzonung des Areals des Busdepots Grüzefeld. S. Stierli zeigt die wesentlichen Punkte auf. Für die Erweiterung und die Sanierung des Busdepots Grüzefeld und den Neubau des Verwaltungsgebäudes hat der Verkehrsrat des Kantons Zürich eine Kostengutsprache über 35,9 Mio. Franken erteilt. Diese steht unter dem Vorbehalt, dass 7,5 Mio. Franken des durch die Umzonung Deutweg entstehenden Mehrwerts für die Finanzierung des Gesamtprojekts Grüzefeld verwendet werden.

Die Aufsichtskommission hat sich anlässlich von zwei Lesungen mit dem Geschäft befasst und dieses schliesslich einstimmig dem Grossen Gemeinderat zur Annahme empfohlen. Ziff. 3 – 5 der Weisung, namentlich die Umzonung des Areals Grüzefeld, hat in der Vorberatung des Geschäfts keine Fragen aufgeworfen. Sie ist unbestritten. Zu vertieften Diskussionen und Abklärungen gab die beantragte Umzonung des Areals Busdepot Deutweg Anlass. Folgende Fragen stellten sich: Wird das Busdepot Deutweg aufgehoben, ist klar, dass das Areal umzuzonen ist. Für eine Zone für öffentliche Bauten besteht kein Bedarf. Die vom Amt für Städtebau in Auftrag gegebene Studie „Entwicklung einer sinnvollen Zonenzuteilung und Nachnutzung des Areals Busdepot Deutweg“ kommt zum Schluss, dass auf dem Areal eine Nutzung Wohnen und Gewerbe sinnvoll ist. Das Areal solle einer W4G Zone zugeordnet werden. Allerdings ist nicht eine Verdichtung um jeden Preis abzustreben. Aus Rücksicht auf die benachbarten Liegenschaften soll im Grundbuch eine Höhenbeschränkung auf 5 Vollgeschosse aufgenommen werden. Es ist die erklärte Absicht des Stadtrates, das Areal einer gemeinnützigen Entwicklung, vorzugsweise einer Wohnbaugenossenschaft, zuzuführen. Es soll Wohnraum für das tiefe bis mittlere Preissegment entstehen und das Areal soll ein beispielhaftes Projekt zur Erreichung der Ziele einer energieeffizienten Siedlung werden. Die Stadt wird diese Ziele und die Ziele der städtebaulichen Qualität im Rahmen des Konkurrenzverfahrens sichern. Wichtig dabei ist auch die Lösung der Lärmprobleme der Tösstalstrasse.

Die AK hat sich intensiv mit der Frage der baulichen Dichte befasst und dabei einerseits die umliegenden Areale, insbesondere die Quartiererhaltungszone Talgut betrachtet, aber auch andere Beispiele der Stadt Winterthur in Vergleich gezogen. Insgesamt ist die Kommission zum Schluss gekommen, dass die Absicht des Stadtrates, dort eine W4G Zone mit Beschränkung auf 5 Geschosse einzurichten, überzeugt und am ehesten Gewähr bietet, dass diese Lösung von allen getragen wird. Die zweite Frage betrifft die Schutzwürdigkeit des Busdepots. Das Depot ist nicht im städtischen Inventar der schutzwürdigen Bauten verzeich-

net. Im Gutachten der Denkmalpflegekommission des Kantons Zürich vom 3. April 2012 wird festgehalten, dass dem Depot zwar eine wichtige kultur- und architekturhistorische Zeugenschaft zukommt. Dem Gebäude komme aber keine überkommunale Bedeutung zu. Zitat Gutachten: S. 3: „Der Eisenbetonskelettbau von 1914 war für seine Zeit sicher ein frühes beeindruckendes Beispiel einer Tramdepothalle. Allerdings ist dieser Bau heute nur noch fragmentarisch erhalten. Auf drei Seiten wurde Erweiterungsbauten zugebaut, wobei mindestens teilweise die Mauern ersetzt wurden. Klar sichtbar auf der Süd/Ost-Seite des Raumes. An der nicht verbauten Nord/Ost-Fassade wurden 1953 die Rundbogentore, durch welche die Trams einfuhren, durch neue gerade abschliessende Tore mit grossen Schiebetüren ersetzt. Von der Erbauungszeit stammen nur noch die Stützen im Innern und das Dach mit den Oberlichtern. Diese Elemente vermögen zwar noch Zeugnis abzulegen von der Frühzeit des Eisenbetonskelettbaus. Die ursprüngliche Funktion als Tramdepot ist an diesen wenigen Bauteilen aber kaum noch ablesbar. Allein als Eisenbetonstützen aus der Zeit sind sie aber nicht so einzigartig im Kanton, dass sie überkommunale Bedeutung beanspruchen könnten.“ Die Aufsichtskommission hat sich daher der vom Stadtrat vorgenommenen Güterabwägung angeschlossen und betrachtet es als vertretbar, dass die Gebäude zugunsten des geschilderten Projekts abgerissen werden. Diskutiert wurde auch der im Rahmen des Einwendungsbegehrens abgewiesene Antrag, den Perimeter der Umzonung bis zum Zwingliplatz auszuweiten. Die AK hat Kenntnis genommen, dass für die Liegenschaft Ecke Zwingliplatz ein Projekt besteht, für das eine Umzonung erforderlich ist. In der AK wurde festgehalten, dass hier kein direkter Zusammenhang mit den Umzonungen der beiden Busdepotareale besteht. Eine Ausweitung der Umzonung würde das Projekt verzögern und allenfalls Begehrlichkeiten oder Widerstände anderer Grundeigentümer in der Nachbarschaft wecken. Eine weitere Umzonung wäre daher separat anzugehen. Die Kommissionsmitglieder fordern aber die Stadt auf, Grundeigentümer, die sanierungsbedürftige Liegenschaften an strategischen Orten weiterentwickeln wollen, aktiv zu unterstützen und nicht einfach passiv abzuwarten. S. Stierli zeigt die wesentlichen Punkte für die Umzonung des Areals Deutweg anhand von Bildern auf. Warum ist die Umzonung in eine W4G richtig? Der private Gestaltungsplan Quartier Talgut muss im Auge behalten werden, wenn man sich überlegt, wie dicht das Areal bebaut werden soll. S. Stierli zeigt Beispiele für verdichtetes Bauen an der Rudolfstrasse, in Neuhegi oder auf dem Sidiareal. Es ist noch offen, wie eine Überbauung nach der Umzonung aussehen könnte. Ein Projekt für die Parzelle beim Busdepot Deutweg muss noch erarbeitet werden. Verschiedene Baukörper sind denkbar. Zusammenfassung: Der Stadtrat sieht eine Höhenbeschränkung auf 5 Geschosse vor. Das Land soll im Baurecht abgegeben werden. Ein geeigneter Bauträger muss noch gesucht werden, vorzugsweise wird das eine Wohnbaugenossenschaft sein, die sozialen Wohnungsbau realisiert. Angestrebt wird eine gute Durchmischung von Gewerbe und Wohnen. Das Wettbewerbsverfahren soll die Chance bieten, ein Leuchtturmprojekt zu realisieren. Soweit die Absichtserklärung des Stadtrates, die er in der Kommission zu Protokoll gegeben hat. Da ein Rückweisungsantrag im Raum steht, wird S. Stierli die Meinung der SP später bekannt geben.

D. Oswald (SVP): Der Referent hat es bereits angetönt. Der Perimeter für die Umzonung beim alten Busdepot Deutweg soll Richtung Zwingliplatz ausgedehnt werden. In der Kommission wurde das Thema bereits diskutiert. Die SVP ist überzeugt, dass der Zeitpunkt sinnvoll ist, um dieses Anliegen an die Hand zu nehmen. Aus diesem Grund stellt die SVP einen Rückstellungsantrag zu Ziffer 1 und 2, mit dem Anliegen, Ziffer 1 wie folgt zu ergänzen: „Die Parzellen 7/1447, 7/1446 und 7/1443 der Liegenschaften mit den Hausnummern Tösstalstrasse 78, 80 und 82 werden in die viergeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung W4G umgezont.“ Wenn man die Graphik anschaut, die S. Stierli aufgelegt hat, wird deutlich, dass bereits die Parzellen auf der gegenüberliegenden Strassenseite in einer viergeschossigen Wohnzone W4G liegen. Die ganze Tösstalstrasse Richtung Seen liegt ebenfalls in einer W4G. Man könnte einen weiteren Schritt in Richtung Verdichtung nach Innen machen. Das entspricht auch dem Willen der Zürcher Stimmbevölkerung, die durch die Annahme der Kulturlandinitiative signalisiert hat, dass nicht weiter Kulturland verbaut werden soll. Die Ausdehnung des Perimeters bietet die Möglichkeit bereits einen Beitrag zu leisten. Zudem wartet ein Teil der Eigentümerschaft der bestehenden Parzellen bereits seit mehr als 10 Jahren auf die Stadt. Man war auch deshalb zurückhaltend mit Investitionen, weil die Um-

zonung des Busdepots in Erwägung gezogen wurde, als die Eigentümerschaft erstmals mit der Stadt in Kontakt getreten ist. Erwähnt werden muss, dass die beiden angrenzenden Liegenschaften 46 und 47 bereits viergeschossig sind. Man würde diese beiden Parzellen im Zonenplan so nachvollziehen, wie sie physisch bereits vorhanden sind. Zwischen den Parzellen 7/1446 und 7/1443 besteht eine Baulücke, die geschlossen werden kann, wenn die vorgeschlagenen Anpassungen gemacht werden. Das wäre ein weiterer Vorteil für die weiter hinten gelegenen Liegenschaften, mit einer Umzonung würde der Lärm der Tösstalstrasse abgehalten. Entsprechende Bauprojekte könnten dann realisiert werden. Das wurde in der Vergangenheit von der Baupolizei als sinnvoll erachtet. Deshalb beantragt die SVP-Fraktion die Rückweisung von Ziffer 1 und 2. Der Gemeinderat kann diese Umzonung nicht beschliessen, weil ein Einwendungsverfahren stattfinden muss. Mit der Rückweisung von Ziffer 1 und 2 ist der Teil der Weisung betroffen, der sich auf das alte Busdepot bezieht. Der Teil, der das neue Busdepot betrifft, wird dadurch nicht verzögert. D. Oswald dankt den Ratsmitgliedern für die Unterstützung des Rückweisungsantrags.

Ratspräsident J. Lisibach bittet die nachfolgenden Rednerinnen und Redner sich abschliesslich zum Rückweisungsantrag zu äussern und mit weiteren Anträgen zu warten.

Ch. Griesser (Grüne): Für eines der Häuser wurde bereits ein Baugesuch eingereicht. Der Eigentümer wird sich kaum freuen, wenn er im laufenden Verfahren erfährt, dass seine Parzelle umgezont wird. Die Pläne sind bereits erstellt und der Architekt ist bezahlt. Damit hat der Eigentümer keinen Nutzen von der Umzonung. Es ist nicht zwingend diese Parzellen umzuzonen. Es handelt sich um eine gemischte Zone. Die Grüne/AL-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab.

M. Wenger (FDP): Die FDP-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab, obwohl eine Umzonung der Liegenschaften an der Tösstalstrasse 78, 80 und 82 Sinn gemacht hätte, wenn man sich früh genug dafür eingesetzt hätte. Man hätte dann darüber diskutieren können. Der FDP wurden Vorwürfe gemacht, weil sie kurzfristig die Kosten für Fussgängerstreifen reduzieren wollte. Die Zeit war zu knapp, um über den Vorschlag der SVP zu diskutieren.

S. Stierli (SP): Die SP-Fraktion lehnt den Antrag ab. Der gleiche Antrag wurde bereits im Einwendungsverfahren gestellt. Die Stadt hat diesen Antrag nicht berücksichtigt und geschrieben, dass die Grundeigentümer ein Umzonungsgesuch unabhängig vom laufenden Verfahren zur Umzonung des Busdepots einreichen können. S. Stierli geht davon aus, dass die Stadt dabei eine aktive Rolle spielen wird. Es besteht aber kein Zusammenhang mit der Umzonung des Busdepots. Wenn man dieses Geschäft zurückweist, wird das Projekt verzögert. Es soll günstiger Wohnraum entstehen. Vielleicht hat die SVP die akute Wohnungsnot in Winterthur noch nicht bemerkt. Viele Leute warten auf günstigen Wohnraum. Das Projekt verträgt keine Verzögerungen mehr. Wenn man dieses Geschäft zurückweist, werden die Nachbarn vielleicht Rechtsmittel geltend machen. Das könnte zu Verzögerungen führen. S. Stierli fordert die SVP auf, Transparenz zu schaffen und mitzuteilen, wer hinter diesen Einwänden steckt. Zur Erbgemeinschaft gehören teilweise berühmte Personen. Es braucht Transparenz was die Interessen anbelangt. Die SP lehnt den Rückweisungsantrag ab.

R. Harlacher (CVP): Die CVP-Fraktion hegt für diese Rückweisung inhaltlich durchaus Sympathien. Es macht Sinn, in diesem Gebiet weiter zu verdichten und die erwähnten Parzellen an der Tösstalstrasse in eine W4G umzuzonen. Die CVP kann nicht verstehen, warum die Verantwortlichen des entsprechenden Departements nicht vorwärts gemacht haben und die Forderung nach einer Umzonung nicht längstens erfüllt worden ist. Die CVP-Fraktion wird das Geschäft aber nicht zurückweisen, vor allem aufgrund der zu erwartenden Verzögerung für das Gesamtprojekt. Das Risiko, dass die Umzonung des Busdepots gefährdet wird, ist zu gross. Deshalb lehnt die CVP die Rückweisung ab.

B. Günthard Fitze (EVP): Die EVP lehnt den Rückweisungsantrag ab. In der AK wurde das Geschäft ausführlich diskutiert und geprüft. Zudem wurde der Antrag zu kurzfristig eingereicht.

Stadträtin P. Pedernana empfiehlt den Rückweisungsantrag aus folgenden Gründen zur Ablehnung: Es würde das Geschäft stark verzögern. Die Umzonung des Busdepots könnte erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Im Rahmen einer Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) kann die vorgeschlagene Umzonung geprüft werden. Zudem soll das Fundament nicht überladen werden. Auch ohne diesen Zusatzantrag wird es die Stadt mit der Umzonung am Deutweg schwer genug haben. Es wird kein Sparziergang sein, diesen Antrag durch alle Instanzen zu bringen.

Ratspräsident J. Lisibach lässt über den Rückweisungsantrag der SVP abstimmen.

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag mit grosser Mehrheit ab.

M. Zeugin (GLP/PP): Die Stadt macht sich Gedanken, wie es mit dem Areal, das seit längerem nicht mehr zweckmässig genutzt wird, in Zukunft weiter gehen soll. Die GLP/PP-Fraktion unterstützt die Absicht, dass auf dem relativ zentral gelegenen Areal gemeinnütziger Wohnungsbau mit Gewerbeanteil realisiert werden soll und es ist positiv zu bewerten, dass mit dieser Umzonung ein finanzieller Beitrag an den Neubau des Busdepots Grüzefeld geleistet werden kann. Trotzdem sind einige kritische Punkte zu verzeichnen. In Bezug auf die Verdichtung nach innen, die sehr wichtig ist, wenn nicht immer mehr Kulturland verbaut werden soll, ist die Ausnützungsziffer nicht so hoch angesetzt worden, wie das möglich gewesen wäre. Das ist der Grund, warum die GLP/PP-Fraktion den Antrag der Grüne/AL-Fraktion, das Areal des Busdepots Deutweg mit einer Gestaltungsplanpflicht zu versehen, unterstützt, auch wenn die Fraktion etwas überrascht war, dass in der Aufsichtskommission relativ starker Gegenwind zu spüren war. Der zweite kritische Punkt ist die Schutzwürdigkeit. Dazu muss ergänzt werden, dass das kantonale Gutachten explizit sagt, dass es sich um ein Objekt von kommunaler Schutzwürdigkeit handelt. Man kann diese Argumentation auch rhetorisch umkehren, dann klingt es weniger dramatisch. Fakt ist, die kantonale Instanz hat erklärt, dass der Schutz in den Händen des Stadtrates liegt, und dass das Objekt kommunal schutzwürdig ist. Dessen ist sich der Stadtrat sehr bewusst. In der Weisung schreibt er, dass die kommunale Schutzwürdigkeit gegeben ist, Aufgrund einer Güterabwägung hat sich der Stadtrat gegen eine unter Schutzstellung entschieden, weil er den Nebennutzen so gross einschätzt. Das ist schade.

Gerade im Rahmen eines Gestaltungsplans könnte, unter Einbezug der alten Halle, auch wenn sie nicht mehr in der ursprünglichen Form erhalten ist, ein spannendes Projekt realisiert werden. Ebenfalls sauer aufgestossen ist die Tatsache, dass bei diesem Geschäft per Saldo tausende Quadratmeter Industrieland abgezont werden. Im Grüzefeld ist ein Teil des Industrieareals bereits verbaut. Per Saldo wird das Industrieareal Grüzefeld in die öffentliche Zone umgezont und aus der öffentlichen Zone, dem Busdepot Deutweg, wird eine Wohnzone mit etwas Gewerbe. Was wegfällt, ist die Industriezone. Jetzt kann man argumentieren, dass in beiden Busdepots die Ansiedlung von Industrie nicht optimal ist. Dann muss aber auch daran denken, dass gerade in Neuhegi Industrie idealer wäre als Wohnen. An der letzten Gemeinderatssitzung wurde unisono für die Förderung des Wirtschaftsstandortes plädiert. Jetzt sollte sich der Gemeinderat bewusst sein, dass ein Industrieareal vernichtet wird. Das wurde bisher nicht thematisiert. Trotz dieser Kritik kann die GLP/PP-Fraktion das Projekt unterstützen. Nutzung: Für das neue Busdepot wird einfach eine Bushalle gebaut und im zweiten Stock werden einige Büroräume eingerichtet. Das ist kein Vorzeigeobjekt für Verdichtung nach innen. Nach oben hätte es noch viel Platz gehabt. Zudem würde es in diesem Gebiet nur wenige Leute stören, wenn weitere Stockwerke gebaut würden. Natürlich kann argumentiert werden, dass noch nie auf einer Bushalle andere Gewerbenutzungen möglich waren. Trotzdem hätte diese Variante intensiver geprüft werden können. Für eine Pionierstadt wie Winterthur wäre das eine Möglichkeit gewesen, sich zu profilieren. Fazit: Es gibt viele kritische Punkte. Vor allem auch die Vermengung der Finanzierung des neuen Busdepots mit einem Finanzbeitrag an ein anderes Projekt, verbunden mit der Umzonungen, ist an

der Grenze der Einheit der Materie. Es braucht sehr viel guten Willen, um nicht zu erklären, dass das Fuder bereits überladen ist. Die GLP/PP-Fraktion wird dem Änderungsantrag der Grüne/AL-Fraktion zustimmen. Sollte dieser durchkommen, wird die Fraktion auch der Weisung zustimmen.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Die Ausgangslage ist relativ klar. Das Busdepot Grüzefeld ist in der falschen Zone, das soll mit dieser Weisung korrigiert werden. Dazu braucht es keine weiteren Ausführungen. Wenn die Stadt auf dem Areal des Busdepots Deutweg keine öffentlichen Bauten errichten will, ist eine Umzonung ebenfalls notwendig. Die Zoneneinreihung ist grundsätzlich nicht spektakulär, W4G mit einer Höhenbeschränkung auf 5 Vollgeschosse, das heisst auf dem Areal ist auch das Betreiben eines Gewerbes möglich. W4 bestimmt das Bauvolumen. Bei 10'000 m² Land sind das ca. 34'000 m³, aufgrund der Arealüberbauung und des Gewerbeanteils kann das Volumen um ca. 15 bis 20 % erhöht werden. Das ergibt ca. 40'000 m³ Bauvolumen. Insgesamt erscheint das logisch. Die Nachbarparzellen liegen in den Zonen W3 und W4. Die Weisung ist aber wesentlich umfangreicher. Sie beinhaltet eine detaillierte Beschreibung der zukünftigen Nutzung. Spätestens jetzt wird klar, es handelt sich nicht um ein reines Umzonungsgeschäft, sondern um Visionen. Ch. Griesser sieht grundsätzlich drei verschiedenen Nutzungsarten für das Areal. 1. Eine reine Zwischennutzung. Das Busdepot könnte zum Beispiel durch das Autogewerbe genutzt werden. Ein kleiner Teil wird bereits jetzt von einer Karosseriespenglerei genutzt. Das Verwaltungsgebäude könnte ebenfalls vom Gewerbe genutzt werden. Es ist erstaunlich, dass sich die IG Busdepot Deutweg nicht auf das Verwaltungsgebäude gestürzt hat. Eine reine Zwischennutzung hätte den Vorteil, dass die Stadt auch in 20 Jahren noch Land an einer gut erschlossenen Lage besitzen würde. Zudem könnte die rasante Entwicklung der Stadt etwas gedämpft werden. 2. Vision der IG Busdepot: Sie macht sich für eine gewerbliche Nutzung des Busdepots stark. Allerdings müsste die Halle massiv umgebaut werden. Ch. Griesser könnte sich eine Haus-im-Haus-Konstruktion vorstellen. Das wäre architektonisch interessant – die Kosten sind aber nicht zu unterschätzen. Die IG Busdepot hat nie offengelegt mit welchen Umbaukosten zu rechnen ist und zu welchem Preis die Stadt die Halle vermieten sollte. Vielleicht wären viele, die jetzt für das Projekt eintreten, letztendlich nicht bereit den Preis zu bezahlen. 3. Diese Vision entspricht etwa den Plänen des Stadtrates – ein Neubau mit einer gemischten Nutzung von Wohnen und Gewerbe. Vorzugsweise eine gemeinnützige Nutzung zum Beispiel durch eine Genossenschaft.

Die eigentliche Diskussion dreht sich heute darum, ob das Areal in eine W3, W4 oder in eine Zentrumszone umgezont werden soll. Das ist nicht spektakulär, technisch, langweilig und nicht visionär. Sobald man aber bei den Visionen angelangt ist, sobald kein Freipass gegeben werden soll, gelangt man zur Gestaltungsplanpflicht. Die Grüne/AL-Fraktion stellt deshalb folgenden Antrag: „Das Areal des Busdepots Deutweg (Parzelle 7/1819) wird mit einer Gestaltungsplanpflicht (öffentlicher Gestaltungsplan) versehen. Begründung: Ein Gestaltungsplan verfeinert die Vorgaben des Zonenplans mit zusätzlichen Aussagen über die Nutzung, Erschliessung, Bebauung und Ausstattung. Er bietet die Basis dafür, dass ein lebendiges und attraktives Areal entstehen kann. Mit dem Gestaltungsplan sind die Anordnung und Gestaltung der Bauten und Freiräume zu regeln. Die Stadt kann einen öffentlichen Gestaltungsplan festsetzen, wenn daran ein wesentliches öffentliches Interesse besteht. Vorliegend besteht das öffentliche Interesse darin, dass auf dem Areal des Busdepots Deutweg eine städtebaulich und architektonisch gut gestaltete Überbauung mit einem vernünftigen Verhältnis von Wohn- und Gewerbeanteil entstehen soll. Zudem soll auch die angestrebte gemeinnützige Entwicklung im Gestaltungsplan verankert werden.“ Mit der Einreihung in die Zone W4 wird eine dichte Überbauung möglich. Damit diese hohe Dichte erträglich wird, ist die Bepflanzung wichtig. In letzter Zeit wurden viele Aussenräume mit militärisch angeordneten Baumalleen erstellt. Die Menschen nutzen diese Aussenräume aber selten. Sie wirken klinisch steril, lebensfremd oder gar abweisend. Deshalb sind die Aussengestaltung und eine hohe Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Nutzer sehr wichtig. Das kann nur mit einem Gestaltungsplan erreicht werden. Zudem soll die gemeinnützige Entwicklung des Areals im Gestaltungsplan festgehalten werden. Die Grüne/AL-Fraktion bittet die Ratsmitglieder, dem Ergänzungsantrag zuzustimmen. Das Ziel der Fraktion ist nicht die Erhaltung der Halle,

wenn man das gewollt hätte, dann hätte man das Areal in die Gewerbezone umzonen oder es parzellieren und um die Halle eine andere Zone festlegen müssen.

S. Stierli (SP): Die SP-Fraktion unterstützt die Anträge des Stadtrates. Sie steht dafür ein, dass Stadtbuss ein modernes Depot und ein modernes Verwaltungsgebäude erhält. Heute wird über die Umzonung entschieden und nicht über den Bau des Busdepots. Mit der Umzonung wird aber der Grundstein gelegt, damit wird der öffentliche Verkehr gefördert. Das ist ein zentrales Anliegen der SP. Auch mit dem Plan, dass auf dem Areal Deutweg Wohnungen mit bezahlbarem Wohnraum entstehen sollen, wird eine wichtige Forderung aufgenommen. Es freut die SP sehr, wenn eine Wohnbaugenossenschaft zum Zug kommt. Und dass die Baute energieeffiziente Ziele verwirklicht, ist selbstverständlich. Die SP begrüsst, dass verdichtet gebaut wird, das entlastet Grünflächen. Sicher wäre eine noch grössere Verdichtung möglich, die Beschränkung auf 5 Vollgeschosse ist aber pragmatisch. Die SP will nicht Verdichtung um jeden Preis. Sicher ist es schade, dass das bestehende Busdepot, das ein Zeitzeuge ist und Charme aufweist, abgerissen wird. Es freut die SP auch, dass sich dort viele Leute, Kulturschaffende, mit kreativen Ideen engagieren. Es ist ein Zielkonflikt. Erhalt des Depots mit Freiräumen für Alternatives oder bezahlbarer Wohnraum mit Gewerbe. Die SP-Fraktion ist zum Schluss gekommen, dass dort günstiger Wohnraum entstehen soll. Beides ist nicht möglich. In diesem Zusammenhang verweist S. Stierli auf das Zeughausareal, wo Raum für Kulturschaffende entsteht. Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat, dass er nun endlich vorwärts macht und Hand bietet, dass bezahlbarer Wohnraum in Winterthur entsteht. Den Antrag, das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht zu versehen, lehnt die SP-Fraktion ab. Hinter diesem Antrag steht ein Misstrauen gegenüber dem Stadtrat. Das Parlament will damit mehr Mitspracherecht. Der Stadtrat hat eine Absichtserklärung zu Protokoll gegeben – nämlich, dass sozialer Wohnungsbau und eine gute Durchmischung realisiert werden sollen. Es ist vorgesehen, dass im Wettbewerbsverfahren von einer Jury das beste Projekt ausgesucht wird. Die SP vertraut dem Stadtrat, dass er ein gutes Projekt realisieren wird. Dass es städtebaulich gut sein muss, ist selbstverständlich und mit dem Wettbewerbsverfahren sichergestellt. Das Land gehört der Stadt. Es ist etwas seltsam, wenn die Stadt für das eigene Land einen öffentlichen Gestaltungsplan festsetzt. Das ist nicht Sinn und Zweck dieses Instruments. Zudem muss er genehmigt werden durch die kantonale Baudirektion. Ist das besser, wenn der Kanton mitreden kann? S. Stierli vertraut lieber dem Stadtrat. Er wird das Projekt durchziehen, mit den Eckpunkten, die in der Weisung aufgeführt sind. Deshalb lehnt die SP dem Antrag ab.

M. Wenger (FDP): Die FDP-Fraktion wird der Änderung der Richt- und Nutzungsplanung zustimmen. Verdichten, mehr Wohnungen und Gewerbe – dank der Möglichkeit etwas höher zu bauen. Die FDP hätte sich noch deutlich höhere Gebäude vorstellen können. Stadträtin P. Pedergnana und ihre Fachleute konnten M. Wenger aber überzeugen, dass mit zunehmender Höhe die umliegenden Gebiete stark beeinträchtigt würden und Einsprachen zu erwarten wären. Die alte Einstellhalle, das ehemalige Depot, ist nicht wirklich schön oder erhaltenswert. Im Zusammenhang mit der Umzonung hat eine engagierte Gruppe das Anliegen geäußert, dass auf diesem Areal genossenschaftliches Wohnen und Arbeiten für Kreativwirtschaft realisiert werden soll. Auch ein Quartierzentrum wurde thematisiert. In diesem Zusammenhang ist von St. Feer (FDP) eine Interpellation im Umlauf. Über eine Unterstützung würde sich die FDP-Fraktion sehr freuen. Wie erwähnt, stimmt die Fraktion der stadträtlichen Vorlage zu. Der Antrag der Grüne/AL-Fraktion wird nicht unterstützt. Ein Gestaltungsplan würde das Projekt unnötig verzögern. Zudem soll das Instrument Gestaltungsplan nur auf zentralen und sehr wichtigen Flächen angewendet werden – zum Beispiel auf dem Lagerplatzareal oder Werk 1.

D. Oswald (SVP): Die SVP wird den stadträtlichen Anträgen zustimmen. Den Gestaltungsplan wird die Fraktion ablehnen. Alles andere wurde bereits gesagt.

B. Günthard Fitze (EVP): Die EVP-Fraktion stimmt den beiden Umzonungen zu. Die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus ist zu begrüssen, auch für die Genossenschaften, die damit einen Platz erhalten. Der Stadtrat hat schriftlich festgelegt, dass er auf dem Areal Busdepot Deutweg sozialen Wohnungsbau realisieren will. Die EVP bezweifelt, dass ein Gestaltungsplan eine Verbesserung bringen würde. Aus diesem Grund lehnt sie den ergänzenden Antrag der Grüne/AL-Fraktion ab.

R. Harlacher (CVP): Die CVP-Fraktion kann sich den Argumenten von S. Stierli (SP) und M. Wenger (FDP) anschliessen. Die geplante Verdichtung ist zu begrüssen auch weil es sich um eine massvolle Verdichtung handelt. Das Ziel des Stadtrates, Genossenschaften zum Zug kommen zu lassen und das durchmischte Wohnen zu fördern, ist ebenfalls zu begrüssen. Wichtig ist, dass das Gewerbe nicht vernachlässigt, sondern im Konzept entsprechend berücksichtigt wird. Der Fokus sollte auf einen möglichst hohen Gewerbeanteil gelegt werden. Das hat der Stadtrat bekräftigt. Die CVP vertraut dem Stadtrat, dass er diese Absichten umsetzen wird. Aus diesen Gründen lehnt sie den ergänzenden Antrag ab, das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht zu versehen und unterstützt den stadträtlichen Antrag.

Stadträtin P. Pedergnana dankt den Ratsmitgliedern für die ausgewogene Diskussion. Verdichten nach innen ist immer mit Widerständen verbunden. Deshalb ist es dem Stadtrat wichtig, gute und ausgewogene Lösungen vorlegen zu können. Die Umzonung im Vogelsang hat gezeigt, dass ein Projekt auf alle Seiten abgestimmt werden muss. Für das Busdepot Deutweg hat der Stadtrat eine gute Lösung gefunden. Es wird nicht zu hoch gebaut. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass mit dieser Höhenbeschränkung, die Akzeptanz im Quartier gesteigert werden kann. Kreativwirtschaft ist wichtig, kann aber nicht überall angeboten werden. Auf dem Lagerplatzareal bestehen entsprechende Möglichkeiten und in den Zeughäusern ist die Schaffung von Raum für die Kreativwirtschaft vorgesehen. Auf dem Deutwegareal soll gemeinnütziges Wohnen realisiert werden. Der Stadtrat will die Umsetzung nicht durch weitere Hürden behindern. Eine Gestaltungsplanpflicht würde die künftige Nutzung mit einer weiteren Hürde versehen und würde zu einer Verzögerung des Bauvorhabens führen. Zudem würden die Wohnungen verteuert, weil damit ein Mehraufwand in der Planung verbunden ist. Eine Verzögerung wäre auch deshalb zu erwarten, weil weitere Personen die Möglichkeit hätten im Rahmen des Gestaltungsplans Stellung zu nehmen und sich einzubringen. Verfahrensrechtlich ist es möglich, dass der Gemeinderat innerhalb der Bau- und Zonenordnung seinen Spielraum nutzt und eine Gestaltungsplanpflicht liegt innerhalb dieses Handlungsspielraums. Er könnte das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht versehen, entscheidend ist aber, ob das auch inhaltlich befürwortet werden kann. In der Stadt gibt es sehr komplexe Areale, beispielsweise das Areal Werk 1 und es gibt einfachere Areale. Das Deutwegareal gehört zu den einfachen Arealen. Deshalb braucht es nicht einen Gestaltungsplan und einen Wettbewerb, um eine Verfeinerung und Vertiefung des Vorhabens in die Wege zu leiten. Eine Gestaltungsplanpflicht wäre zuviel des Guten. Der Stadtrat hat mit der vorliegenden Weisung, vor allem wenn man die Pläne im Gesamtkontext mit allen Vorhaben betrachtet, einen ausgewogenen Vorschlag erarbeitet.

Ratspräsident J. Lisibach lässt über den Antrag der Grüne/AL-Fraktion abstimmen, das Areal des Busdepots Deutweg mit einer Gestaltungsplanpflicht zu versehen.

Der Rat lehnt den Antrag mit grosser Mehrheit ab.

Ratspräsident J. Lisibach lässt über das Geschäft 2012/049, Anträge 1 bis 5, abstimmen.

Der Rat stimmt dem Geschäft mit grosser Mehrheit zu.

4. Traktandum

GGR-Nr. 2012/075: Beteiligung der Stadt Winterthur an der ZAV AG (Zürcher Abfallverwertungs AG)

B. Meier (GLP/PP): Bei diesem Geschäft geht es um die Beteiligung der Stadt an der ZAV AG. Der Antrag besteht aus zwei Teilen: 1. Die Beteiligung an der AG mit einem Kapital von 242'000 Franken. 2. In Anerkennung einer Logistikvereinbarung wird der Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 28. Februar 2000 gestrichen, dass Kehrrichtanlieferungen ab einer Transportdistanz von 40 km mit der Bahn erfolgen müssen. Geschichte der ZAV AG: Am Anfang stand ein Regierungsratsbeschluss, der eine Kehrlichtbewirtschaftung zum Ziel hatte. Deshalb hat das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), gemeinsam mit den 5 Standortbetreibern der Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) diese Aufgabe in Angriff genommen. Im Jahr 20005 ist ein Vertrag über die Zürcher Abfallverwertung zustanden gekommen. 2007 hat der Gemeinderat einem Kredit für einen Pilotbetrieb zugestimmt und seit 2010 ist aufgrund einer Zusammenarbeitsvereinbarung ein Konsortium unterwegs. Eine Geschäftsstelle mit knapp 3 Vollzeitstellen wurde bereits eingerichtet, der Umsatz im Jahr 2011 beträgt 28 Millionen. Ebenfalls im letzten Jahr wurde beschlossen eine Aktiengesellschaft mit den 5 Partnern, die in der Weisung genannt sind, zu gründen mit einem Aktienkapital von 1 Million. Die 5 Kehrlichtverbrennungsanlagen beteiligen sich im Umfang ihrer Verwertungs-kapazität. Für Winterthur beläuft sich die Beteiligung auf 242'000 Franken. Der Zweck des Zürcher Abfallverwertungsverbundes ist in der Weisung genannt. Der Hauptzweck ist der Einkauf von Abfällen und die optimierte Koordination der Zuweisung zu den einzelnen Kehrlichtverbrennungsanlagen. Die bisherige rechtliche Form der einfachen Gesellschaft genügt für diesen Zweck aus kartellrechtlichen Gründen nicht. Die Wettbewerbskommission (WEKO) hat erklärt, dass die wesentlichen Vorbehalte mit einer Aktiengesellschaft ausgeräumt werden. Die Geschäftstätigkeit der ZAV AG beschränkt sich auf den sogenannten Marktkehrlicht, das ist frei entsorgbarer Abfall vor allem aus der Baubranche und der Industrie. Im Bereich des ZAV ist das etwa ein Viertel des gesamten Kehrlichts. Nicht betroffen von der Tätigkeit des ZAV ist der sogenannte Siedlungsabfall, dieser wird weiterhin, gemäss der gesetzlichen Regelung, den lokalen KVA-Betreibern zugewiesen. Der Nutzen der ZAV AG für Winterthur ist primär die Sicherstellung einer optimalen Auslastung der Verwertungs-kapazitäten. Winterthur hat mit einem Anteil von 60 % einen überdurchschnittlichen Anteil Marktkehrlicht zu verarbeiten. Die Stadt profitiert von einer optimierten und professionalisierten Beschaffung am Markt. Die ZAV gewährleistet die Entsorgungssicherheit im Fall von geplanten Revisionen oder von Pannen. Wesentliche Einsparungen sind durch die gemeinsame Beschaffung denkbar. Es werden keine Gewinne oder Dividenden angestrebt. Der Nutzen entsteht durch die erwähnte optimierte Auslastung und die tieferen Kosten. Zudem sind Optimierungen in der Logistik möglich. Durch die optimierte Beschaffung ist es möglich im Bereich der Bahntransporte eine Logistik gezielt aufzubauen, was für eine einzelne KVA schlecht möglich wäre. Die Rolle von Winterthur ist wiederum eine besondere, weil die KVA als einzige über einen direkten Gleisanschluss verfügt und über einen überdurchschnittlichen Anteil an Bahn-anlieferungen.

Mit dem Antrag II soll die Limite von 40 km für den Bahntransport aufgehoben werden. Die Graphik zeigt, dass die Erwartungen für das Jahr 2013, was den Anteil der Bahn-anlieferung anbelangt, bei einem Anteil von etwas über 20 % liegen. Im Durchschnitt aller Werke des ZAV liegt dieser Anteil bei lediglich 2 %. Die Limite von 40 km für den Bahntransport wurde vom Gemeinderat im Jahr 2000 beschlossen, im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung der KVA. Aus heutiger Sicht ist diese Limite, auch aus ökologischen Gründen, nicht optimal. Die SBB hat Verladestationen abgebaut und die Lastwagentransporte bis zu diesen Verladestationen müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Diese sind bei einem absoluten Zwang unter Umständen zu lange. Mit einer Limite von 40 km würden Lastwagentransporte allenfalls auf eine KVA ohne diese Limite ausweichen, was zu weiteren Umwegen führen kann. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich der Schadstoffausstoss der Lastwagen in den letzten 10 Jahren deutlich verringert hat. Die Limite wird aber nicht ersatzlos aufgegeben. Es

gibt eine Vereinbarung zwischen dem AWEL und dem ZAV, die diese Logistikfragen löst, nach dem Prinzip, dass insgesamt so wenig Transporte wie möglich verursacht und eine ökologische Optimierung erreicht werden sollen. Zudem soll nicht nur die ökologische Gesamtbetrachtung der Transporte berücksichtigt werden, sondern die gesamte Abfallverwertungskette. Die Details sind in der Weisung aufgeführt.

Die Beratung in der Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) hat einerseits in der Kenntnisnahme des Berichts des AWEL und der 5 Partner des ZAV bestanden. Der Bericht beinhaltet die Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung für die nächsten 20 bis 25 Jahre und ist öffentlich einsehbar. Die BBK hat der Weisung mit 6 zu 1 Stimmen zugestimmt. Die GLP/PP-Fraktion wird den beiden Anträgen ebenfalls zustimmen. Unter den gegebenen Prämissen, nämlich, dass Abfälle grundsätzlich thermisch verwertet werden soll und der im Kanton vorhandenen Verbrennungskapazität, ist eine Beteiligung am ZAV richtig und bringt für Winterthur eine bessere Beschaffung, die Bündelung der Nachfrage und die Möglichkeit die Abnahmelogistik mit den Lieferanten optimal zu entwickeln. Ein Alleingang wäre für Winterthur nachteilig. Die Bildung der AG mit der Beteiligung von Winterthur ist eine logische Folge der Zusammenarbeit der letzten Jahre. Die Bahnpflicht für die Distanz von über 40 km ist nicht haltbar, weil die Entwicklung von Winterthur nicht beliebig beeinflusst werden kann. Das kann zwar bedauert werden, aber ein Festhalten an dieser Bedingung würde keine zusätzliche Bahnfahrt bewirken, sondern die Auslastung der Winterthurer KVA verringern. In diesem Sinne empfiehlt die GLP/PP-Fraktion Zustimmung.

M. Baumberger (CVP): Die CVP-Fraktion unterstützt den Antrag des Stadtrates. Das vorgeschlagene Projekt und das Vorgehen sind nach eingehender Prüfung der Materie und nach der Vorstellung des Projekts durch den Stadtrat und seine Mitarbeiter im Grossen und Ganzen zu begrüssen. Antrag I: Die CVP weist darauf hin, dass, trotz dem Einverständnis der Wettbewerbskommission, die Stadt kontinuierlich ein Auge auf die Preissituation werfen muss. Das Risiko besteht, dass Preissteigerungen zuungunsten der Kunden, besonders der gewerblichen Kundschaft, nicht ganz ausgeschlossen werden können. Die CVP würde es sehr begrüssen, wenn der Werkvorsteher einmal pro Jahr über die Preisentwicklung informieren würde. Das könnte auch in der Kommission erfolgen. Antrag II: Die CVP hat aus betriebswirtschaftlicher Sicht Verständnis für das Vorgehen der Stadt, auch wenn es nicht als Vorbild taugt. Wenn man diesen ökologischen Aspekt aufheben will, dann sollte die Stadt sicherstellen, dass es auch in Zukunft möglich sein wird, den Bahnanschluss zu erhalten auch wenn einige Verladestationen aufgehoben werden.

J. Altwegg (Grüne/AL): Das wichtigste vorweg – die Grüne/AL-Fraktion ist für die ZAV AG. Das klingt wie eine Ungeheuerlichkeit. Vor ca. 12 Jahren hat die Grüne/AL-Fraktion an vorderster Front dafür gekämpft, dass die Limite von 40 km eingehalten wird. Das hat damals Sinn gemacht. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass heute Lastwagen aus Schaffhausen an Winterthur vorbei nach Buchs fahren. Das ist nicht sinnvoll. Auch deshalb ist der ZAV für die Zukunft sehr wichtig. Es wird auch ein Paradigmenwechsel stattfinden. Es heisst nicht mehr Kehrichtverbrennungsanlage, sondern Kehrichtverwertungsanlage. Kehricht ist ein Rohstoff, der auf dem freien Markt verkauft wird, dabei wird die Konkurrenz eine Rolle spielen. Damit die Stadt schlagkräftig bleibt, ist die Mitgliedschaft bei der ZAV wichtig. Winterthur ist nicht allein, der ganze Kanton muss zusammenhalten und man muss sich gegenseitig aushelfen. Dafür ist der ZAV ganz wichtig. Deshalb dankt die Grüne/AL-Fraktion für die Annahme des stadträtlichen Antrags.

L. Banholzer (EVP/EDU): Die Vorteile der ZAV AG hat der Referent ausgeführt. Ein wichtiges Element ist die Logistik. Die Logistik im Bereich des Marktes folgt nicht einer ökologischen Logik der kurzen Distanzen, sondern einer ökonomischen Logik. Das führt zu einer Optimierung der Transportdistanzen und ist sehr zu begrüssen. Vor 5 Jahren hat der Rat dem Pilotbetrieb des ZAV zugestimmt und mit den positiven Erfahrungen im Rücken kann ein Beitritt zu dieser AG mit gutem Gewissen unterstützt werden. Die Limite von 40 km, die vor 10 Jahren festgeschrieben wurde, macht zwar auf den ersten Blick nach wie vor Sinn, aber sie ist ein Hindernis, wenn sich die Stadt an der AG beteiligen will. Für alle beteiligten Kehrichtverwertungsanlagen sollen die gleichen Bedingungen gelten, damit der Verbund

funktioniert. Trotzdem ist es wichtig, dass so viel Kehrriecht wie möglich weiterhin mit der Bahn nach Winterthur transportiert wird, weil die KVA über eine optimale Infrastruktur verfügt. Die EVP erwartet, dass sich die Stadt weiterhin dafür einsetzt. Die EVP/EDU-Fraktion stimmt den beiden Anträgen zu.

D. Schneider (FDP): Die FDP-Fraktion stimmt den beiden Anträgen ebenfalls zu. Aufgrund der Zunahme privatrechtlicher Gesellschaften wie Biorender oder der Beteiligungen an der Produktion von erneuerbaren Energien, die im Raum stehen, legt die FDP grossen Wert darauf, dass der Gemeinderat, trotz Aktionärsbindungsverträgen, die manchmal die Transparenz erschweren können, jährlich ein betriebswirtschaftliches Reporting erhält. Punkt drei der Weisung, Nutzen für Winterthur, lässt eine klare Zielsetzung in Bezug auf die Auslastung der KVA vermissen. Mit einer konkreten Zielsetzung soll eine bessere Auslastung der KVA erreicht werden. Mit dem Gleisanschluss ist ein grosser Vorteil gegenüber anderen Verbrennungsanlagen verbunden. Antrag II: Die Aufhebung der Vorschrift, dass ab 40 km Transportdistanz die Anlieferung per Bahn erfolgen muss, wird von der FDP unterstützt. Entsprechende Vorschriften sind grundsätzlich bemühend, weil sie unflexibel sind und wieder geändert werden müssen, wenn sich die Rahmenbedingungen verändern. Damit ist Bürokratie verbunden.

F. Landolt (SP): Die SP-Fraktion stimmt den Anträgen des Stadtrates zu. Die Kehrriechtverwertungsanlage ist der letzte Schritt in der Nutzung von natürlichen Ressourcen. Die Abfallmenge in Winterthur nimmt langsam ab. Diese Entwicklung wurde von verschiedenen Seiten angestrebt und ist bis zu einem gewissen Grad von Erfolg gekrönt. Die Verwertung des Abfalls muss effizient und ökologisch erfolgen. Dabei soll möglichst viel thermische Energie gewonnen werden. Das wird in Winterthur bereits umgesetzt. Der ZAV muss eine moderne Institution werden, um die Abfallverwertung möglichst effizient und ökologisch zu realisieren. Die SP-Fraktion unterstützt die Anträge des Stadtrates.

W. Langhard (SVP): Die SVP-Fraktion wird grossmehrheitlich der Beteiligung zustimmen. Das Projekt läuft und die ZAV AG hat bereits Leute angestellt. Mit dieser AG kann der Fortbestand der Projekte gesichert werden. Das ist sinnvoll. Es wird auch sichergestellt, dass die KVA ausgelastet werden kann. Bereits heute liefert die ZAV AG 50 % der Auslastung. Winterthur hat eine Anlage gebaut für rund 190'000 Tonnen. Diese Kapazität muss bewirtschaftet werden, sonst wäre das Geld in den Sand gesetzt. Der Nachteil ist darin zu sehen, dass erneut eine AG gegründet werden soll, obwohl es in der Stadt bereits viele Aktiengesellschaften gibt. Man entzieht dem Gemeinderat damit einen Teil seiner Kompetenzen. Die AG und der Verwaltungsrat werden den Geschäftsgang bestimmen. Der Gemeinderat wird zwar noch informiert, er kann aber nicht mehr viel beitragen. Zudem werden die Gebühren durch diese Beteiligung wahrscheinlich ansteigen. Die Siedlungsentwässerung schlägt um 20 % auf, die Schwimmbäder werden teurer, laufend müssen stille Erhöhungen in Kauf genommen werden. Die SVP wird die weitere Entwicklung im Auge behalten. Schleichende Erhöhungen wird die Fraktion nicht akzeptieren. Sie hofft auf den Stadtrat, dass er seinen Beitrag leistet und darauf achten wird, dass es auch in Winterthur für die Abfallentsorgung nicht zu grossen Gebührenerhöhungen kommen wird.

Stadtrat M. Gfeller dankt dem Referenten für die gute und breite Schilderung des Vorhabens. Trotz der weitgehend positiven Aufnahme des Geschäftes, möchte Stadtrat M. Gfeller einen kleinen Ausblick machen: In den letzten 20 Jahren wurde der Zusammenhang der Energie- und Abfallpolitik immer deutlicher. Mit der Kehrriechtverbrennung werden 6 % des Wärmebedarfs der Stadt Winterthur gedeckt und ca. 13 bis 16 % des Strombedarfs und zwar mehr oder weniger als Bandenergie. Für den Abfall der Region Winterthur, die geographisch durchaus bis Schaffhausen oder Waldshut reichen kann, ist die KVA zuständig. Die Grenze nach Deutschland ist nicht unbedingt tabu. Die nächste Kehrriechtverbrennung Richtung Norden ist in Stuttgart. In der EU können Abfälle sehr günstig in Osteuropa deponiert werden. Es besteht die Gefahr, dass Abfälle von Westen nach Osten verschoben werden, und dass die Abfallverwertungsanstalten mit dem Preis nicht mithalten können. Der Preis für eine Tonne Abfall ist in Winterthur unter Umständen soviel höher als in einer Deponie im Osten, dass

man aufpassen muss, dass die europäische Abfallpolitik nicht die schweizerische Energiepolitik unterläuft. Es ist deshalb wichtig, dass wenigstens im Kanton Zürich eine starke und koordinierte Abfallpolitik betrieben wird. Das ist das Ziel der ZAV AG. Winterthur hat sich an einem dreijährigen Pilotbetrieb beteiligt. Mittlerweile ist der Betrieb fast 5 Jahre alt. Ein Grund, warum man ein Jahr verloren hat, ist die WEKO. Eine Aktiengesellschaft war ursprünglich nicht geplant. Aufgrund von juristischen Gutachten sind die Beteiligten zum Schluss gekommen, dass für den Kehrichthandel, für die Akquisition und für langfristige Verträge die ZAV AG viel geeigneter ist als Stadtwerk oder die KVA Winterthur. Die Stadt kann allein nicht die Entsorgung von Abfällen für 12 Monate im Jahr gewährleisten. Die Anlagen müssen zum Beispiel revidiert werden. Es ist die Aufgabe der ZAV AG diese Lücken aufzufüllen und ein kontinuierliches Kehrichtverwertungsangebot aufrecht zu halten. Die WEKO hat sich einsichtig gezeigt. Wenn die Beteiligungen in Form einer Aktiengesellschaft erfolgen, die nicht gewinnbringend tätig ist und die den Kehricht unabhängig von der weiteren Verteilung entgegennimmt, handelt es sich um eine Körperschaft mit der notwendigen Eigenständigkeit. Wettbewerbsrechtlich ist dagegen nichts einzuwenden.

Das Busdepot Deutweg war Thema des vorangegangenen Traktandums. Der ZVV spielt in diesem Fall eine relativ starke Rolle. Zwischen dem ZVV und der ZAV AG gibt es wichtige Unterschiede. Der ZVV könnte sich auf den Standpunkt stellen, dass eigentlich das Busdepot die letzten 20 Jahre durch Gelder des öffentlichen Verkehrs finanziert wurde, also ist der ZVV zumindest der virtuelle Besitzer des Busdepots Deutweg. Ganz soweit ist der ZVV zwar nicht gegangen. Wenn er aber ca. 30 Millionen für ein neues Busdepot investiert, will er mitreden, was mit dem alten Areal passiert. Winterthur ist beim ZVV finanziell besser abgesichert aber weniger frei als bei der ZAV AG. Die ZAV ist eine Aktiengesellschaft mit mehr oder weniger gleichberechtigten Kapitalanteilen der 5 Betreiberorganisationen. Die ZAV AG verhilft Winterthur zu wesentlich mehr Gemeindeautonomie, auch wenn der Gemeinderat einen Teil seiner Autonomie an eine überkommunale Organisation abgibt. Aber in dieser Organisation haben die Beteiligten die gleichen Interessen. Die FDP und die CVP haben gefordert, dass der Stadtrat jährlich Bericht erstattet. Der Geschäftsbericht von Stadtwerk bietet eine gute Gelegenheit diese Forderung zu erfüllen. Die ZAV AG muss als Aktiengesellschaft ohnehin jährlich einen Geschäftsbericht verfassen. Dieser Bericht kann mit Sicherheit teilweise auch der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Die langfristige Sicherung von Bahntransporten ist ein grosses Anliegen. Stadtrat M. Gfeller hat immer wieder betont, dass der Bahnanschluss ein wichtiges und Image förderndes Kriterium ist, gerade für Winterthur, weil der Lastwagenverkehr durch die Stadt nicht gerne gesehen wird. Der Bahnanschluss ist nicht zuletzt durch einen Landkauf gesichert. Das System funktioniert aber nur, wenn auf der anderen Seite Verladestationen betrieben werden. Das ist ein wesentlich schwierigeres Thema. Stadtrat M. Gfeller kann sich vorstellen, dass für das ganze Zürcher Unterland ein Platz für eine Verladestation gefunden werden kann. Das kann aber Stadtwerk Winterthur nicht allein realisieren. Dass die ZAV AG ein entsprechendes Projekt lanciert, wäre aber vorstellbar. Der Stadtrat ist sehr bestrebt den ökologischen Leistungsausweis auch in Zukunft zu erbringen. Das gilt sowohl für die ZAV AG, die jeweils einen ökologischen Bericht in ihrem Geschäftsbericht integriert, wie auch für Stadtwerk Winterthur. Die beiden Herren, die dafür besorgt sein werden, dass das im Geschäftsbericht erscheint, sitzen auf der Tribüne. Stadtrat M. Gfeller dankt für die wohlwollende Aufnahme des Geschäfts.

Ratspräsident J. Lisibach stellt fest, dass keine Anträge gestellt worden sind. Damit hat der Gemeinderat dem Geschäft 2012/075 zugestimmt.

5. Traktandum

GGR-Nr. 2012/076: Kredit von Fr. 1'273'700.-- für das Projekt "Neugestaltung der Stadtbushaltestellen"

Ratspräsident J. Lisibach: Auf eine Beratung kann verzichtet werden, wenn keine Anträge vorliegen. Das Geschäft kann direkt nach der Vorstellung durch die Referentin abgeschlossen werden.

L. Banholzer (EVP/EDU): Die Neugestaltung der Stadtbushaltestellen hat eine längere Geschichte. Bereits 2009 ist in der Beantwortung eines Postulats aus dem Jahr 2007 eine Kreditvorlage zur Verbesserung der Bushaltestellen in Aussicht gestellt worden, die aber aus Spargründen zurückgestellt wurde. Jetzt liegt ein Kreditantrag vor. Die Kosten für den Ersatz von 19 Wartehallen, die in einem schlechten Zustand sind und die Anpassung der Gestaltung von weiteren Haltestellen sind gebunden und nicht Teil dieser Vorlage. Trotzdem zeigt L. Banholzer zum besseren Verständnis den Umfang des gesamten Projekts auf. Winterthur hat 275 Haltekanten von Stadtbushaltestellen, davon sind 97 mit einem Dach ausgerüstet. In den Kundenumfragen der vergangenen Jahre wurde immer wieder der schlechte Zustand der Wartehallen bemängelt aber auch die geringe Anzahl. Mit dem Projekt „Neugestaltung der Stadtbushaltestellen“ soll der Komfort und damit auch die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Dazu sind verschiedene Massnahmen vorgesehen. Einerseits werden bestehende Haltestellen ersetzt und andererseits werden Haltestellen aufgefrischt. Verschiedene Haltestellen, die in Gebäude integriert sind, werden nicht verändert. 19 Wartehallen werden neu gebaut. Weil immer mehr Fahrgäste den Bus benutzen, ist das Bedürfnis nach überdachten Haltestellen gestiegen. Aufgrund der Fahrgastzahlen wären mehr als 19 neue Wartehallen erwünscht, aus Kostengründen werden nur die am häufigsten frequentierten Haltestellen mit einer Wartehalle versehen.

Um die Haltestellen möglichst einheitlich zu gestalten wurden drei Kategorien definiert. Haltestellen mit 100 Einsteigenden pro Tag werden mit einer Tafel, einem Billetautomaten und wenn möglich einer Sitzbank ausgerüstet, mit 200 Einsteigenden werden die Haltestellen zusätzlich zur Grundausrüstung mit einer kleinen Wartehalle ausgestattet und mit über 200 Einsteigenden mit einer grösseren Wartehalle. Die neuen Wartehallen wurden aufgrund verschiedener Kriterien gestaltet. Wichtig sind ein guter Witterungsschutz und eine ansprechende Form, die sich gut ins Stadtbild einordnet. Die Sicherheit dieser Wartehallen muss gewährleistet sein. Weitere wichtige Kriterien sind eine einfache Wartung und Reinigung und der Schutz vor Graffiti. Die Hallen müssen behindertengerecht ausgestattet sein und die Vögel dürfen durch die Scheiben nicht gefährdet werden. Wichtig ist zudem ein Identifikationsmerkmal von Stadtbushaltestellen. Die bisherigen Haltestellen werden schrittweise renoviert und so umgestaltet, dass ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet ist. Die wichtigsten Merkmale der neuen und der aufgefrischten Haltestellen sind das weisse Dach und die rote Sitzbank. Für das ganze Projekt wird mit Kosten von 3,84 Millionen gerechnet. Die Kostensummenstellung kann in der Weisung nachgelesen werden. Die gesamten Anlagekosten belaufen sich auf 4'040'400 Franken, davon sind 2'566'700 Franken gebundene Ausgaben. Die neuen Ausgaben belaufen sich total auf 1'473'700 Franken. Die Kosten von 200'000 Franken für die WC-Anlagen werden vom ZVV finanziert. Der Kredit, der heute gesprochen werden soll, beläuft sich auf 1'273'700 Franken. Die Investitionsplanung sieht vor, dass die Ausgaben möglichst gleichmässig auf die nächsten 5 Jahre verteilt werden, sodass jährlich ca. 640'000 Franken anfallen. Zuerst werden die Wartehallen mit der höchsten Fahrgastfrequenz renoviert oder ersetzt, das heisst vor allem diejenigen im Stadtzentrum. Die Finanzierung der Wartehallen ist Sache der Gemeinden. Der ZVV übernimmt die Kosten für die Billetautomaten und die Fahrgastinformation. Die Finanzierung der Kapitalfolgekosten und der Reinigungsaufwand erfolgt über Werbeeinnahmen an den Haltestellen, die zweckgebunden sind. Stadtbushaltestellen rechnen mit durchschnittlichen Werbeeinnahmen von rund 350'000 bis 450'000 Franken pro Jahr. Die durchschnittlichen Kosten für eine neue Wartehalle belaufen sich auf rund 67'000 Franken. Die Zuleitungen, das Fundament und die Einpassung in die

bestehende Umgebung machen einen Grossteil der Kosten aus. Die Wartehalle selber ist mit 40'000 Franken relativ kostengünstig. Einige Wartehallen werden im Rahmen der laufenden Tiefbauarbeiten realisiert, sodass ein Synergieeffekt genutzt werden kann. In der Kommission wurde die Kreditvorlage einstimmig angenommen. Die BBK empfiehlt, den Kredit über 1,273 Millionen anzunehmen.

Ratspräsident J. Lisibach stellt fest, dass keine Wortmeldungen vorliegen. Damit hat der Gemeinderat das Geschäft 2012/076 genehmigt.

6. Traktandum

GGR-Nr. 2011/009: Beantwortung der Interpellation M. Zehnder (GLP) betreffend neue Wasserkrafttechnologie für die Nutzung der Töss und der Eulach

M. Zehnder (GLP/PP): Die Möglichkeit in Winterthur Wasserkraft zu nutzen, ist rein von der Topologie her nicht einfach. Dass sich Stadtwerk Winterthur für die Nutzung von ökologisch erzeugtem Strom einsetzt, ist positiv. Die vom Klimafond in Auftrag gegebene Studie hat M. Zehnder sehr interessiert. Aber die Zahlen, die in der Antwort zu Frage 1 aufgeführt sind, zeigen eher die Hilflosigkeit von Stadtwerk. 0,009 % des im Jahre 2010 schweizweit aus Wasserkraft produzierten Stroms kommt aus Winterthur. Man könnte auch vergleichen, wie viel ein Solarpanel im Vergleich zu einem Atomkraftwerk bringt und könnte noch mehr Nullen in eine Antwort packen. Es ist nicht entscheidend, wie viele Promille an die Stromversorgung mit einem Wasserkraftwerk sichergestellt werden, sondern wie viel die kleinen Wasserkraftwerke insgesamt produzieren. Die Zahlen zeigen, dass Winterthur im Bereich der Wasserkraft kaum etwas erreicht hat. Es wäre sehr innovativ, wenn die Stadt die kleinen Wasserkraftwerke mit einer bestimmten Funktion verbinden würde – zum Beispiel könnte die Wasserkraft aus der Eulach genutzt werden, um die Beleuchtung des Eulachparks mit Strom zu versorgen. Für 10 Millionen wird an der Eulach ein grosser Park realisiert und niemand fragt nach einem wirtschaftlichen Nutzen oder nach den Amortisationszielen. Bei Wasserkraftwerken wird das aber als Hauptargument angeführt. Für die Beleuchtung könnte ein Kleinkraftwerk am Ausgang des Parks installiert werden, dort wo die Eulach in den Untergrund verschwindet. Mit dem erzeugten Strom könnte man aufzeigen, dass die Beleuchtung eines Parks ökologisch erfolgen kann. Die Technik von Kleinwasserkraftwerken beinhaltet ein grosses Entwicklungs- und Verbesserungspotential. Die Stadt, mit einer langen Tradition im Maschinenbau und mit einer eigenen Metallarbeiterschule, sollte aufgrund bildungstechnischer Motivation kleine Wasserkraftwerke in Betrieb nehmen. Wenn die Produktion nicht ganz so wirtschaftlich ist, kann die Entwicklung eine Übung in Sachen Optimierung für angehende Ingenieure sein. Die Antwort zu Frage 3 ist nicht befriedigend. Der Strommix ist nicht die Antwort auf die Frage, welche Möglichkeiten die Kunden bei der Auswahl von ökologischem Strom haben. Wenn man Wasserkraftstrom beziehen will, der in Winterthur hergestellt worden ist, dann will man keinen Strommix mit etwas Ökostrom kaufen. Die Beispiele in den umliegenden Gemeinden zeigen, dass umweltfreundlich erzeugter Strom Abnehmer findet, die bereit sind, mehr als nur den Tiefstpreis zu bezahlen. Die Region Uster konnte ein Wasserkraftwerk erneuern, dank der Bevölkerung, die bereit war mehr zu bezahlen, um den Strom aus der Region kaufen zu können. Die GLP/PP-Fraktion nimmt die Interpellationsantwort ablehnend zur Kenntnis.

F. Landolt (SP): Die SP-Fraktion ist mit der Antwort zufrieden und dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Die Antwort wurde im Juni 2011 geschrieben und im März 2010 wurde vom Stadtrat eine Studie in Auftrag gegeben, die sich der Frage nach dem Energiepotential der Bäche und Flüsse in Winterthur widmet. Die Ergebnisse sollten seit Ende Oktober 2011 vorliegen. F. Landolt kennt den Bericht aber nicht und würde gerne mehr darüber wissen. Insgesamt sind die Anstrengungen des Stadtrates plausibel. Man kann natürlich bedauern, dass lediglich 0,6 % des Winterthurer Stromverbrauchs aus der Wasserkraft gewonnen wird. Aber es kann auch ein Hinweis darauf sein, dass der Entscheid, den

der Gemeinderat 2008 getroffen hat in Bezug auf die 2 Tonnen CO₂, ein sehr anstrengender und anspruchsvoller Weg ist. Man kommt nicht darum herum immer wieder darauf hinzuweisen, dass das kein Spaziergang ist, sondern fundamentale Änderungen notwendig sind.

J. Altwegg (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Seite 2 steht: „Kleinwasserkraft und Windenergie haben das grösste Potential.“ Diese Aussage ist nicht ganz passend, auch wenn der Bericht bereits ein Jahr alt ist. Das Potential der Wasserkraft hat sich in einem Jahr kaum geändert. Das grösste Potential beinhalten nach wie vor Fotovoltaik und Sonnenkollektoren, weil es in Winterthur sehr viele Dächer gibt, die noch viel besser genutzt werden könnten. F. Landolt hat bereits auf die Studie hingewiesen. Die Ergebnisse interessieren auch die Grüne/AL-Fraktion. Die Idee von M. Zehnder, dass die Bildung unterstützt werden könnte, ist zu begrüßen, sei das über die ZHAW oder die Metallarbeiterschule. Mit dem Bau eines Experimentalkraftwerks könnten die Auszubildenden sehr viel lernen. Man darf sich aber nicht davon ablenken lassen, dass ein solches Experiment energietechnisch nicht sehr viel bringt. Die Grüne/AL-Fraktion will Stadtwerk ermutigen am Ball zu bleiben, zu prüfen welche Technologien eingesetzt werden können – auch ausserhalb der Wasserkraft.

W. Steiner (SVP): Die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort, mit der sie soweit einverstanden ist. Auch die SVP ist gespannt auf das Resultat der Studie. Vielleicht bietet sich die Möglichkeit, kleine Wasserkraftwerke zu bauen innerhalb der sehr beschränkten Möglichkeiten. Winterthur hat keine grossen Flüsse oder Seen, die genutzt werden können, aber vielleicht gibt es doch einige Möglichkeiten. Dieser Strom darf etwas mehr kosten, aber nicht unverhältnismässig viel. Wenn es andere Möglichkeiten gibt, erneuerbare Energie zu erzeugen, beispielsweise durch Solarenergie, sollten diese genutzt werden. J. Altwegg hat bereits erwähnt, dass genügend Dachflächen vorhanden sind.

St. Feer (FDP): Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und nimmt sie kritisch positiv zur Kenntnis, nicht zuletzt deshalb kritisch, weil die Ausführungen und Antworten zu den Fragen zum Teil nicht ganz glücklich ausformuliert sind. Die FDP begrüsst es, dass der Stadtrat das Potential der lokalen Fliessgewässer untersuchen und die Möglichkeiten der neuen umweltschonenden Turbinentechnologien abklären liess. Mit der Studie wollte der Stadtrat klären, was mit der heutigen Technologie möglich ist. Leider liegt der Bericht nicht vor und kann auch nicht diskutiert werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Stadt der Rollenteilung bewusst ist und den Handel von der Produktion trennt. Wenn die Stadt über ein Potential in Bezug auf die Wasserkraft verfügt, sollen diejenigen die Wasserkraftwerke bauen, die auch über das Know-how verfügen und wissen wie man sie betreibt. Stadtwerk soll bei seiner Kernkompetenz, den Stromhandel, bleiben.

Stadtrat M. Gfeller dankt für die kritische Entgegennahme der Antwort. Er war eigentlich der Meinung, dass der BBK vor einigen Monaten eine Zusammenfassung des erwähnten Berichts zur Verfügung gestellt wurde. Wenn das nicht der Fall war, möchte sich Stadtrat M. Gfeller entschuldigen. Der Bericht wird selbstverständlich nachgeliefert. Was an der Kritik an dieser Antwort vielleicht nicht ganz fair ist, ist der Vergleich von Winterthur mit anderen Städten und die Aussage, dass die 0,009 % sehr wenig seien. Dieser Anteil dürfte das Abbild der Tatsache sein, dass keine grossen Flüsse durch Winterthur fließen und kein See in der Nähe ist. Winterthur kann man noch am ehesten mit La Chaux-de-Fonds vergleichen. Diese Stadt hat noch weniger Wasser. Winterthur nutzt bereits die wichtigsten Punkte an denen Wasserkraft genutzt werden kann. Die Firma Rieter betreibt heimatgeschützte Turbinen mit einem sehr schönen Oberwasserkanal. Dort kann aus Schutzgründen nicht wesentlich mehr Strom produziert werden, sonst würde man das Objekt in Frage stellen. Das gleiche gilt für die Wäspimühle. Das Tösswasserkraftwerk in der Hard ist privat. Dort sind Bestrebungen im Gang, das Wasserkraftwerk auszubauen, was von der Stadt unterstützt wird. Allenfalls soll das Unterwasser weiter abgesenkt werden. Diese Massnahmen greifen jedoch in das Ökosystem eines Gewässers ein, was nicht von allen akzeptiert wird. Die Eulach ist in dieser Hinsicht noch schwieriger, weil die Wasserführung nicht geeignet ist Wasserkraft zu erzeugen. Das ist auch beim Eulachpark der Fall. Zu Beginn der Projektierung des Eulachparks,

vor ca. 6 Jahren, haben Leute davor gewarnt die Eulach zu öffnen, weil sie dadurch im Sommer völlig versickern könnte. Auch hier, ökologische Massnahmen können unter Umständen selbst einem Kleinwasserkraftwerk diametral entgegenlaufen. Gerade beim Eulachpark ist diese Gefahr relativ gross.

Stadtrat M. Gfeller nimmt zur Kenntnis, dass die Antwort vor allem zu Frage 3 etwas sehr verkürzt ausgefallen ist. Auf der anderen Seite hat Stadtwerk intensiv daran gearbeitet, die neuen Stromprodukte aufzubauen. Diese werden bis am 1. Januar 2013 der Bevölkerung präsentiert. Ein Winterthurer Lokalangebot ist nicht möglich, weder Wasserkraft noch Fotovoltaik. Strom aus Fotovoltaik kann beispielsweise auch ausserhalb der Stadtgrenzen erzeugt werden. Gerade beim Einkauf des Ökostroms aus Wasserkraft hält sich Stadtwerk konsequent an die Schweizerische Zertifizierungsnorm von naturemade basic und naturemade star. Winterthur will keinen Extrazug fahren. Deshalb verkauft Stadtwerk nicht Winterthurer Strom aus Wasserkraftwerken, sondern Strom, der nach den gesamtschweizerischen Kriterien zertifiziert ist und der einen fairen Preisvergleich zulässt. Stadtwerk ist beim Verkauf von Wasserstrom naturemade star darauf angewiesen, dass der Strom von den Kraftwerken Schaffhausen oder Rheinau, wenn es ökologisch umgebaut ist, bezogen werden kann. Es kann nicht darum gehen, lokalen Wasserstrom als separates Produkt zu verkaufen. Das würde die Produktpalette von Stadtwerk Winterthur unübersichtlich und schlecht vergleichbar machen. Deshalb sieht Stadtwerk davon ab. Stadtrat M. Gfeller wird der BBK den Bericht zu den Wasserkraftwerken der Stadt Winterthur zur Verfügung stellen. Er bittet nochmals um Entschuldigung, weil das nicht bereits früher passiert ist.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/009 erledigt und wird abgeschrieben.

7. Traktandum

GGR-Nr. 2011/006: Beantwortung der Interpellation A. Daurù (SP) betreffend Kundenumfrage Stadtbus

Ch. Ulrich (SP): Die SP dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und nimmt die Antwort positiv zur Kenntnis. Das Grundproblem besteht nach wie vor. Die Fahrplanstabilität ist in Spitzenzeiten, wenn das gesamte Busnetz stark belastet ist, nicht gegeben. Das führt auch zu einer hohen Belastung des Fahrpersonals in diesen Spitzenzeiten. Wer einem Chauffeur einmal über die Schulter schaut, sieht die Anzeige, die auf 5 Sekunden genau die Verspätung anzeigt. Das erhöht den Druck. Damit ist ein Grundsatzproblem nicht gelöst, das politisch angegangen werden muss. Darauf geht die Interpellationsantwort nur kurz ein. Wie kann die Fahrplanstabilität sichergestellt werden? Das Zauberwort heisst konsequente Busbevorzugung auf den Winterthurer Strassen. Diese Forderung hat einen direkten Zusammenhang mit den geplanten Hochleistungskorridoren für den ÖV aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept. Das ist das Hauptproblem, daran muss gearbeitet werden. Die SP erwartet vom zuständigen Departement eine proaktive Haltung. Schlussendlich ist es wichtig, dass Stadtbus den Service auf einem hohen Niveau aufrechterhalten kann und die Fahrgäste zufrieden sind. Das Fahrpersonal soll nicht einem so hohen Druck ausgesetzt werden.

Frage 1: Der Stadtrat schreibt, dass 75 % des Fahrpersonals sich wieder bei Stadtbus bewerben würden. Man sollte auch die Kehrseite der Medaille betrachten – 25 % würden sich nicht wieder bewerben. Das ist eine hohe Anzahl und sollte die Vorgesetzten hellhörig machen. Die Gefahr besteht, dass diese Leute innerlich kündigen oder nicht die geforderte Leistung erbringen. Die Fahrgäste von Stadtbus sollen nicht unter der schlechten Qualität der Arbeit des Fahrpersonals leiden. Deshalb ist es ganz wichtig, dass das Personal gepflegt wird und auf die 25 %, die mit Nein geantwortet haben, ein besonderes Augenmerk gelegt wird. Der Stadtrat sollte sich in dieser Hinsicht nicht zu stark in Sicherheit wiegen. Frage 2: Wartezeiten: Der springende Punkt ist, dass die im Fahrplan verzeichneten Wartezeiten in Spitzenzeiten kaum eingehalten werden können, wenn der Bus Verspätung hat. Die Chauf-

feure haben praktisch keine Wartezeiten mehr an den Endhaltestellen. Das ist ein Problem, das nur mit einer besseren Fahrplanstabilität zu lösen ist. Frage 3: Welche Zielwerte hat sich der Stadtrat für die nächste Umfrage gesetzt? Dieser Wert fehlt leider in der Antwort. Logischerweise ist es auch wichtig, dass sich Stadtbus im Klaren ist, wie ein Zielwert erreicht werden soll, zudem sollte dieser Zielwert angegeben werden. Es sind aber bereits Massnahmen in Angriff genommen worden – das ist positiv. Stadtbus hat offenbar erkannt, dass gehandelt und das Personal unterstützt werden muss. Frage 4: In der Zusammenarbeit mit dem ZVV ist ein gewisser Druck vorhanden. Wichtig ist, dass sich alle Stellen und Gremien dafür einsetzen, dass der ÖV in Winterthur hervorragend funktioniert und in den Umfragen gute Resultate erzielt. Schlussendlich ist der Bus das Rückgrad des Binnenverkehrs. Die Bevölkerung soll stolz sein können auf den Stadtbus und das Fahrpersonal. Die SP will, dass möglichst viele Leute den Bus benutzen. Insofern ermuntert Ch. Ulrich den Stadtrat sich beim ZVV aktiv einzusetzen und Winterthur im fernen Zürich zu vertreten.

W. Schurter (CVP): Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Interpellationsantwort und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Der Ermessensspielraum für Stadtbus Winterthur bei der Erstellung von Dienstplänen für das Fahrpersonal ist mit vielen Vorgaben verbunden und ist daher sehr gering. Das wurde auch in der Antwort aufgezeigt. Eine Anpassung der Fahrpläne je nach Saison, Wochentag oder gar Tageszeit ist nicht sinnvoll und praktisch nicht durchführbar. Der Taktfahrplan ist eine grosse Errungenschaft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und hat in den letzten Jahrzehnten massgeblich zu seinem Erfolg beigetragen. Zentral für die Einhaltung der Fahrpläne sind: Keine Verzögerungen auf der Strecke durch Staus, Baustellen oder Warten an Lichtsignalanlagen oder durch ein zu grosses Fahrgastaufkommen an Haltestellen. Verlustzeiten sind also dringend zu minimieren, damit die hohe Servicequalität erreicht werden kann. Das ist notwendig, denn im finanziellen Bereich wird der Druck auf Stadtbus Winterthur weiter zunehmen. Stadtbus muss in wenigen Jahren Wettbewerbsfähig sein, sonst könnten die Stadt in öffentlichen Ausschreibungen einige Linien verlieren. Dann sind Arbeitsplätze gefährdet.

L. Banholzer (EVP/EDU): Es ist eine Tatsache, dass der innerstädtische Verkehr vor allem in den Wintermonaten sehr dicht ist und die Fahrpläne von Stadtbus in den Stosszeiten häufig nicht mehr eingehalten werden können. Dass das auf das Fahrpersonal negative Auswirkungen hat, ist unbestritten. Aber Abhilfe zu schaffen, ist nicht ganz einfach. Von Seiten des ZVV besteht ein hoher Kostendruck, sodass man nicht mit grosszügigeren Fahrzeiten oder mehr Personal zugunsten von weniger Stress für die Chauffeure kalkulieren kann. Je nachdem wie die Zielvereinbarungen mit dem ZVV für 2013 aussehen, kann sich der Druck zu sparen noch erhöhen. Deshalb wäre der Stadt mit einem kantonalen Gesamtarbeitsvertrag sicher gedient, sodass alle Konkurrentinnen und Konkurrenten innerhalb des ZVV gleich lange Spiesse hätten. Das ist eine Massnahme, die Stadtbus anregen aber nicht selber verwirklichen kann. Hingegen liegt es in den Händen der Stadt die Buspriorisierung voranzutreiben und die Hochleistungskorridore für den ÖV auf den Winterthurer Strassen zu realisieren, damit auch bei hohem Verkehrsaufkommen die Busse ihre Fahrpläne einhalten können. Mit dieser Massnahme wäre allen gedient.

J. Altwegg (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Kundenumfragen gehören zu den meist angewendeten Steuergrössen in der Wirkungsorientierten Verwaltungsführung. Das zeigt auch das Budget 2013. Die Interpretation einer Umfrage ist ein anderes Thema. Der Stadtrat hat den Versuch gemacht, das Resultat der Umfrage zu interpretieren. Auf Seite 3 der Antwort werden die Pufferzeiten angesprochen. Für die Grüne/AL-Fraktion ist das verkehrsbedingte Entfallen dieser Pufferzeiten eine schwierige Geschichte. Es ist sehr wichtig, dass der Bus bevorzugt wird und separate Busspuren so schnell wie möglich realisiert werden. Lichtsignalanlagen müssen umprogrammiert werden. Die Antwort zu Frage 3 ist tatsächlich sehr knapp ausgefallen. Es ist zwar erfreulich, dass sich Stadtbus Verbesserungen zum Ziel gesetzt hat. Im Budget sind auch die Punkte aufgeführt, die beim ZVV erreicht werden sollen. Wie diese Ziele erreicht werden sollen, ist fraglich. Die Grüne/AL-Fraktion nimmt die Antwort positiv zur Kenntnis.

F. Helg (FDP): Stadtbus bzw. die Stadt Winterthur ist nach wie vor ein guter Arbeitgeber. Die Arbeitsbedingungen sind in Übereinstimmung mit den rechtlichen Vorgaben, es wird ein guter Lohn bezahlt, und es existieren weitere Vorteile eines Arbeitgebers mit vielen Angestellten. Frage 1, Zufriedenheit der Buschauffeure: Die FDP anerkennt, dass der Beruf eines Busfahrers durchaus anspruchsvoll ist: viel Verkehr, Fahrplanzeiten mit wenig Reserven und unterschiedlich freundliche Fahrgäste verursachen ein gewisses Mass an Hektik und Stress. Die Umfragergebnisse beim Stadtbus-Personal waren trotz allem einigermaßen gut. Das zeigt, dass bei einem Grossteil des Personals die Arbeitsplatzsituation stimmt. Inzwischen sollten neue Umfrageergebnisse vorliegen, und die FDP hofft, dass der Stadtrat dazu noch etwas sagen wird. Wenn Ch. Ulrich findet, der Wert von 72 % sei schlecht, dann müsste er bei der Tatsache ansetzen, dass die Stadtverwaltung bereits einen Wert von 60 % für gut befindet. Frage 2: Bei den Pufferzeiten geht es vor allem um die arbeitsrechtliche Situation und weniger um die Komponente Verkehr. Es wird in der Antwort festgehalten, dass die rechtlich vorgeschriebenen Pausen eingehalten werden. Die Pufferzeiten an den Endhaltestellen und Anschlusspunkten sind keine eigentlichen Pausen. Insgesamt ergibt sich kein Handlungsbedarf. Frage 3: Hinter dieser Interpellationsfrage steht die Vermutung, dass eine höhere Anzahl an Busfahrern auch die Qualität steigert und die Kundenwerte bei der Umfrage erhöht. Diese etwas eindimensionale Betrachtungsweise wird in der Antwort zu Recht in Frage gestellt. Frage 4: Hier geht es darum, die Interessen gegenüber dem ZVV zu wahren. Auch für die FDP ist es wichtig, dass Stadtbus bzw. die Stadt die Interessen von Winterthur im ZVV konsequent und schlagkräftig einbringt. Allerdings sind in der Antwort einige Unwägbarkeiten aufgeführt: So die auslaufende Zielvereinbarung zwischen Winterthur und dem ZVV oder die Frage, ob ein Gesamtarbeitsvertrag möglich ist. Durch den Zeitablauf ist man da vielleicht bereits weiter. F. Helg hofft, dass der Stadtrat da noch etwas Klärung bringen kann.

H. Keller (SVP): Die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für Antwort zu diesem Vorstoss und nimmt sie im positiven Sinn zur Kenntnis. Warum diese schlechten Noten? Die SVP geht davon aus, dass die Arbeitszeiten und die Pausen gemäss den Vorschriften strikte eingehalten werden. Es wird immer wieder über die Verspätungen diskutiert. Warum ist das der Fall? Es werden Hochleistungskorridore für die Busse gefordert. Vielleicht sollten wieder einmal Strassen gebaut werden, anstatt immer nur Wohnhäuser. Einfach mehr Personal zu fordern, ist sicherlich nicht die richtige Lösung. Was H. Keller schon lange zu denken gibt und das will er hier wieder einmal betonen, sind die extrem hohen Absenzen beim Fahrpersonal, die in Winterthur höher liegt als durchschnittlich im ZVV. Es ist wichtig dass die Schulung der Buschauffeure seit 2011 verbessert worden ist. Die SVP hofft, dass auch die Absenzen reduziert werden können.

A. Steiner (GLP/PP): Die GLP/PP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Verschiedene Faktoren, warum die momentane Situation beim Fahrpersonal zu Stress führen kann, sind bereits genannt worden. Ein Grund hat Ch. Ulrich bereits hervorgehoben, darauf will A. Steiner nochmals eingehen. Letztendlich lösen Verspätungen den grössten Stress aus. Verstopfte Strasse führen zu Verspätungen, wenn der Bus nicht priorisiert wird und keine Busspuren markiert sind. Die GLP/PP-Fraktion fordert den Stadtrat auf, Vollgas zu geben. Hier könnte er durchaus schneller handeln. Die Fraktion nimmt die Antwort positiv zur Kenntnis.

Stadtrat M. Gfeller: Die Antwort wurde am 6. Juli 2011 geschrieben. Aus Gründen der Aktualität kann der Stadtrat einige Informationen ergänzen. Frage 1: Die nachfolgende Umfrage hat bereits stattgefunden. Die Resultate liegen seit dem Spätherbst 2011 vor. Stadtbus hat diese Resultate analysiert. Eine Überraschung war, dass die Ergebnisse besser ausgefallen sind und die Steigerung der Zufriedenheit beim Fahrpersonal höher ist als erwartet. Im Gegenzug muss ein kleiner Einbruch beim Werkstattpersonal registriert werden. Das ist zum Teil erklärbar. Jetzt arbeitet Stadtbus daran, dass auch in der Werkstatt das Arbeitsklima stimmt. Die Prozentzahlen kann Stadtrat M. Gfeller nicht genau wiedergeben. Die Zufriedenheit des Fahrpersonals ist jedoch deutlich gestiegen. Nach der Umfrage 2008 wurden gegen 100 Massnahmen evaluiert, die mehrheitlich umgesetzt worden sind. Das Personal wurde vermehrt geschult. Entlastungskurse, eine subtilere Fahrplangestaltung, der Takt am Vormit-

tag um 8 Uhr ist nicht genau gleich wie um 10 Uhr, sind weitere Massnahmen damit das Fahrpersonal entlastet werden kann. Die Zufriedenheit hat sich zwar nicht eklatant aber doch spürbar verbessert.

Die Zielvereinbarung mit dem ZVV ist ein weiteres Thema. Der Effizienzdruck, den der ZVV bewusst aufrecht hält, ist in Winterthur spürbar. Stadtbuss hat versucht mit dem ZVV über eine Verlängerung der Zielvereinbarung zu verhandeln. Bis 2012 ist Stadtbuss relativ gut gefahren und soweit fair unterwegs. Stadtrat M. Gfeller hofft, dass die Zielvereinbarung im gleichen Stil für ca. 3 Jahre verlängert werden kann, ohne eine völlig neue Vereinbarung eingehen zu müssen. Damit könnte sich Stadtbuss im Bereich der notwendigen Anpassungen, die Fahrplanstabilität wurde bereits erwähnt, ein wenig Luft verschaffen. Die wichtigsten Brennpunkte könnten damit verbessert werden. Die meisten Busbevorzugungsmassnahmen werden vermutlich wieder im Parlament landen, weil sie Kosten verursachen. Die Busspuren haben eventuell Strassenverbreiterungen zur Folge. Die eine oder andere Vorlage wird somit auf den Gemeinderat zukommen. Wenn die Busbevorzugung mitten im Siedlungsgebiet realisiert wird, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger die Leidtragenden sein werden. Wenn der Bus auf der Hauptachse schnell in die Stadt fahren kann, profitiert automatisch auch der Autoverkehr. Das ist sicher nicht so tragisch. Aber in der Regel gibt es auch Verlierer und es ist nicht so einfach an jeder Kreuzung dafür zu sorgen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht zu den Verlierenden gehören, wenn es um den Anteil an Lichtsignalphasen geht. Zürich unterscheidet sich in einem Punkt von Winterthur. Es gibt in Zürich wesentlich weniger Linksabbiegemöglichkeiten. Wenn die Busbeschleunigung in Winterthur konsequent umgesetzt wird, könnte das dazu führen, dass der Autoverkehr zum Teil nicht mehr überall Links abbiegen kann. Das Bärenfell kann nicht gewaschen werden, ohne dass es nass wird. Ganz wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die regionale Verkehrssteuerung eingeführt wird. Damit wird bereits am Stadtrand der Verkehr so dosiert, dass vor allem in Spitzenverkehrszeiten, der Autoverkehr etwa länger warten muss. Die Autofahrerinnen und Autofahrer kommen dann vielleicht auf die Idee auf den Zug umzusteigen. An der regionalen Verkehrssteuerung muss also ebenfalls weitergearbeitet werden, selbstverständlich in Absprache mit dem Kanton. Stadtrat M. Gfeller kann bekannt geben, dass bereits sehr viele Arbeiten unterwegs sind, die den Gemeinderat noch beschäftigen werden. Er dankt für die Kenntnisnahme der Interpellationsantwort.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/006 erledigt und wird abgeschlossen.

8. Traktandum

GGR-Nr. 2011/074: Beantwortung der Interpellation S. Näf (SP) betreffend mit ÖV ins Technorama

S. Näf (SP): Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Die Anstrengungen, die von der Stadt und vom Technorama bereits unternommen werden, um die Besucherinnen und Besucher zu motivieren mit dem ÖV anzureisen, sind zu begrüßen. Aus der Interpellationsantwort geht hervor, dass sich die Situation mit der Realisierung des neuen SBB-Unterhaltswerks und somit der Erschliessung des städtischen Industrielands an der Frauenfelderstrasse voraussichtlich ändern wird. Es ist wichtig, dass im Rahmen dieser Änderungen der Anschluss des Technoramas an den ÖV mitberücksichtigt wird und die Verbindungen nach Möglichkeit verbessert werden. Wichtig sind auch Kombibilette, die eine Nutzung des ÖV und den Eintritt ins Technorama zu einem attraktiven Gesamtpreis anbieten. Entsprechende Angebote existieren zum Teil bereits. Frage 1: Offenbar ist es zurzeit nicht möglich eine direkte Buslinie zwischen dem Stadtzentrum und dem Technorama zu betreiben. Es ist nachvollziehbar, dass die paar Minuten, die mehr benötigt werden, wenn der Bus einen Umweg fährt, für Besuchende, die von weiter her anreisen, keine Rolle spielen. Doch für Besuchende aus der näheren Region kann eine längere Busfahrt durch die Stadt Winterthur unattraktiv wirken. Frage 2: Es geht hier nicht primär darum, dass die Busse

am Sonntag überfüllt sind. Vielmehr geht es darum, dass der Bus mit einem Halbstundentakt unattraktiv ist und die Leute eher das Auto benutzen, wenn die Gefahr besteht, dass sie nach einem Museumsbesuch eine halbe Stunde auf den Bus warten müssen. Es besteht daher die Möglichkeit, dass bei einem besseren Takt am Sonntag mehr Leuten sich für den Bus entscheiden. Frage 3: Die SP bedauert es, dass Oldtimer-Fahrzeuge nicht zum Einsatz gelangen können. Allerdings macht der Einsatz, wenn diese die Luft übermässig belasten, keinen Sinn. Das Einsetzen einer künftigen Generation von Bussen, das in der Antwort als Möglichkeit vorgeschlagen wird, wäre sehr erfreulich. Sollte etwas in dieser Richtung finanziell machbar sein, könnte das entsprechend beworben werden und wäre ein guter Anreiz den Bus zu benutzen. Frage 4: Eine Parkplatzbewirtschaftung wäre sehr zu begrüßen. Die SP würde sich freuen, falls diese im Auftrag des Technoramas oder im Rahmen der Revision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze bald Tatsache werden würde.

R. Diener (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion dankt für die Antwort und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Sie ist sicher, was die Beurteilung anbelangt, korrekt. Frage 1: Eine genaue Prüfung zeigt, dass eine neue Buslinie nicht in einem vernünftigen Rahmen liegt. Wenn zwei Drittel der potentiellen 280'000 Besucher mit dem Bus anreisen würden, dann wären das noch immer weniger als 10 % des Volumens der entsprechenden Buslinien. Eine separate zusätzliche Buslinie ist deshalb nicht möglich. Das ist zwar schade – die Fakten muss man aber anerkennen. Wichtig ist, dass die Möglichkeit, den Takt am Sonntag zu erhöhen, geprüft wird. Das würde bestimmt dazu beitragen, dass mehr Leute den öffentlichen Verkehr benutzen. Frage 4: Eine Parkplatzwirtschaftung ist ganz wesentlich und sollte umgesetzt werden. Damit soll ein Anreizsystem geschaffen werden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Das ist unabdingbar und eine zentrale Voraussetzung für eine zukünftige Gestaltung des Verkehrsaufkommens in der Stadt Winterthur und betrifft auch das Technorama. Die Idee, dass man Teile der Einnahmen, die durch die Bewirtschaftung generiert werden, dazu nutzt, den öffentlichen Verkehr auszubauen, ist an sich gut. R. Diener hätte noch einen anderen Vorschlag, der sich konkret auf das Technorama bezieht. Die Stadt müsste prüfen, ob die Parkplatzgebühren direkt umgelegt werden können, um die Attraktivität des ÖV direkt zu erhöhen, zum Beispiel indem die Eintrittspreise für die Besucherinnen und Besucher, die mit dem ÖV ins Technorama kommen, um diesen Tarif reduziert werden. R. Diener hat das kurz durchgerechnet und ist zum Schluss gekommen, dass dieses Vorgehen nützlich wäre. Es gibt bereits das Railway Ticket der SBB, mit dem der Eintritt ins Technorama um 10 % vergünstigt wird. Wenn zu diesen 10 %, das sind rund 2 Franken, zusätzlich eine Vergünstigung von weiteren 10 % gewährt werden könnten, würde eine Vergünstigung von rund 4 Franken resultieren. Das wäre für die Besucherinnen und Besucher attraktiv. R. Diener würde es sehr begrüßen, wenn eine Bewirtschaftung der Parkplätze genau geprüft würde. Das Technorama ist auch durch dem Bahnhof Oberwinterthur gut erschlossen. Das Problem ist, der Weg ist nicht ausgeschildert. R. Diener möchte deshalb anregen, dass am Bahnhof Oberwinterthur die Signalisation verbessert wird. Das wäre auch im Sinne der Förderung des ÖV.

F. Helg (FDP): Das in der Interpellation vorgebrachte Anliegen muss unter Berücksichtigung der Prioritätenfolge von Stadtbus betrachtet werden, wie das auch der Kommission zur Förderung des öffentlichen Verkehrs kommuniziert worden ist: 1. Priorität: Bewältigung von längeren Reisezeiten (wegen des höheren Verkehrsaufkommens). 2. Priorität: Bewältigung von Zusatzfrequenzen. 3. Priorität: neue Erschliessungen. Deshalb ist es nachvollziehbar, dass eine direkte neue Buslinie ins Technorama momentan nicht im Vordergrund steht. Zur Erinnerung: Die Fahrplanstabilität von bestehenden Linien ist teilweise jetzt schon ungenügend, was in der Prioritätenordnung zuoberst steht. Und etliche Gebiete in Winterthur sind noch gar nicht genügend durch den ÖV erschlossen, was immerhin zur dritten Priorität zählt. Dazu warten noch Vorstösse von H. Keller auf eine Antwort. Hier muss angesetzt werden, bevor man an eine separate Linie zum Technorama denkt. Der ÖV-Anteil der Anreisenden ist eigentlich für ein schweizweit bekanntes Museum gar nicht schlecht (48 %). Die ÖV-Anbindung des Technoramas ist heute sehr gut und – was den Bus betrifft - auch auf schlanke Anschlüsse zum Bahnnetz ausgerichtet (Seite 2 oben). Richtig ist auch, dass mit möglichen weiteren Gebietserschliessungen in Oberwinterthur sich auch wieder Veränderungen in den Bus-Linienführungen ergeben. Da gibt es sicher eine dynamische Entwick-

lung. Nichts ist in Stein gemeisselt. Deshalb erscheint der FDP ein Handlungsbedarf hinsichtlich der Technorama-Linie momentan nicht ausgewiesen.

Frage 1: Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Technorama ist durchaus akzeptabel. Man muss das Ganze betrachten: Anschlussregime und Fahrzeit. Was nützt es, wenn die Fahrzeit kurz ist und dann kein schlanker Anschluss besteht? Mit dieser gesamtheitlichen Betrachtungsweise schneidet die heutige Linie 5 eigentlich gut ab. Das Anliegen den Takt des Busses am Sonntag zu erhöhen, ist sicher nicht prioritär. Wenn man ein Museum besucht, steht man kaum unter Zeitdruck. Der Wegfall der Verbindung Oberwinterthur – Grütze wäre ein gewichtiger Verlust. Das zeigen auch die Erfahrungen in anderen Quartieren: In Töss und Wülflingen sind vor rund vier Jahren verschiedene quartierinterne Verbindungen weggefallen, was nach wie vor schmerzlich vermisst wird und im Gemeinderat mehrmals thematisiert gewesen ist. Frage 3: Die Schwierigkeiten bei einem Oldtimer-Einsatz sind in der Antwort klar aufgezeigt: betrieblich, ökologisch, ökonomisch und hinsichtlich Fahrkomfort. Die Argumentation überzeugt. Und auch die Erwartung der Besucherinnen und Besucher ist sicher nicht direkt auf einen Transport durch Oldtimer ausgerichtet, weil ja das Technorama nicht ein Verkehrsmuseum ist. Frage 4: Die Bewirtschaftung von Parkplätzen hat eine geringe Lenkungswirkung. Wer mit dem Auto anreisen will, steigt nicht wegen der Parkgebühr um. Darum wäre ein Zwang zur Bewirtschaftung aus Sicht der FDP nicht der richtige Weg. Im Gegenteil: Wer mit dem Eintritt bezahlt, dem sollte auch Parkplatz zustehen.

W. Schurter (CVP): Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Interpellationsantwort und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Die Fraktion folgt der Beurteilung des Stadtrates. Das Technorama ist bereits gut durch Stadtbus und S-Bahn erschlossen. Es ist richtig, dass im Freizeitverkehr Fahrzeitverlängerungen von einigen Minuten nicht relevant sind. Falls eine Optimierung des Busangebots im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung rund um das Technorama möglich ist, sollte das selbstverständlich realisiert werden. Es ist richtig, dass die Fussgänger Verbindung vom Bahnhof Oberwinterthur zum Technorama nicht gut sichtbar ist. Hier besteht ein Optimierungspotential, sei das von der Stadt oder von der SBB. Die Anregung an die SBB nimmt W. Schurter mit. Für allfällige Sonderangebote des ÖV, zum Beispiel Fahrten mit einem Oldtimer, dürfen keine Mehrkosten für die Stadt entstehen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze sollte durchaus angestrebt werden. Die grossen Museen in der Schweiz bewirtschaften ihre Parkplätze. Ob das Geld für Vergünstigungen eingesetzt wird, das soll dem Technorama überlassen bleiben.

B. Günthard Fitze (EVP/EDU): Die EVP dankt dem Stadtrat für die Interpellationsantwort. Aus der Antwort ist klar ersichtlich, dass die Finanzen eine grosse Rolle spielen. Zudem besteht ein Unterschied zwischen Arbeits- und Freizeitverkehr. Der ÖV sollte auch im Zusammenhang mit anderen Quartieren, wie Pfaffenwiesen, angeschaut werden. Das Technorama wird von der Stadt jährlich mit einer bedeutenden Summe unterstützt. Das ist richtig so. Eine direkte Busverbindung wäre zwar angenehm aber nicht so einfach zu realisieren. Andere Quartiere warten seit langem auf eine direkte Buslinie. Aus diesem Grund ist diese Forderung nicht vordringlich. Eine Parkplatzbewirtschaftung würde die EVP begrüßen. Das Geld könnte für Vergünstigungen oder für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Die EVP ist mit der Antwort zufrieden.

H. Keller (SVP): Die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Bereits in der vorhergehenden Antwort wurde deutlich, dass Stadtbus sparen muss. Das Technorama ist mit der Bahn und mit dem Bus bestens zu erreichen. H. Keller sieht täglich Schulklassen vom Bahnhof Oberwinterthur Richtung Technorama gehen. Der Weg ist nicht weit und auf 5 Minuten kommt es nicht an. Bereits jetzt reisen 37 % der Besucher aus der Schweiz mit dem ÖV an, 14 % mit dem Car und 47 % mit dem eigenen Auto, aus dem Ausland reisen 53 % mit dem Car oder dem ÖV an. Diese Zahlen sind erfreulich. Die SVP ist nicht für eine Parkplatzbewirtschaftung, nur um dann die Eintritte für Besucherinnen und Besucher zu vergünstigen, die mit dem ÖV anreisen. Es gibt viele Leute, die nicht die Möglichkeit haben mit dem ÖV anzureisen. H. Keller hat zum Beispiel diese Möglichkeit nicht. Er bezahlt aber als Winterthurer Bürger einen Beitrag an den ÖV und will nicht noch zusätzlich mehr Eintritt bezahlen. Das geht sicher nicht.

A. Steiner (GLP/PP): Die GLP/PP-Fraktion bedankt sich beim Stadtrat für die nachvollziehbare Antwort und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Die Kosten sind tatsächlich relativ hoch, wenn man sie dem Nutzen gegenüberstellt. Die Zeitersparnis von 3 bis 4 Minuten wird kaum viele Leute dazu bewegen mit dem ÖV das Technorama zu besuchen. Es ist richtig, dass dieses Thema erneut diskutiert wird, wenn Buslinien in dieser Gegend in einem anderen Zusammenhang geändert oder verbessert werden. Vielleicht kann dann eine direktere Linie eingeführt werden. Die GLP/PP-Fraktion teilt die Auffassung, dass keine extra Linie auf die Beine gestellt werden soll.

Stadtrat M. Gfeller entschuldigt sich für die Verspätung. Er hat damit gerechnet, dass das Parlament mehr Zeit für die Einbürgerungen benötigt. Der Stadtrat ist erfreut, dass die Interpellationsantwort weitgehend positiv zur Kenntnis genommen wird. Frage 2: Ein Ausbau des Taktes der Buslinie 5 macht allenfalls dann Sinn, wenn zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, zum Beispiel entlang der Frauenfelderstrasse oder wenn die Linie 5 bis zum Bahnhof Wiesendangen verlängert werden kann. Erst dann wäre es sinnvoll den Taktfahrplan der Linie 5 zu überprüfen. Was die Parkplatzbewirtschaftung anbelangt, ist das Technorama als Baurechtsnehmerin weitgehend frei und kann entscheiden, ob die Parkplätze bewirtschaftet werden sollen. Die Idee, dass damit die Eintritte für bestimmte Gruppen vergünstigt werden, ist prüfenswert. Stadtrat M. Gfeller ist gerne bereit den Vorschlag mit dem Technorama zu besprechen. Auch den Hinweis, die Signalisation am Bahnhof Oberwinterthur zu verbessern, nimmt der Stadtrat gerne auf. W. Schurter hat diesen Vorschlag bereits aufgenommen, dafür bedankt sich Stadtrat M. Gfeller. Die Stadt und die SBB können gemeinsam dafür sorgen, dass einige Hinweistafeln aufgestellt werden. Stadtrat M. Gfeller ist erstaunt, dass die Bewirtschaftung von verschiedenen Fraktionen dezidiert abgelehnt wird. Kürzlich wurde im Rat eine Debatte über die Bewirtschaftung der Parkplätze beim Reitplatz geführt, obwohl das Gebiet nicht mit dem ÖV erreicht werden kann. Zum Teil haben sich die gleichen Fraktionen, die sich jetzt vehement gegen eine Bewirtschaftung wehren, für Parkgebühren beim Reitplatz ausgesprochen. Die Preisfrage, wo es dringlicher ist Parkplätze zu bewirtschaften, überlässt der Stadtrat dem Parlament.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/074 erledigt und wird abgeschlossen.

9. Traktandum

GGR-Nr. 2011/019: Beantwortung der Interpellation F. Albanese (CVP) betreffend Neuerungen bei der Berechnung der Parkplatzzahlen im Baubewilligungsverfahren

F. Albanese (CVP): Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort, auch wenn sie die Bedenken nicht vollständig ausräumen konnte. Obwohl sich das noch immer in Kraft befindliche kantonale Planungs- und Baugesetz nicht mehr einer taufrischen Jugend erfreut, ist es nach wie vor gültig. Es ist für alle Gemeinden und somit auch für die Stadt Winterthur verbindlich. Die Stadt Winterthur hat im Jahr 1986 eine Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze erlassen, die heute noch immer Gültigkeit hat. Obwohl die städtische Verordnung in der Zwischenzeit im Widerspruch zu den umweltrechtlichen Zielsetzungen der Gerichtspraxis stehen soll, ist bis heute über ein neues Gesetz weder auf Gemeinde- noch auf Kantons-ebene abschliessen legiferiert worden. Daran ändert auch die jetzt in Kraft gesetzte Dienst-anweisung nichts. Diese richtet sich, wie in der Antwort zu lesen ist, lediglich an die rechts-anwendende Behörde in verbindlicher Weise und begründet, trotz faktischer Aussenwirkung, keine zusätzlichen Rechte und Pflichten gegenüber Dritten. Bei dieser Gelegenheit erinnert F. Albanese daran, dass das Baudepartement nach der Einreichung der Interpellation gegenüber dem Landboten konstatiert hat, dass die Dienst-anweisung rechtens sei. Soweit so gut. Das möchte F. Albanese nicht in Abrede stellen. Aber so rechtens diese Dienst-anwei-

sung auch sein mag, genauso entbehrt sie jeglicher direkter und verbindlicher Rechtsgrundlage gegenüber den Grundeigentümern. Demnach begibt sich die Stadt bewusst in eine Grauzone der Juristerei und vertraut auf den Grundsatz, wo kein Kläger, da kein Richter. Die CVP muss mit Recht befürchten, dass der Verdacht nahe liegt, dass diese juristisch formulierten Haken und Ösen nur dazu dienlich sind, der Stadtregierung Tür und Tor zu öffnen für gestalterische Willkür. Aus Sicht der privaten Bauträger kann unter diesen Voraussetzungen auf keinen Fall von Rechtssicherheit gesprochen werden. Soweit zu den Hauptkritikpunkten. Die CVP beunruhigt aber auch die Idee des Stadtrates, die nachhaltige Mobilität zu sichern, indem bei abzeichnender Überlastung auf dem übergeordneten Strassennetz eine Reduktion des massgeblichen Parkplatzbedarfs verordnet werden kann. Hier offenbart sich unmissverständlich der Geist des Urhebers. Man muss sich nur das Selbstverständnis auf der Zunge zergehen lassen: Ein Bedarf, in diesem Fall der Parkplatzbedarf, soll nach Gutdünken reduziert werden. Vielleicht wird das Wort Bedarf fälschlicherweise mit dem Wort Dürfen in Verbindung gebracht. Als ob das nicht genug wäre, sollen zusätzlich eine Ausfahrtdosierung zu den Hauptverkehrszeiten oder andere Lösungsansätze verordnet werden können. Das alles klingt nicht nach einer nachhaltigen Mobilität, sondern eher nach einer nachhaltigen Immobilität. Geradezu verhöhrend muss es in den Ohren von älteren und gebrechlichen Winterthurerinnen und Winterthurer klingen, wenn die ohnehin bereits eingeschränkte Mobilität von der Stadtregierung willentlich beschnitten wird, zumal ein komplett barrierefreier Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ein Wunschdenken bleiben dürfte. Es sollte klar sein, dass ein hungerndes Kind mit Hunger nicht ernährt werden kann. Dementsprechend soll es auch einleuchten, dass der Bedarf nach individueller Mobilität nicht unterdrückt werden kann, indem den Grundeigentümern verboten wird ein nachfragekonformes Parkplatzangebot zu erstellen. Darüber hinaus wird das in der Bundesverfassung garantierte Grundeigentum geritzt, weil so die Nutzung des Eigentums in einem inakzeptablen Mass eingeschränkt wird. Das ist keine nachhaltige Verkehrspolitik, sondern eine nachhaltige Verhinderungspolitik mit aufzwingendem Grundcharakter. Damit verkennt der Stadtrat komplett das legitime Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger. Dieses steht nicht im Widerspruch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Gegenteil. Durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, durch effizientere Nutzung der Strassenkapazität und durch die Verbesserung der Infrastruktur braucht es keine negativen Anreizsysteme von oben. Das heisst innovative Gesamtverkehrskonzepte oder Erweiterungsprojekte, die die Kapazität des Gesamtverkehrs erhöhen, müssen ständig geprüft und vorangetrieben werden. Dafür ist die CVP-Fraktion jederzeit bereit der Stadt eine helfende Hand zu bieten. Im Moment muss die Fraktion die Beantwortung der Interpellation aus den genannten Gründen mit grosser Sorge und im ablehnenden Sinn zur Kenntnis nehmen.

Ch. Baumann (SP): Die SP sieht das anders. Sie dankt dem Stadtrat und ist zufrieden mit der klaren Interpellationsantwort. Die Bevölkerung des Kantons Zürich wartet seit 1986, das sind 26 Jahre, auf eine kantonale Verordnung für die Abstellplätze. Eine solche ist auf kantonaler Ebene bis heute nicht in Aussicht. Wie die Antwort des Stadtrates zeigt, wird das auch in nächster Zeit nicht der Fall sein. Das gleiche gilt für die Abstellverordnung der Stadt Winterthur, auch diese stammt aus dem Jahr 1986 und wird seit geraumer Zeit nicht mehr angewendet. Bei grösseren Bauvorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt wird und der Kanton ein Mitspracherecht hat, werden sowieso seit 1997 zwingend die Richtlinien des Regierungsrates angewendet. Dieses Vorgehen wurde vom Bundesgericht mehrmals als zulässig anerkannt. Die regierungsrätlichen Richtlinien und Bestimmungen in Bezug auf die Anzahl Abstellplätze sind vom Bundesgericht als gesetzliche Grundlage im materiellen Sinn anerkannt worden. Dass der Stadtrat beschlossen hat, die regierungsrätlichen Richtlinien auf alle Bauvorhaben in der Stadt Winterthur anzuwenden, ist vernünftig, praktikabel und sinnvoll. Es ist auch im Sinn der Rechtssicherheit, wenn der Stadtrat festlegt, wie die Richtlinien anzuwenden sind und die Spannweite der bewilligungsfähigen Anzahl Parkplätze festlegt. Die SP nimmt positiv zur Kenntnis, dass es der Stadt gelungen ist, die Erarbeitung der Parkplatzverordnung zügig an die Hand zu nehmen. Die Vernehmlassungen haben bereits stattgefunden. Auch wenn es nicht allen Vernehmlassungsteilnehmern gepasst hat, ist die Stossrichtung richtig. Sie entspricht einerseits den regierungsrätlichen Richtlinien und nimmt andererseits die Eckpunkt des städtischen Gesamtverkehrskonzepts

auf, das der Gemeinderat gutgeheissen hat. Die Verordnung hat das Ziel, dass auch bei einem Wachstum der Stadt, das Strassennetz funktionsfähig bleibt. Wenn der Gemeinderat mit der Dienstanweisung unzufrieden ist, muss sich das Parlament zusammenraufen und eine mehrheitsfähige Vorlage vorlegen. Wenn sich der Gemeinderat in dieser Frage nicht einigen kann, wird es auf absehbare Zeit bei dieser Dienstanweisung oder bei den regierungsrätlichen Richtlinien bleiben. Die SP dankt dem Stadtrat für die Klärung der rechtlichen Begebenheiten und für den Willen mit der Parkplatzverordnung in die Diskussion vertieft einzusteigen. Die SP-Fraktion nimmt die Antwort im positiven Sinn zur Kenntnis.

L. Banholzer (EVP/EDU): Die EVP/EDU-Fraktion nimmt die Interpellationsantwort im zustimmenden Sinn zur Kenntnis und dankt dem Stadtrat für die Beantwortung. In Winterthur wurden in letzter Zeit verschiedene Weichen gestellt, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf einem Niveau zu halten, das einigermaßen verträglich ist. Die Steuerung des Verkehrsaufkommens in der Stadt durch die Verfügbarkeit der Parkplätze soll dazu einen Beitrag leisten. Die gesetzgeberischen Voraussetzungen dazu werden in der Weisung erläutert. Das Warten auf den Kanton und auf die Planungs- und Baugesetzrevision könnte noch Jahre dauern. Die Vorgeschichte lässt das vermuten. Mit der Dienstanweisung hat der Stadtrat die bisherige Wegleitung des Kantons für Winterthur konkretisiert, weil die Verkehrsprobleme jetzt angegangen und Schritte eingeleitet werden müssen. Dass das kein Dauerzustand sein soll, ist auch die Meinung der EVP/EDU-Fraktion. Der Entwurf der Parkplatzverordnung liegt jetzt vor, dazu konnten sich die verschiedenen Parteien und Organisationen vernehmen lassen. Der Gemeinderat kann sich zusammenraufen und eine Lösung suchen, die für alle stimmt.

R. Diener (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion bedankt sich für die Interpellationsantwort, die in einem gewissen Sinn etwas überholt ist. Die neue Parkplatzverordnung ist bereits unterwegs. Es ist sehr wichtig, dass die Stadt Winterthur vorwärts macht und nicht wartet bis sich der Kanton irgendwann zu einer Planungs- und Baugesetzrevision durchringen kann. Es ist nicht so, dass sich der Stadtrat mit der Dienstanweisung über das Planungs- und Baugesetz hinwegsetzt. Im Gegenteil. Die Dienstanweisung setzt um, was längst in der Verordnung steht. Eine Reduktion der Parkieranlagen im innerstädtischen Gebiet ist gemäss Paragraph 242, Abs. 2 PBG möglich. Darin wird explizit erwähnt, dass gewisse Rahmenbedingungen in den Zentren, wenn sie gut durch den ÖV erschossen sind, den Städten erlauben von der Maximalregelung abzuweichen. Genau das setzt die Stadt Winterthur um. Es ist sehr wichtig diesen Prozess voranzutreiben. R. Diener hofft, dass die Stadt mit dieser Parkplatzverordnung einen Schritt weiter kommt und die Regelungen präziser und klarer festgehalten werden können. Er dankt der Stadtverwaltung für den Prozess, der eingeleitet worden ist und hofft auf einen guten Abschluss.

D. Oswald (SVP): Die SVP-Fraktion nimmt die Antwort des Stadtrates im negativen Sinn zur Kenntnis und schliesst sich den kritischen Worten des Interpellanten an. Mit der Interpellationsantwort konnte der Verdacht nicht vollständig ausgeräumt werden, dass diese Dienstanweisung nicht aufgrund einer Notsituation erlassen sondern als politisches Mittel eingesetzt worden ist. Die Grundhaltung, die hinter dem Entscheid und hinter der Stossrichtung der Exekutive steht, ist relevant. In der Interpellationsantwort sieht, dass die Planung und Bewirtschaftung des Parkraums ein bestimmender Faktor bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs ist. Das ist grundsätzlich falsch. D. Oswald kann 5 Autos besitzen, die alle abgestellt werden müssen, aber er kann nicht gleichzeitig mit mehreren Autos fahren. Die Einschränkung des privaten Eigentums und der persönlichen Freiheit ist bedenklich. Die Zielsetzung der Dienstanweisung, das städtische Hauptstrassennetz, auch wenn die Stadt wächst, funktionsfähig zu erhalten, ist nicht logisch, sondern wird lediglich als Argument benutzt. Eine Verhinderung ist grundsätzlich nicht zielführend. Der ÖV ist ebenso überlastet, wie das Strassennetz. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht. Einfach an einer Seite die Schraube anzuziehen und abzuwarten was passiert, ist unverantwortlich. Schlussendlich ist das langfristige Ziel, das sieht auch die SVP-Fraktion so, die Umweltverträglichkeit und damit die Reduktion des CO₂-Ausstosses. Aber das heisst nicht, dass alle technologischen Entwicklungen, die noch stattfinden werden, ausser Acht gelassen

werden und ein Zurück in die Höhle propagiert wird. Das ist eine rückwärtsgerichtete Politik, die von der SVP nicht unterstützt wird. Der Stadtrat will eine autoarme Nutzung ermöglichen. Was heisst das genau? D. Oswald will dafür eine genaue Definition. Der Besitz eines Autos und dessen Nutzung stehen nicht in einem Zusammenhang. Jemand der kein Auto besitzt, kann täglich ein Auto von Mobility mieten. Damit wird ebenfalls Verkehr erzeugt. Das Verhalten über die Generationen kann nicht gesteuert werden, indem ein Mehrfamilienhaus mit wenigen Parkplätzen gebaut wird. Damit ist nicht sichergestellt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner tatsächlich auf ein Auto verzichten. Dafür gibt es Beispiele in der Stadt Winterthur. Die Eltern haben sich vor vielen Jahren entschlossen kein Auto zu kaufen. Die ältere Generation hält sich zwar noch immer an diesen Vorsatz, die Jungen wollen aber ein Auto und belegen die Parkplätze in der Nachbarschaft. Auch hier müsste man definieren was autoarme Nutzung heisst. Frage 2: Der Stadtrat schreibt: Aufgrund der sehr kontroversen Stellungnahmen auf kantonaler Ebene sei das Revisionspaket „Parkierung und stark verkehrserzeugende Nutzungen (SNV)“ aus dem ursprünglichen Dreierpaket herausgenommen worden. Das zeigt, dass dieses Thema sehr breit und kontrovers diskutiert wird, das heisst es gehört in einen normalen politischen Prozess und muss über die normalen Wege gehandhabt werden und nicht über eine Dienstanweisung, weil dadurch der demokratische Prozess ausgeschaltet wird. Die SVP ist gespannt wie es weitergeht. Es ist wichtig eine Verordnung zu entwickeln, die eine wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Winterthur nicht gefährdet. Die Stadt wird in Zukunft jeden Steuerfranken benötigen.

A. Steiner (GLP/PP): Die GLP/PP-Fraktion nimmt die stadträtliche Antwort zustimmend zur Kenntnis. Das Bedürfnis nach individueller Mobilität endet spätestens im nächsten Stau. In der Stadt steht eine beschränkte Anzahl Strassen zur Verfügung. Man kann sich jetzt überlegen, wer sich auf diesen Strassen bewegen soll und darf. Verschiedene Varianten sind möglich. Die Stadt kann mit Autos zugedeckt werden, sodass das Gewerbe sich aufgrund von Staus kaum mehr bewegen kann. Man kann aber auch den Busverkehr fördern, der viel effizienter viele Personen transportieren kann. A. Steiner spricht sich für die zweite Variante aus. Der Strassenraum ist knapp. Man kann zwar fordern, dass neue Strassen gebaut werden, das macht die SVP. Nur Winterthur hat nicht mehr Strassenraum, so schnell können keine neuen Strassen gebaut werden. Verschiedene Steuerungsmechanismen sind möglich, damit der Verkehr auf den Strassen abnimmt. Schweizweit zeigt eine demokratisch legitimierte Gesetzgebung in Bezug auf die Luftreinhalteverordnung und Lärmschutzverordnung, dass es durchaus Sinn macht, entsprechende Lenkungsinstrumente zu nutzen. Eines davon ist die Begrenzung von Parkplätzen sowohl für den Pendlerverkehr wie auch für diejenigen Personen, die an durch den ÖV gut erschlossenen Orten wohnen. Das macht durchaus Sinn. Deshalb ist es absolut richtig, dass die Stadt die Dienstanweisung zu Hilfe genommen hat. Diese basiert auf übergeordneten Gesetzen.

Ch. Magnusson (FDP): F. Albanese (CVP) und D. Oswald (SVP) haben bereits verschiedene Punkte kritisch angemerkt. Ch. Magnusson kann sich den Argumenten weitgehend anschliessen. Bereits beim Votum von R. Diener zur vorhergehenden Vorlage, konnte man sehen, dass man aufgrund einer einfachen Sachfrage zu einem Rundumschlag ausholen und gegen Autos, Parkplätze und für eine Umverteilungssteuer für das Technorama plädieren kann. Diese Interpellation behandelt ein relativ trockenes Rechtsthema. Letztendlich schreibt auch der Stadtrat, dass es darum geht: „Die rechtsgleiche Behandlung aller Geschwister im Rahmen der geltenden Rechtsordnung zu sichern.“ Die Frage ist: Wenn eine geltende Rechtsordnung besteht, würde es nicht ausreichen diese zu befolgen? Am Ende geht es nicht darum, die geltende Rechtsordnung durchzusetzen, sondern die geltende Rechtsordnung in die Richtung auszulegen und zu verschärfen, die vom Stadtrat gewünscht wird. Frage 2: Der Stadtrat schreibt, dass in der nächsten Zukunft nicht mit einer kantonalen Regelung gerechnet werden kann, deshalb habe er mit der Dienstanweisung die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Wenn das tatsächlich lediglich eine Notlösung sein sollte, dann sollte sich der Stadtrat an das Minimum des gesetzlichen Rahmens halten und nicht tendenziös sein Gedankengut durchsetzen ohne breite politische Legitimation. So weitreichende Anpassungen, wie das im Bereich der Parkplätze der Fall ist, benötigen eine breite politische Legitimation. Das wurde im Rahmen der Vernehmlassung zur revidierten Parkplatzverord-

nung sichtbar. Der Stadtrat hat hoffentlich zur Kenntnis genommen, dass ein breites Bedürfnis nach genügend Parkplätzen besteht: Frei nach dem Motto, nur ein parkiertes Auto ist ein umweltfreundliches Auto. Leider wird in dieser Diskussion, offensichtlich auch bei der GLP, die sonst eine technologisch fortschrittliche Partei sein will, absolut vergessen, dass die technische Entwicklung nicht stehen bleibt. Niemand weiss, wie die individuelle Mobilität in 10 oder 20 Jahren aussehen wird. Es könnte sein, dass früher oder später eine Lösung gefunden wird und dass der Individualverkehr klimaneutral betrieben werden kann. Wenn jetzt alle Parkplätze verboten werden, wo sollen diese neuen Fahrzeuge abgestellt werden? In diesem Sinn nimmt die FDP von dieser Interpellationsantwort mit Bedauern Kenntnis.

Ch. Ulrich (SP): Es ist interessant, dass im letzten Votum erklärt wurden, dass Rechtsfragen der Hintergrund dieser Interpellation sind. Die meisten Voten hatten aber keine Rechtsfragen zum Thema. Bei der Beurteilung der Frage, ob die Dienstanweisung rechtens ist oder nicht, gehen die Meinungen auseinander. Es ist bedenklich, dass dem Stadtrat unterstellt wird, er agiere in der Grauzone und schmuggle etwas an irgendjemandem vorbei. Der Stadtrat versucht aber auf der Basis des geltenden Rechts Klarheit zu schaffen. Gleichzeitig hat er sich bereit erklärt die Parkplatzverordnung zu revidieren und eine Vernehmlassung durchzuführen. Ein Vorhaben, das diverse Vorgängerinnen und Vorgänger von Stadträtin P. Pedergnana nicht in Angriff genommen haben. Es ist löblich, dass sich die Baustadträtin an dieses heisse Eisen wagt. Nicht ohne Grund hat niemand dieses Thema aufgegriffen. Es ist ein heisses Eisen, zudem hat die Stadt lange darauf gewartet, dass der Kanton vorwärts macht und die gesetzlichen Grundlagen revidiert. Insofern kann dem Stadtrat nicht unterstellt werden, dass er die Situation missbraucht, um seine Politik durchzusetzen. Er bewegt sich innerhalb der regierungsrätlichen Richtlinien. Das ist durchaus rechtens.

Ein weiteres Thema sind die inhaltlichen Fragen. Der Gemeinderat wird darüber noch genügend diskutieren können. Es ist erfreulich, dass die CVP Hand bieten will zu innovativen Lösungen. Ch. Ulrich erwartet entsprechende Vorschläge. Das Thema Fahrtenmodell wird zum Beispiel im Rahmen des Gestaltungsplans Werk 1 angeschaut. Diese Möglichkeiten müssen thematisiert werden. Wie kann die Stadt mit dem Verkehrsfluss umgehen. Niemand will Staus auf den Winterthurer Strassen. Das liegt nicht im Interesse des Parlaments. Der Verkehr soll fliessen, sowohl das Gewerbe, wie auch der Bus sollen rasch ans Ziel kommen. Aber auch diejenigen, die individuell ihr Auto benutzen, sollen nicht im Stau stehen müssen. Das bringt für die Anwohner und für die Luft nur Nachteile. Das Parlament muss konstruktiv überlegen, wie auf dem bestehenden Strassennetz ein vernünftiger Verkehrsfluss erreicht werden kann. Es kann nicht sein, dass jeder einfach seine Freiheit ausleben und so viele Parkplätze bauen kann wie er will. Parkplätze sind ein Steuerungsinstrument. Es gibt auch Leute, die weniger Parkplätze bauen, als sie müssten. Ch. Ulrich musste noch Parkplätze bauen, die er nicht wollte. Der Gemeinderat muss zusammenarbeiten. Die SP will nicht zurück in die Höhle. Sie will aus der Höhle heraus und zwar mit dem Bus.

A. Steiner (GLP/PP) wurde als Vertreterin der GLP angesprochen. Die Entwicklung von innovativen Fahrzeugen wird selbstverständlich von der GLP unterstützt. Nur das Auto, das keinen Platz braucht, muss noch erfunden werden. Das heisst, es braucht Strassen, die sehr viel Geld kosten. Der Platz in der Stadt ist rar, sprich, man muss unter den Boden. Das ist irgendwann nicht mehr effizient.

F. Albanese (CVP): Wenn man die Interpellation aufmerksam gelesen hat, entsteht in keiner Form der Eindruck, dass F. Albanese der Stadträtin vorwirft, sie würde geltendes Recht nicht einhalten. Er hat die Frage gestellt, wie Stadträtin P. Pedergnana erklären kann, dass neben dem PBG eine Dienstanweisung verfasst wurde, obwohl sich ein übergeordnetes Gesetz in Revision befindet. In der Antwort war zu lesen, dass sich die Dienstanweisung lediglich an die rechtsanwendende Behörde richtet und trotz faktischer Auswirkung keine zusätzlichen Rechte und Pflichten Dritter begründet. Deshalb kann durchaus von einer Grauzone gesprochen werden.

J. Altwegg (Grüne/AL): Die Presse ist nicht mehr anwesend. Trotzdem wird sich J. Altwegg noch äussern, weil er indirekt angesprochen wurde. A. Steiner hat es bereits gesagt, auch

wenn die neuen Autos nicht mehr stinken, sie brauchen trotzdem Platz. Das ist das Problem. Der Platz auf den Strassen ist zu knapp. D. Oswald hat moniert, dass Leute manchmal mehrere Autos besitzen, das ist verständlich. Das Sammeln von Autos kann ein Hobby sein, das aber nur wenige betreiben. In vielen Tiefgaragen in Winterthur sind Stellplätze frei, die gemietet werden können. J. Altwegg fühlt sich persönlich bemüsst, auf das Thema autoarmes Wohnen einzugehen. In Winterthur gibt es ein Projekt, dessen Ziel autoarmes Wohnen ist. Aufgrund dieses einen Projekts muss jetzt nicht die Notbremse gezogen werden. In 40 % der Haushalte in Winterthur gibt es kein Auto, also macht es keine Sinn Parkplätze zu bauen. Diese Leute nehmen die Chance wahr, an einem Ort zu wohnen wo sie mit der Miete keine Parkplätze bezahlen müssen.

Ch. Magnusson (FDP) ist für einmal mit den Grünen und den Grünliberalen einig, Fahrzeuge brauchen Platz. Diesen Platz muss man erhalten. Die Strassen dürfen nicht ständig schmaler werden und die Zahl der Parkplätze darf auch nicht ständig reduziert werden. Die Autos müssen irgendwo abgestellt werden können.

Stadträtin P. Pedernana schätzt, dass noch lange über diese Thematik diskutiert wird. Die Diskussion entspricht den Positionen der verschiedenen politischen Kräfte. Das ist wichtig, auch im Hinblick auf die Parkplatzrevision. Die städtische Verordnung ist veraltet. Von verschiedenen Seiten wurde die kantonale Revision des PBG angesprochen. In den nächsten Tagen wird vom Regierungsrat der nächste Entwurf im kleinen Kreis vorgestellt. Stadträtin P. Pedernana kann sich vorstellen, dass diese Revision das gleiche Schicksal erleiden wird wie die vorangegangenen. Sie wird von links und von rechts zerzaust werden. Stadt und Land werden nicht unter einen Hut zu bringen sein und die politischen Kräfte sind im Moment so aktiv in der Parkplatzfrage, dass eine Einigung auf kantonaler Ebene äusserst schwierig ist. Die Stadträtin hat den Glauben noch nicht verloren, dass eine Lösung auf städtischer Ebene gefunden werden kann. Das wird nicht heute und nicht morgen der Fall sein. Bis eine neue städtische Rechtsgrundlage vorliegt, muss sich die Stadt mit der Dienstanweisung behelfen und den Handlungsspielraum, den der Kanton vorgibt, interpretieren oder nutzen. Es geht um nachhaltige Mobilität und um Luftsanierung, wozu die Stadt per Gesetz verpflichtet ist und es geht primär darum, den Verkehr flüssig zu halten. Alles andere wäre wirtschaftsfeindlich. Was sicher alle wollen, ist ein funktionierendes Verkehrssystem. Es wurde erwähnt, dass Hunger nicht mit Hunger gestillt werden soll. Der Hunger nach Mobilität will der Stadtrat auch nicht mit Hunger stillen sondern mit einem Buffet von Angeboten, das Taxis, Busse, Autos, Velos und Fussgängerverkehr beinhaltet. Alle haben ihre Existenzberechtigung. Natürlich sollen zu den Hauptverkehrszeiten nicht alle mit dem Auto fahren, weil das nicht mehr funktioniert.

In Neuhegi ist die Zentrumserschliessung noch nicht realisiert, um ein Beispiel zu nennen. In diesem Gebiet sollen einmal ca. 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 8'000 bis 9'000 Arbeitsplätze angesiedelt werden. Wenn keine Erschliessung realisiert werden kann, wird die Stadt einen Baustopp verfügen müssen. Nicht nur in den neuen Stadtteilen muss die Stadt vorausschauend die Parkplatzfrage regeln. Das Parkplatzangebot hat einen Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen. Auch im bebauten Gebiet müssen neue Parkplatzregelungen gefunden werden, dabei ist Zurückhaltung notwendig. Ein Beispiel aus dem Bauausschuss belegt diese Aussage: Ein grosses Grundstück, das mit zwei Villen bebaut ist, konnte käuflich erworben werden. Der Garten ist so gross, dass zwischen den Villen ein Wohnblock mit 4 bis 6 Wohnungen und eine Tiefgarage Platz haben. Auf dem Stück Land, das vorher von 2 Parteien bewohnt wurde, werden neu 6 bis 8 Parteien wohnen, die mehr als 2 Parkplätze benötigen. Das Verdichten führt also unabhängig von den Regelungen zu mehr Parkplätzen und zu mehr Verkehrsaufkommen. Der Stadtrat muss eine Lösung entwickeln. Stadträtin P. Pedernana appelliert an das Parlament den Bericht zur Vernehmlassung zur Kenntnis zu nehmen und sich zusammenzurufen und nicht einfach auf den Kanton zu vertrauen. Winterthur wird eine eigene Lösung finden müssen. Der Stadtrat hat mit der Motion einen Auftrag erhalten. Er ist in dieser Sache sehr engagiert und es ist zu hoffen, dass sich die verschiedenen Parteien in guter Winterthurer Tradition einigen können.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/019 erledigt und wird abgeschrieben.

10. Traktandum

GGR-Nr. 2011/036: Beantwortung der Interpellation M. Meyer (SP) betreffend Nutzung von leerstehenden Liegenschaften

S. Näf (SP): Die SP-Fraktion dankt für die Beantwortung der Interpellation, die ursprünglich von der damaligen Gemeinderätin M Meyer (SP) eingereicht worden ist. Die SP nimmt die Antwort kritisch zur Kenntnis. Die in der Antwort genannte Zahl von 20 bis 30 Gebäuden, die aufgrund ihres schlechten baulichen Zustandes leer stehen, mag für die Stadt Winterthur gering erscheinen. Doch in Winterthur mangelt es zunehmend an bezahlbarem Wohnraum und an Freiräumen für Jugendliche sowie für kreativ Tätige. Der Druck, die noch vorhandenen Grünflächen zu verbauen, steigt unablässig. Gleichzeitig können 20 bis 30 bereits gebaute, leerstehende Gebäude nicht genutzt werden. Das ist schlicht absurd. Diese Absurdität ist heute mit der Schlafsackaktion der Jusos vor dem Rathaus zum Ausdruck gebracht worden. Diese Aktion soll uns vor Augen führen, wohin eine Wohnungsnot im Extremfall führen kann. Der SP ist es ein Anliegen, dass der Stadtrat vom Kanton weiterhin die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage fordert, die eine zwangsweise Sanierung von Bauten, notfalls gegen den Willen des Eigentümers, ermöglicht. Da nur wenige Eigentümer ihre Gebäude verwahrlosen lassen, würde eine entsprechende gesetzliche Regelung die überwiegende Mehrheit der Eigentümer nicht betreffen. Boden ist bekanntlich eine begrenzt vorhandene Ressource. Darum ist es extrem stossend, wenn Eigentümer ihre Gebäude einfach ungenutzt verwahrlosen lassen. So wird eine sinnvolle Raumplanung verunmöglicht und der Wohnraum zusätzlich verknappt. M. Meyer (SP), die inzwischen im Kantonsrat sitzt, hat das Thema weiter verfolgt. Sie fordert in einer am 3. September 2012 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass im kantonalen Bau- und Planungsrecht eine gesetzliche Grundlage geschaffen wird, damit vernachlässigte Liegenschaften saniert werden können. Gemäss dieser Initiative muss die Gemeinde den Eigentümer zuerst verpflichten, das betreffende Haus zu sanieren. Verzichtet der Eigentümer darauf, fällt das Objekt in den Besitz der Gemeinde und der Eigentümer erhält eine Entschädigung im Verkehrswert der Liegenschaft. Die Gemeinde ist dann verpflichtet, das Gebäude so zu sanieren, dass es dem erwünschten Nutzungszweck dient. Nach der Sanierung steht dem Grundeigentümer innerhalb einer bestimmten Frist das Recht zu, anstelle einer Entschädigung gegen Erstattung aller mit der Sanierung zusammenhängenden Kosten, die Liegenschaft wieder zu übernehmen. Die mit der erwähnten parlamentarischen Initiative auf kantonaler Ebene angestrebte Gesetzesänderung sollte von der Stadt Winterthur klar unterstützt werden. Eigentum verpflichtet und es kann nicht sein, dass das Eigentumsrecht einiger weniger über das gesamtgesellschaftliche Interesse an einer lebenswerten Stadt gestellt wird. Es sind vielmehr die Interessen der Winterthurer Bevölkerung nach genügend Wohnraum höher zu gewichten als diejenigen von einigen wenigen Eigentümern, die ihre Liegenschaften nicht nutzen und durch eine anderweitige Nutzung keinen Schaden erleiden.

D. Berger (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion bedankt sich beim Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Leerstehende Gebäude, die langsam verlottern, sind gerade in Zeiten von knappem Wohnraum ein Ärgernis. Grundsätzlich geht es bei dieser Frage um das Eigentum und Eigentum verpflichtet. Das ist in der Schweiz leider nicht per se der Fall, im Gegensatz zu Deutschland, dort ist dieser Grundsatz im Grundgesetz verankert. Eigentum ist eine heilige Kuh in der Schweiz, wenn nicht sogar die heiligste. Somit ist es nicht verwunderlich, dass das Thema Zwangssanierung und die Nutzung von leerstehenden Liegenschaften ein heisses Pflaster ist. Die verschiedenen Vorschläge stossen im Moment an Grenzen. Das zeigen die Antworten zu den Fragen 3 und 4. Für die angesprochene Überführung der Nutzungsrechte fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Immerhin ist es möglich ein Gebäude zu renovieren und die Kosten auf den Besitzer zu überwälzen. Es ist begrüßenswert, dass das

in Winterthur angewendet wird. Der Stadtrat soll aber weiter daran arbeiten, dass bereits früher eingegriffen werden kann und nicht erst, wenn es eigentlich bereits zu spät ist. Wünschenswert wäre auch der zweite Schritt. Bei einem längeren Leerstand soll eingegriffen werden können. Das erhöht den Druck auf die Eigentümer, die Liegenschaften sinnvoll zu nutzen, wie das der Regierungsrat in seiner Antwort schreibt. Es gibt auch noch eine andere Seite. Bei Bauten, die nicht primär Wohnbauten sind, muss die Stadt nicht immer sofort eingreifen. Es wäre nett, wenn allfällige Zwischennutzer nicht einfach vertrieben würden, vor allem wenn der Besitzer keinen zwingenden Bedarf aufzeigen kann.

W. Schurter (CVP): Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Interpellationsantwort und nimmt sie, ausser in einem Punkt, zustimmend zur Kenntnis. Die Antwort zeigt die gesetzlichen und baupolizeilichen Möglichkeiten des Stadtrates auf, wie mit ungenutzten und in baulich schlechtem Zustand stehenden Bauten umgegangen werden kann. Die verfassungsmässige Eigentumsgarantie ist aber jederzeit zu bewahren. Die vom Stadtrat angesprochene Schaffung von gesetzlichen Grundlagen im Planungs- und Baugesetz für eine zwangsweise Sanierung von verwahrlosten Bauten ist deshalb sehr heikel und wird von der CVP abgelehnt.

M. Wenger (FDP): Die FDP dankt für die gute Antwort und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. 50'000 Wohnungen, davon 20 bis 30 in schlechtem Zustand – das entspricht einem halben Promille. Das ist keine grosse Geschichte. Wenn eine Gefahr besteht, kann bereits jetzt auf Kosten des Besitzers Zwangsrenoviert werden. Einzelne ungenutzte Gebäude sind ärgerlich, lösen das Wohnungsproblem aber nicht, ebenso wenig wie Enteignungen.

L. Banholzer (EVP/EDU): Lang leerstehende und vor allem verfallende Gebäude sind ein Ärgernis. Die EVP/EDU-Fraktion wünscht sich aber nicht primär aufgrund der momentanen Wohnsituation, sondern aus städtebaulichen Gründen, dass der Schutz des Eigentums nicht ganz so weit gehen würde, wie das der Fall ist. Das übergeordnete Recht zeigt die Grenzen aber klar auf und die Eigentumsgarantie ist verfassungsmässig verankert. Deshalb wird es weiterhin nur dann Eingriffe geben, wenn die Sicherheit gefährdet ist. Leider ist auch in dieser Hinsicht das Hoffen auf den Kanton gefragt. Bei einer Totalrevision könnte zum Beispiel eine Grundlage geschaffen werden, damit die Gemeinden eine Handhabe erhalten, wenn es Probleme mit verwahrlosten Liegenschaften gibt. Die EVP/EDU-Fraktion nimmt die Interpellationsantwort im zustimmenden Sinn zur Kenntnis.

D. Oswald (SVP): Die SVP-Fraktion nimmt die Antwort kritisch zur Kenntnis. Es werden zwei Dinge angesprochen. Einerseits soll der Zustand von Wohnungen dazu genutzt werden den Schutz des Eigentums zu umgehen und ein Enteignungsgesetz zu fordern. Die Rechtssicherheit in der Schweiz ist ein wichtiger Faktor für stabile Verhältnisse und den wirtschaftlichen Erfolg des Landes. Eine wichtige Aufgabe des Staates ist der Schutz des Eigentums. Jetzt gibt es Bestrebungen, die einen klaren Angriff auf das Eigentum darstellen. Die Einzelinitiative, die im Kantonsrat eingereicht worden ist, wurde bereits angesprochen. Dahinter steht der Wille, bestehende Regelungen, die für Enteignungen gelten, zu umgehen. Das gilt es mit aller Entschiedenheit bereits in den Anfängen zu bekämpfen. Alles andere ist falsch.

M. Zeugin (GLP/PP): Mit der Interpellation fragt die Interpellantin den Stadtrat an, ob er gewillt ist leerstehende Liegenschaften in der Stadt Winterthur wieder nutzbar zu machen. Ziel ist eine faktische Enteignung von nicht genutzten Liegenschaften. Neben verschiedenen verwahrlosten Liegenschaften geht es der Interpellantin auch darum, das Sulzerhochhaus zu günstigem Wohnraum umzufunktionieren. Der Stadtrat antwortet sauber und stringent auf diese populistische Interpellation, indem er inhaltlich differenziert darstellt, dass zwischen raumplanerischen Zielen und dem Schutz des Eigentums, das heisst dem Eigentumsrecht, unterschieden werden muss. Die Eigentumsrechte dürfen nicht ohne gesetzliche Grundlagen und ohne ein sehr grosses öffentliches Interesse ausgehöhlt werden. Die GLP/PP-Fraktion ist mit der Interpellationsantwort einverstanden, weil sie ebenfalls der Überzeugung ist, dass nicht jedes Ziel jedes Mittel heiligt.

Stadträtin P. Pedernana erachtet die in der Interpellation gestellten Forderungen nicht als populistisch. Sie zeigt, dass der Mangel an bezahlbarem Wohnraum ein ernst zunehmendes soziales Problem ist. Das Eigentum geniesst in unserem Staatswesen einen hohen Schutz, aber Eigentum, auch diese Sicht ist wichtig, verpflichtet. Es verpflichtet dazu Schutzwürdiges zu erhalten und die Liegenschaften zu sanieren, damit diese saniert wieder zur Verfügung gestellt werden können. Die Gebäude dürfen für die Öffentlichkeit keine Gefährdung darstellen. In Winterthur wurde in dieser Hinsicht in den letzten zweieinhalb Jahren vieles in die Wege geleitet. Die schutzwürdige Villa Büelrain wird ebenso saniert wie einige Liegenschaften, die lange leer standen und unbewohnbar waren. An 12 Hausdächern in der Altstadt hat die Stadt mittels einer Ersatzvornahme die Sanierung in die Wege geleitet. Der entsprechende Grundeigentümer hat weitere 12 Hausdächer von sich aus saniert. Vieles ist im Gang. Auch der Gemeinderat hat in den letzten zweieinhalb Jahren zur Linderung der Wohnungsnot beigetragen, zum Beispiel mit dem privaten Gestaltungsplan „Stuwo Bürglistrasse“, dort konnte die Ausnutzung erhöht und studentisches Wohnen ermöglicht werden. Der Spatenstich sollte demnächst erfolgen. Der Umzonung des Busdepots Deutweg hat der Gemeinderat heute zugestimmt. Mit der genossenschaftlichen Nutzung wird der Wohnraum zu Beginn zwar nicht sehr kostengünstig sein, wird aber mit der Zeit günstiger. Auch andere Gemeinde-ratsbeschlüsse haben dazu beigetragen das Problem zu lindern, zum Beispiel über Zuschüsse für subventioniertes Wohnen. Alle müssen sich weiterhin für die Lösung dieses Problems einsetzen.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/036 erledigt und wird abgeschrieben.

11. Traktandum

GGR-Nr. 2011/037: Beantwortung der Interpellation R. Diener (Grüne/AL), O. Seitz (SP) und B. Meier (GLP/PP) betreffend Wohnschutz und Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr

R. Diener (Grüne/AL): Zum dritten Mal wird heute über den Verkehr diskutiert. Die Grüne/AL-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausführliche Interpellationsantwort. Mit der Interpellation sollte geklärt werden, welche Massnahmen möglich sind, um den Durchgangsverkehr in den städtischen Wohnquartieren zu reduzieren. Die Fraktion anerkennt, dass in den letzten Jahren in Bezug auf diese Problematik einiges unternommen wurde und nimmt die Antwort positiv zur Kenntnis. Insbesondere wurde im Bereich der Quartierstrassen, die nicht im Richtplan klassiert sind, einiges zur Verbesserung der Situation getan. Neben der Einführung von Tempo-30-Zonen wurde an vielen Orten die Signalisation verbessert oder bauliche Veränderungen vorgenommen bis hin zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs. Die Liste der geplanten weiteren Massnahmen ist beeindruckend. Das ist erfreulich. Aber die Menge der Baustellen zeigt den grossen Handlungsbedarf auf. Es braucht weitere Massnahmen, um die Lebensqualität in der Stadt sicherzustellen. Die Stadt Winterthur hat eine Anleitung verfasst, wie Quartiere zu Verkehrsberuhigungen kommen. Die publizierten Massnahmen, die eine vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen und der Einbezug der Bevölkerung auf eine transparente und einfache Art zum Ziel haben, sind sehr zu begrüssen. Trotzdem sind einige Ergänzungen notwendig.

In Bezug auf die Thematik Lebensraum Strasse, sind die Interessen widersprüchlich. Diese müssen gegeneinander abgewogen werden. Angesicht der Ziele der übergeordneten Richtplanung, die mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept und den entsprechenden Rahmenbedingungen vom Gemeinderat bestätigt wurden, müssen die Gewichte verschoben werden. Es muss dafür gesorgt werden, dass der Modalsplitt umgesetzt werden kann. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr, die viel umweltfreundlicher und effizienter sind, müssen gefördert werden. Genau zu diesem Zweck muss auch für die kommunal klassierten Strassen die Thematik der Verkehrsberuhigung ins Auge gefasst werden, zugunsten von mehr Sicherheit und Wohnqualität in den Quartieren. Einschränkungen der Wohnschutzziele

dürfen allenfalls für kantonale Strassen gelten, aber sicher nicht für kommunale – egal ob sie klassiert sind oder nicht. Im ganzen kommunalen Strassennetz müssen die genannten Prioritäten gelten. Die Legislaturziele stimmen mit den Massnahmen, die im Gesamtverkehrskonzept stehen, überein. Schwerpunkt sollen Massnahmen für durchgehende Quartier- und Sammelstrasse sein. Das betrifft auch Strassen wie die Quartiertangente Rychenbergstrasse. Das fordert auch das städtische Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011. R. Diener verweist auf die Widersprüche zwischen den Zielen und den Handlungen. Die Antwort auf die Petition der IG Rychenbergstrasse zeigt, dass einiges nicht zusammenpasst. Tempo 30 ist das Mittel ist, um eine Verbesserung in den Bereichen Verkehrsberuhigung und Wohnschutz zu erreichen, gleichzeitig kann die Funktionalität der Strasse aufrechterhalten werden. Das wird auch auf Seite 7 der Interpellationsantwort dargestellt. Mit diesen Massnahmen wird die Funktion der Strasse nicht beeinträchtigt, im Gegenteil, wenn langsamer gefahren wird, kann die Kapazität der Strasse erhöht werden. Wichtig ist, dass die Strasse auch für Velofahrende und den Bus attraktiv bleibt, deshalb muss sie durchgängig bleiben. Wichtig ist, dass die Massnahmen auf den Quartierstrasse weitergeführt werden, wie es im Konzept vorgesehen ist. Gleichzeitig muss auf den Sammelstrassen die Kultur der Verkehrsberuhigung weiterentwickelt werden. Hier besteht ein deutlicher Bedarf.

O. Seitz (SP): Die SP-Fraktion dankt für die Interpellationsantwort. Es ist spannend, wie Durchgangsverkehr definiert wird. Eigentlich ist es ziemlich einfach. Durchgangsverkehr ist Verkehr, der in den Quartieren nichts zu suchen hat, der weder aus den Quartieren entsteht noch in die Quartiere muss, sondern lediglich hindurch fährt, weil eine Abkürzung gesucht wird. Dieser Durchgangsverkehr ist unerwünscht in den Quartieren. Wenn der Verkehr, der sich einen Schleichweg sucht, auf die Hauptstrassen geleitet wird, erhöht sich deren Verkehrsbelastung. Das ist auch nicht nur angenehm, aber es ist das kleinere Übel. Deshalb braucht es bauliche Massnahmen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, damit die Nutzung von Schleichwegen unterbunden wird. Der Stadtrat hat eine einfache Anleitung für die Einführung von Begegnungszonen publiziert, sozusagen ein Rezeptbüchlein. O. Seitz hofft, dass es bald mehr Begegnungszonen geben wird. Es braucht teilweise Fahrverbote oder bauliche Massnahmen, um die Wohnqualität in den Quartieren zu erhöhen.

B. Meier (GLP/PP): Die GLP/PP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die sehr gute und ausführliche Auslegeordnung. Dank der Vorredner kann sich B. Meier kurz halten. Die Antwort vom September 2011 bringt durchaus eine gewisse Zurückhaltung zum Ausdruck. Der Stadtrat tut sich teilweise schwer damit vorwärts zu machen und die Quartierbevölkerung aktiv zu unterstützen, wenn es um Begegnungszonen geht, trotz der ausführlichen Auslegeordnung und den vielen angedachten Projekten. Die GLP/PP-Fraktion stellt aber auch fest, dass seit dem Herbst 2011 einiges passiert ist, auch aufgrund des Drucks und von Äusserungen im Parlament. Andere Nuancen haben in diese Thematik Einzug gefunden und mit dem jetzt vorliegenden Rezeptbüchlein herrscht ein anderer Ton. Die Quartierbevölkerung soll aktiv unterstützt werden, damit sie für ihre Quartiere und aus eigener Initiative Lösungen finden kann. Die Stadt ist auf einem guten Weg und das Motto muss lauten: Dran bleiben.

D. Schneider (FDP): Die FDP-Fraktion dankt für die sehr ausführliche Interpellationsantwort. Sie ist sehr informativ. Die FDP steht dem Inhalt kritisch gegenüber. Man hat die Stadt gepusht. Sie ist in den letzten Jahren um 10'000 Leute gewachsen. Heute wurde über die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs diskutiert, Parkplätze sollen zusammengestrichen werden. D. Schneider ist über das Wort „Lebensraum Strasse“ gestolpert. Das wird schwierig. Eine Begegnungszone ist etwas Gutes, wenn man an einer entsprechenden Strasse wohnt. Wenn eine eigentliche Enteignung stattfindet und Strassen immer mehr zu Spielplätzen werden, dann ist das Mass voll. Die FDP will auch den Blickwinkel des Automobilisten berücksichtigen. Wenn sich D. Schneider alle geplanten Massnahmen vorstellt, kommen ihm als Automobilisten Fluchtgedanken.

B. Günthard Fitze (EVP): Die EVP dankt dem Stadtrat für die Interpellationsantwort. Die Tendenz, die Anliegen der Wohnschutzmassnahmen in den Quartieren vermehrt zu berücksichtigen, ist positiv. Auch die neue Broschüre, die aufgrund einer Motion erstellt worden ist,

geht in die richtige Richtung. Die EVP ist gespannt, wie die Bevölkerung mit der Möglichkeit Begegnungszonen einzurichten, umgeht. Das letzte Woche vorgestellte Konzept für das Quartier Flüeli/Oberfeld, das zusammen mit dem Quartierverein erstellt worden ist, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, ist eine gute Sache. Quartier um Quartier kann geprüft werden. Danach kann entschieden werden, wo Fahrverbote oder Einbahnstrassen umgesetzt werden können. Damit kann der Verkehr dorthin gelenkt werden, wo er hingehört. Wenn das Gesamtverkehrskonzept in den nächsten Jahren umgesetzt wird und die Hauptverkehrsachsen als solche bleiben, ist vieles erreicht. Die Parkplatzfrage, die jetzt ständig diskutiert wird, gehört ebenfalls zu den Wohnschutzmassnahmen.

R. Harlacher (CVP): Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die umfassende Antwort. Sie zeigt auf, dass bereits viel für den Schutz der Quartiere getan wird. Aus Sicht der CVP wird bereits zuviel unternommen, respektive die Prioritäten werden vom Stadtrat falsch gesetzt. Es braucht dringend eine Erschliessungstrasse in Neuhegi. Das müsste erste Priorität sein und nicht zusätzliche Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen. Es macht durchaus Sinn den Durchgangsverkehr nicht durch die Quartiere zu leiten. Aber das funktioniert nur dann, wenn die Durchgangsachsen der Stadt nicht verstopft sind. Wenn sich auf den Hauptachsen Staus bilden, sucht sich der Verkehr andere Wege. Solange der Verkehr auf den Durchgangsachsen nicht fliesst, steht die CVP Wohnschutzmassnahmen sehr zurückhaltend gegenüber. Von verkehrsbehindernden Massnahmen baulicher Natur hält die CVP absolut nichts, insbesondere aus Sicherheitsgründen, weil der Langsamverkehr darunter leidet und es ziemlich gefährlich werden kann. Die Bemühungen weitere Begegnungszonen einzurichten, werden von der CVP kritisch beurteilt. Die Strasse ist für den rollenden Verkehr gedacht und nicht unbedingt für die Kinder zum Spielen. Die Broschüre für die Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sorgt bei der CVP für Kopfschütteln. Der Einbezug der Bevölkerung geht zu weit. Drei Personen können bereits einen Vorstoss initiieren und eine Begegnungszone vorschlagen. Nach dem Demokratieverständnis der CVP muss zuerst eine Mehrheit gefunden werden, um gesetzliche Anpassungen möglich zu machen. Die Stadt dreht das demokratische Selbstverständnis um und lässt zu, dass eine Minderheit eine Änderung erzwingen kann, die von einer Mehrheit vielleicht nicht gewünscht wird. Das kann dazu führen, dass die Bevölkerung vor vollendete Tatsachen gestellt wird, wenn sie es versäumt hat, eine oppositionelle Mehrheit zu organisieren. Zudem kann das Spielen auf der Strasse auch in einer Begegnungszone für Kinder gefährlich sein. Die Stadt unternimmt sehr viel, die Prioritäten in der Verkehrspolitik müssen aber anders gesetzt werden. Als erstes sollen Lösungen für den Durchgangsverkehr gefunden werden, dann kann man sich erneut um Wohnschutzmassnahmen in den Quartieren bemühen.

W. Langhard (SVP): Die SVP fordert heute zum dritten Mal, dass mehr Strassen gebaut werden müssen, weil sie sich als Autolobby versteht. 1960, als W. Langhard 6 Jahre alt war, konnten die Kinder auf der Grubenstrasse Federball spielen. Heute geht das nicht mehr. Die Strasse ist voll mit parkierten Autos, weil es keine Tiefgaragen gibt. Für die Grubenstrasse gilt Tempo 30. Damals war Hobelwerkweg eine Kiesstrasse, die Autos konnten nicht schnell fahren. Mit seinen Kollegen hat W. Langhard gespottet, dass die Hegifeldstrasse wieder gekiest werden soll. Jetzt sind an der Hegifeldstrasse zwei schwarze Streifen an den Seiten eingezeichnet, von denen niemand weiss was sie bedeuten. Die Strasse sollte optisch verschmälert werden. Das nützt nichts, die Autofahrer überschreiten Tempo 30 trotzdem. Aufgrund der Baustelle wurde ein Lichtsignal aufgestellt, das sollte den Verkehr beruhigen. Aber vor und hinter dem Lichtsignal wird Gas gegeben. Auch in Oberwinterthur soll im Dorfkern eine Begegnungszone eingerichtet werden, das heisst die Autofahrer dürfen nicht mehr als 20 km/h fahren. Dabei denkt niemand an das Gewerbe. Im Parlament scheint es vielen egal zu sein, wie es dem Gewerbe geht. Mit solchen Massnahmen riskiert man den Wegzug des Gewerbes. Alteingesessene Firmen werden irgendwann wegziehen, weil in Oberwinterthur die Existenzgrundlagen fehlen. Das kann es nicht sein. Es braucht neue Strassen. Je mehr Wohnungen gebaut werden, desto mehr Leute ziehen nach Winterthur. Es ist ein Trugschluss anzunehmen, dass diese Leute keine Autos besitzen. Auch wenn jetzt das Mehrgenerationenhaus gebaut wird. Es ist offensichtlich, dass diese Wohnungen gar nicht so be-

geht sind. Das konnte man in der Zeitung lesen. Momentan besitzen die Leute, die zuziehen in der Regel ein Auto. Deshalb braucht es mehr Platz auf den Strassen.

R. Diener (Grüne/AL): Mit dieser Interpellation werden keine Begegnungszonen gefordert. Gegenstand der Interpellation ist der Durchgangsverkehr in den Quartieren und die entsprechenden Massnahmen dagegen. Ein wichtiges Thema ist die Überlastung des Hauptstrassennetzes. Die Quartiere werden vermehrt durch den Überlaufverkehr belastet. Niemand fährt freiwillig durch die Quartiere und riskiert, dass er ein Kind überfährt. Alle würden lieber auf den Hauptstrassen fahren. Die Lösung ist aber nicht der Bau von neuen Strassen, dazu fehlt der Platz. Sollen denn Häuser abgerissen oder die Velowege zurückgebaut werden? Soll noch mehr Land für Strassen verschleudert werden? Das kann nicht das Thema sein. Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass der beschränkte Strassenraum viel effizienter genutzt wird, das heisst ein Pendler, der allein in seinem Auto in die Stadt fährt und dort parkiert, ist von Vorgestern. Das ist nicht mehr tragbar. Dadurch werden die Strassen verstopft. Wenn diese Leute mit einem effizienten Verkehrsmittel unterwegs wären, wäre das Kapazitätsproblem gelöst. Daran muss gearbeitet werden.

O. Seitz (SP): Die Strasse gehört den Autos, hat R. Harlacher erklärt. Wie sollen die Kinder den Kindergarten erreichen, wenn sie nicht auf die Strasse gehören? Die Strasse an der O. Seitz wohnt hat kein Trottoir. Wenn sein Sohn den Nachbarn besucht, muss er auf der Strasse gehen. Mit den Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr durch die Quartiere soll verhindert werden, dass die Autofahrer mit Tempo 50 durch diese Quartiere fahren können. Wenn spielende Kinder nicht auf die Strasse gehören, wo sollen sie Velo fahren lernen? Das ist auf dem Rasen nicht gut möglich. Wenn die CVP jetzt erklärt, das neue Verfahren, um eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone einzurichten, sei nicht demokratisch, muss sie sich bewusst sein, dass das Verfahren gemeinsam mit dem Stadtpräsidenten entwickelt wurde. Es ist sogar sehr demokratisch, weil verlangt wird, dass 51 % der Antwortenden zustimmen müssen. Es ist demokratisch, wenn diejenigen, die antworten auch entscheiden.

Ratspräsident J. Lisibach: Die Rednerliste wird wieder länger. Das Fussballspiel Winterthur – Chiasso steht 1 zu 1. Der Landbote ist seit 21.05 Uhr nicht mehr im Ratssaal.

H. Iseli (EDU): Man spricht von Tempo 30 und von Quartierzonen. Die Hegistrasse, die am Sportplatz vorbeiführt, ist neu eine Tempo-30-Zone. Seit Jahren wird gejammert, dass endlich etwas unternommen wird. Es wurde nie etwas gemacht. Jetzt ist der Wechsel rigoros. Das ist eigentlich gut. Nur, wenn an einem Ort der Hahn zuge dreht wird, ist das Wasser noch immer vorhanden. Deshalb muss an einem anderen Ort der Hahn wieder aufgedreht werden. Der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen muss besser fliessen können. Es dürfen nicht immer mehr hemmende Massnahmen eingeführt werden. Überall wird abgebaut. Die Stadt wird aufgeblasen und gleichzeitig soll die Anzahl Autos reduziert werden. Das ist wirklichkeitsfremd. Die Mobilität ist heute das höchste Gut. Jeder will mobil sein. Aber im Verkehr sollen sich alle den Zwangsvorstellungen einzelner Leute unterwerfen. Das Gewerbe ist auf das Auto angewiesen und muss sich jetzt nachsagen lassen, das sei von Gestern, weil jemand mit einem Auto, das mit einer Person besetzt ist, zur Arbeit fährt. H. Iseli fährt morgens mit dem Auto zur Arbeit und abends wieder nach Hause, weil er das Auto für seine Arbeit benötigt. Hier muss man klar unterscheiden. Man muss untersuchen, wie viele Leute das Auto als Büro nutzen. Diese Zahlen wurden von der linken und grünen Ratsseite noch nie angesprochen. H. Iseli ist sich bewusst, dass die Kinder auf der Strasse Velo fahren lernen müssen. Die Quartiere müssen vom Durchgangsverkehr befreit werden. Das ist richtig. Das Ventil muss aber an einem anderen Ort wieder geöffnet werden. Man kann nicht etwas, das vorhanden ist, einfach abstellen.

M. Wäckerlin (GLP/PP) dankt für die interessante Diskussion. Im Grossen und Ganzen ist er einverstanden mit der Interpellationsantwort. Auf einen Punkt möchte er aber eingehen. Will R. Diener (Grüne) mit Steuergeldern einen Polizisten finanzieren, der an die Stadtgrenze steht und registriert, wer mit wie vielen Personen im Auto zu welchem Zweck in die Stadt fährt? Das ist absurd. Das Parlament kann den Leuten nicht vorschreiben, wer, wohin, mit

welchem Verkehrsmittel zu fahren hat. Wenn alle Pendler mit dem Bus fahren würden, dann würde das Kapazitätsproblem einfach auf den Bus verlagert. Mobilität ist nicht prinzipiell schlecht. Die Frage ist, wie sie organisiert werden soll. Das CO₂ produzierende Fahrzeug von 2 Tonnen kann nicht die Zukunft sein. Darin gibt M. Wäckerlin R. Diener Recht. Daran muss gearbeitet werden. Es hilft nichts, wenn die Strassen immer enger gemacht werden. Die Quartiere sollen aber für das Wohnen reserviert sein. Das ist eine gute Sache.

M. Baumberger (CVP): Man könnte direkt in Mitleid verfallen, wenn man bedenkt, dass es die Kinder von O. Seitz so schwer haben im Quartier. Wenn die Situation so dramatisch ist, dann ist es erfreulich, dass O. Seitz etwas unternommen hat, um das Problem vor seiner Haustüre zu lösen. Das Schöne ist, dass das Haus von O. Seitz auf zwei Seiten an einer Strasse liegt und eine Strasse bereits gesperrt ist. Dort konnten die Kinder aus dem Quartier bereits vor 20 oder 30 Jahren lernen mit dem Velo zu fahren. Die Not der Kinder erfordert keine weitere Strassensperrung. Hier geht es mehr um eigene Interessen und nicht um das übergeordnete Interessen der Kinder. Wenn man etwas ändern will, könnte man entweder eine Begegnungszone fordern, dann könnte weiter durch die Strasse gefahren werden. Die Strasse soll für Zubringerdienste offen bleiben. Es gibt einige ältere Leute im Quartier, die aufgrund einer Sperrung Umwege in Kauf nehmen müssen. Daran hat man nicht gedacht. M. Baumberger kennt den Schulweg der Kinder von O. Seitz aus eigener Erfahrung. Der Weg von der Haustüre zum nächsten Trottoir beträgt ca. 60 Meter. Die Eltern können ihre Kinder begleiten. Zudem ist ein Bereich für Fussgänger gelb markiert. M. Baumberger hat über Jahre diesen Weg benutzt. Die Gefahr war nicht sehr gross, obwohl die Strasse damals in der Tempo-50-Zone lag, heute darf nur mit 30 km/h gefahren werden. M. Baumberger bedauert die Aussagen von O. Seitz. Sie entsprechen nicht den Begebenheiten. Zwischennutzung ist offenbar ein Code-Wort, um anderen Leuten ihre Sachen wegzunehmen und sie dann selber zu nutzen. Das ist sehr bedauerlich.

R. Keller (SVP): Die gleichen Leute, die jetzt davon reden, dass der Durchgangsverkehr gestoppt werden muss, fordern eine Veloschnellroute durch die Quartiere. Dabei muss man auch an die E-Bikes denken. Das wird vermutlich gefährlicher werden, als das was wir jetzt gehabt haben. R. Keller ist auf die nächsten Diskussionen gespannt, wenn es um die Veloschnellrouten geht.

Stadträtin P. Pedernana: Man muss zur Kenntnis nehmen, dass autoarmes Wohnen längst nicht mehr ein Thema von linken oder rechten Positionen ist, sondern für bürgerliche und konservative Investoren oft schlicht eine Frage der Rentabilität. Der Bau von Tiefgaragen wird aus Kostengründen öfters abgelehnt. Dafür verpflichten sich die Eigentümer mit den Mietverträgen sicherzustellen, dass keine Autobesitzerinnen und Besitzer einziehen. Falls die Stadtpolizei nachweisen kann, dass die Mieterinnen und Mieter auf öffentlichem Grund parkieren und damit die eingegangene Verpflichtung auf das Auto zu verzichten nicht einhalten, sind die Eigentümer verpflichtet nachträglich in Parkierungsmöglichkeiten zu investieren. In dieser Beziehung sind durchaus Änderungen im Gang. Die Vermietbarkeit von Tiefgarageplätzen ist je nach Standort schwierig und die Rentabilität ist nicht sehr attraktiv. Man kann das im Rat aber durchaus noch immer als ein Links/Rechts-Thema abhandeln. Es entspricht aber nicht mehr ganz der Realität.

Stadträtin P. Pedernana stellt fest, dass viele Expertinnen und Experten zur Frage, wie die Strassen in Wohnquartieren erlebt werden, im Rat sitzen. Es ist unbestritten, dass die Kinder heute nicht mehr so viel Freiraum haben, weder auf der Strasse noch im Wald, wie das früher der Fall war. Dass man sich diesen Raum wieder schaffen will, ist im Quartier, wo der Verkehr nicht behindert wird, durchaus legitim. Es ist deshalb nicht notwendig gegeneinander zu hetzen. Wenn man das Rezept des Stadtrates bis zu Ende liest, muss man kein heterisches Votum halten und erklären, dass die Demokratie in Gefahr ist. Dann wird ersichtlich, dass die Initialzündung von einer kleinen Kerngruppe ausgehen kann. Die Demokratie bleibt aber gewahrt, indem 51 % der Antworten zustimmend ausfallen müssen. Die Redelust müsste in dieser Hinsicht vielleicht etwas gezügelt werden, das wäre der Sache durchaus dienlich. Es wurde gesagt, dass die Strassen absolute Priorität haben – beispielsweise die Zentrumserschliessung. So will Stadträtin P. Pedernana der Aussage nicht zustimmen. Die Quartiere müssen vor dem Durchgangsverkehr geschützt werden, damit der Widerstand gegen andere Vorhaben nicht zu gross ist. Im Rahmen des Masterplans Bahnhof mussten beispielsweise Zusicherungen gemacht werden, dass das Neuwiesenquartier geschützt wird, damit der Masterplan Bahnhof politisch durchsetzbar war. Das gleiche spielt sich beim Werk 1 ab, damit verdichtet gebaut werden kann. Die umliegenden Quartiere haben Angst, dass der Verkehr auf die Quartiere ausweichen könnte. Man muss auf allen Bühnen handeln und kann nicht einfach nur sagen, die Strassen haben erste Priorität. Der Schutz der Wohnquartiere dient auch dazu an anderen Orten etwas zu ermöglichen.

Ratspräsident J. Lisibach: Damit ist das Geschäft 2011/037 erledigt und wird abgeschlossen.

Bürgerrechtsgeschäfte

1. B2011/074: JEYASIRI geb. SUBRAMANIYAM Nanthini, geb. 1960, srilankische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

2. B2011/097: QAJA Idriz, geb. 1974, und Ehefrau QAJA geb. SHAIPI Zarifa, geb. 1974, mit Kindern Zuhra, geb. 1994, Irhat, geb. 1997, und Shpetim, geb. 2000, kosovarische Staatsangehörige

E. Wettstein (SP): Die Kommission beantragt mit 7 zu 0 Stimmen einstimmig die Aufteilung des Gesuchs. Sie empfiehlt Herrn Qaja mit den Kindern ins Bürgerecht der Stadt Winterthur

aufzunehmen und Frau Qaja aufgrund sprachlicher Probleme um ein weiteres Jahr zurückzustellen.

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission und beschliesst die Aufnahme von Qaja Idriz, geb. 1974 mit den Kindern Zuhra, geb. 1994, Irhat, geb. 1997 und Shpetim, geb. 2000 ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

Der Rat beschliesst die Rückstellung von Qaja geb. Shaipi Zafira, geb. 1974 um ein weiteres Jahr.

3. B2012/055: LAMBERTA geb. KRBUZLIC Ginera, geb. 1964, mit Kindern Sumeya, geb. 2002, und Seymen, geb. 2004, serbische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

4. B2012/057: MITKOVIC geb. NEDELJKOVIC Dejana, geb. 1977, serbische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

5. B2012/059: FERIZAJ Tahir, geb. 1970, und Ehefrau FERIZAJ geb. GAVRANAJ Sabahat, geb. 1972, kosovarische Staatsangehörige

W. Steiner (SVP): Die Kommission beantragt mit 6 zu 0 Stimmen Herrn und Frau Ferizaj aufgrund mangelnder Deutschkenntnisse um ein Jahr zurückzustellen. Auch die Kenntnisse über die Schweiz waren nicht befriedigend.

Der Rat stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission zu und beschliesst die Rückstellung um 1 Jahr.

6. B2012/060: FLURA geb. DANNER Nicole, geb. 1970, deutsche Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

7. B2012/064: MAZREKAJ geb. OSMONAJ Hedie, geb. 1970, kosovarische Staatsangehörige

R. Diener (Grüne): Bei der Befragung mussten die Mitglieder der Bürgerrechtskommission feststellen, dass die Sprachkenntnisse nicht genügen. Aus diesem Grund empfiehlt die Kommission mit 6 zu 0 Stimmen die Rückstellung um 1 Jahr.

Der Rat stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission zu und beschliesst die Rückstellung um 1 Jahr.

8. B2012/065: TOMA geb. LLUKES Maria, geb. 1984, mit Kind Dionis, geb. 2011, kosovarische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

9. B2012/066: WENDEMU Yohanes Terefe, geb. 1977, und Ehefrau DESTA Azeb Mebratu, geb. 1978, mit Kindern TEREFE Rebeka Yohanes, geb. 2001, TEREFE Matthäus Yohanes, geb. 2003, und TEREFE Edom Yohanes, geb. 2009, äthiopische Staatsangehörige

Noch nicht behandlungsreif

10. B2012/067: YONES Ismat, geb. 1972, und Ehefrau ABDULLAH Hozan, geb. 1982, mit Kindern YONES Resa, geb. 2006, und YONES Rasan, geb. 2008, irakische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

11. B2012/068: BLANK-DRIGATTI geb. JENTZSCH Caroline, geb. 1964, deutsche Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

12. B2012/069: ESHETU Mesfin, geb. 1976, äthiopischer Staatsangehöriger

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

13. B2012/070: HENNIGER Sandra, geb. 1970, mit Kind Sally Tsomo Joana, geb. 2008, deutsche Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

14. B2012/071: HUREMOVIC Admir, geb. 1980, bosnisch-herzegowinischer Staatsangehöriger

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

15. B2012/072: MIHR Eckhard Ernst, geb. 1964, deutscher Staatsangehöriger, und Ehefrau GEORGIEVA Petrina, geb. 1966, ungarische und bulgarische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

16. B2012/073: MOLLO Tommaso Carmine, geb. 1966, und Ehefrau RUSSO MOLLO geb. RUSSO Lina Chiara Grazia, geb. 1969, mit Kindern MOLLO Sabrina, geb. 1997, und MOLLO Davide, geb. 1999, italienische Staatsangehörige

E. Wettstein (SP): Die Familie Mollo hat ein Problem mit der deutschen Sprache. Aus diesem Grund hat das Ehepaar die Fragen schlecht verstanden. Die Kommission beantragt mit 6 zu 0 Stimmen die Rückstellung um 1 Jahr.

Der Rat stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) zu und beschliesst die Rückstellung um 1 Jahr.

17. B2012/133: SHERIF AHMED Rumina, geb. 1998, somalische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

Ratspräsident J. Lisibach gratuliert allen, die ins Bürgerecht der Stadt Winterthur aufgenommen worden sind.

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Der Präsident:

Die 1. Vizepräsidentin:

Die 2. Vizepräsidentin:

J. Lisibach (SVP)

Ch. Benz (SP)

B. Günthard Fitze (EVP)