

Grosser Gemeinderat Winterthur

Protokoll der **10. und 11. Sitzung** des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2011/2012 vom 3. Oktober 2011

von 16.15 bis 18.40 Uhr und von 20.00 bis 22.00 Uhr

Vorsitz: D. Schraft (Grüne)

Protokoll: K. Lang

Entschuldigt Beide Sitzungen: P. Fuchs (SVP), Ch. Kern (SVP), O. Seitz (SP)

T r a k t a n d e n

Trakt. Gesch. Geschäft

Nr. Nr.

- | | | |
|-----|-----------------|---|
| 1.* | | Protokoll der 6./7. Sitzung |
| 2.* | 11/091 | Wahl eines Mitgliedes in die Sachkommission Bau und Betriebe anstelle des zurückgetretenen E. Wettstein (SP) für den Rest der Amtsdauer 2010/2014 |
| 3.* | 11/083
(DB) | Einzelinitiative in Sachen Rahmenkredit "Stadtraum Bahnhof" |
| 4.* | 11/057
(DB) | Kredit von CHF 12'500'000 für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd |
| 5.* | 11/082
(DB) | Zustimmende Kenntnisnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) |
| 6.* | 11/061
(DFI) | Kredit von CHF 1'370'000 für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes (Laufstall für Mutterkühe) für den Pachtbetrieb Taggenbergstrasse 76, 8408 Winterthur |
| 7.* | 11/062
(DFI) | Kredit von CHF 1'400'000 für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes (Laufstall für Milchkühe) für den Pachtbetrieb Gusslistrasse 30, 8404 Winterthur |
| 8. | 11/084
(DTB) | Förderprogramm im Gebäudebereich - Festlegung der Gebührenhöhe und des Verwendungszwecks |
| 9. | 10/026
(DSU) | Beantwortung der Interpellation W. Schurter (CVP) und Ch. Denzler (FDP) betreffend Sicherheit in Winterthur |
| 10. | 10/049
(DSU) | Beantwortung der Interpellation A. Daurù und B. Baltensberger (SP) betreffend Sicherheit in der Stadt Winterthur |

11. 10/098 Begründung der in ein Postulat umgewandelten Motion R. Keller (SVP) und H. Iseli (EDU) betreffend Ausrückgebühren und Kostenauflegung für Einsätze der Stadtpolizei Winterthur (DSU)
12. 10/073 Beantwortung der Interpellation L. Banholzer (EVP/EDU) betreffend Zeichen geben - für mehr Sicherheit im Verkehr (DSU)
13. 11/011 Begründung des Postulats Ch. Benz-Meier (SP) betreffend Verkehrssicherheit auf Schulwegen (DSU)
14. 10/097 Begründung des Postulats B. Dubochet (Grüne/AL), F. Landolt (SP), B. Meier (GLP/PP), L. Banholzer (EVP/EDU) und M. Stutz (SD) betreffend Leitlinien und Strategie Stadtwerk Winterthur (DTB)
15. 10/112 Begründung des Postulats R. Diener (Grüne/AL) und M. Zehnder (GLP/PP) betreffend Erweiterung Bahnhof Grüze mit Halteketten an Frauenfelderlinie (Grüze Nord) (DTB)
16. 10/086 Beantwortung der Interpellation F. Helg (FDP) betreffend ungenutztes Potenzial des Bus-Fahrgast-Informationssystem (DTB)
17. 10/084 Beantwortung der Interpellation F. Künzler (SP) betreffend "Wo ist mein Bus?" (DTB)
18. 10/128 Begründung des Postulats B. Günthard-Maier und A. Bosshart (FDP), F. Albanese (CVP) und St. Nyffeler (SVP) betreffend Familien- und Schuler ergänzende Kinderbetreuung: Anreizwirkung überprüfen (DSS)
19. 11/012 Begründung des Postulats E. Wettstein (SP), A. Steiner (GLP) und L. Banholzer (EVP) betreffend sportlich zum Sport oder ohne Auto zum Sport (DSS)
20. 11/013 Begründung des Postulats M. Wäckerlin (GLP/PP), O. Seitz (SP), A. Bosshart (FDP) und M. Stauber (Grüne/AL) betreffend Gymnasiums-aufnahmeprüfungsvorbereitung (DSS)
21. 11/014 Begründung des Postulats O. Seitz (SP), M. Wäckerlin (GLP/PP), M. Stauber (Grüne/AL), Ch. Ingold (EVP) und F. Albanese (CVP) betreffend mehr Chancengerechtigkeit im Bildungsbereich (DSS)
22. 09/071 Antrag und Bericht zum Postulat B. Günthard-Maier (FDP) betreffend "Zentrales Frühförderungselement "Deutsch" integrieren - zum Nutzen aller" (DSS)

Bürgerrechtsgeschäfte

1. B10/005 Jevtic geb. Stankovic Marcia, geb. 1961, serbisch-montenegrinische Staatsangehörige
2. B10/137 Mezzasalma Calogero, geb. 1966, italienischer Staatsangehöriger
3. B10/181 Kalfa Kemal, geb. 1944, und Ehefrau Kalfa geb. Semin Hulusiye, geb. 1952, türkische Staatsangehörige
4. B10/192 Fazliji geb. Limani Aferdita, geb. 1982, und Ehemann Fazliji Avni, geb. 1980, mit Kindern Fazliji Delon, geb. 2006, und Fazliji Leona, geb. 2009, mazedonische Staatsangehörige

5. B11/074 Kathirkamathamby Jeyasiri, geb. 1962, und Ehefrau Jeyasiri geb. Subramaniam Nanthini, geb. 1960, mit Kindern Jeyasiri Kahjal, geb. 1995, und Jeyasiri Poojah, geb. 1998, srilankische Staatsangehörige
6. B11/077 Sivanesan Pirapakaran, geb. 1970, srilankischer Staatsangehöriger
7. B11/088 Stamenic geb. Nikolic Dusanka, geb. 1962, serbische Staatsangehörige
8. B11/091 Kasumi Hazir, geb. 1963, und Ehefrau Kasumi geb. Haxhani Bukurije, geb. 1966, mit Kindern Kasumi Ibadete, geb. 1995, und Kasumi Premtim, geb. 1999, kosovarische Staatsangehörige
9. B11/097 Qaja Idriz, geb. 1974, und Ehefrau Qaja geb. Shaipi Zarifa, geb. 1974, mit Kindern Qaja Zuhra, geb. 1994, Qaja Irhat, geb. 1997, und Qaja Shpetim, geb. 2000, kosovarische Staatsangehörige
10. B11/124 Gigi Anjana, geb. 1999, österreichische Staatsangehörige
11. B11/125 Kareem Rejyar, geb. 1997, irakischer Staatsangehöriger

Ratspräsidentin D. Schraft begrüsst zur 10. und 11. Sitzung im Amtsjahr 2011/2012. Selina Madianos (SP) ist neu im Rat. Die Ratspräsidentin begrüsst S. Madianos herzlich und wünscht ihr viel Freude im neuen Amt.

Traktandenliste: Das Traktandum 3 wird heute nicht behandelt. Die Einzelinitiative in Sachen Rahmenkredit „Stadttraum Bahnhof“ wurde am 23. September 2011 zurückgezogen. Die Traktandenliste war aber bereits erstellt. Die Einzelinitiative kann als erledigt abgeschrieben werden.

Die Traktanden 6 und 7 betreffen die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes für die Pachtbetriebe Taggenbergstrasse und Gusslistrasse. Das 3. Geschäft, Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes in der Weiherhöhe hat der Stadtrat zurückgezogen, bevor die Traktandenliste erstellt worden ist. Diese Weisung kann als erledigt abgeschrieben werden. Die Traktanden 9 und 10 sind Interpellationen betreffend Sicherheit in Winterthur. Die beiden Traktanden werden zusammen behandelt. Es werden keine Änderungswünsche angebracht, damit ist die Traktandenliste genehmigt.

1. Traktandum

Protokoll der 6./7. Sitzung

Ratspräsidentin D. Schraft: Das Protokoll wurde in der Stadtkanzlei zur Einsicht aufgelegt und im Internet veröffentlicht. Einsprachen oder Beschwerden sind keine eingegangen. Die Ratspräsidentin stellt den Antrag das Protokoll abzunehmen. Es gibt keine Einwendungen. Damit ist das Protokoll abgenommen.

2. Traktandum

GGR-Nr. 2011/091: Wahl eines Mitglieds in die Sachkommission Bau und Betriebe anstelle des zurückgetretenen E. Wettstein für den Rest der Amtsdauer 2010/2014

Y. Beutler (SP) Die IFK schlägt einstimmig Christa Benz (SP) vor.

Der Rat macht keine Einwendungen oder Vorschläge. Damit ist Ch. Benz in die Sachkommission Bau und Betriebe gewählt.

Ratspräsidentin D. Schraft gratuliert zur Wahl und wünscht Ch. Benz viele spannende Sitzungen.

4. Traktandum

GGR-Nr. 2011/057: Kredit von 12'500'000 Franken für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd

Ratspräsidentin D. Schraft: Für die Dauer der Behandlung dieses Geschäfts treten U. Obriest (SVP) und W. Schurter (CVP) in den Ausstand.

F. Helg (FDP): Die bisherige Diskussion hat sich auf das neu geplante Dach auf dem Bahnhofplatz fokussiert, das unter ganz verschiedenen Bezeichnungen zitiert wird. F. Helg zeigt anhand eines Bildes die Situation. Das geplante Dach wird als Pilz, als Baum, als Visitenkarte, als Aushängeschild, als unser KKL, in Anlehnung an das Kultur- und Kongresszentrum Luzern und als Wahrzeichen bezeichnet. All diese Begriffe sind dem „Landboten“ vom 24. Mai 2011 entnommen, als über die Medienpräsentation dieses Projekts berichtet worden ist. Wahrscheinlich wird es wohl beim Wort „Pilz“ bleiben. Das Wort hat sich inzwischen stark eingebürgert. Und es ist jedem einzelnen überlassen, ob er das Wort positiv, negativ oder wertneutral beurteilen will. Die Konzentration auf das Dach lässt ausser Acht, dass es um eine umfassende Vorlage zum Umbau des Bahnhofplatzes Süd geht. Und diese Vorlage ist wiederum eingebettet in das Gesamtprojekt „Stadtraum Bahnhof“. Die Stimmberechtigten haben im Mai 2009 einen Rahmenkredit von 84 Millionen genehmigt, mit dem insgesamt sechs Teilprojekte in den nächsten Jahren realisiert werden sollen: Bahnhofplatz Süd, Verkehrskonzept Neuwiesen, Rudolfstrasse, Gleisquerung Stadtmitte, Personenunterführung Nord und Velounterführung Nord.

Teilprojekt Bahnhofplatz Süd: Das Projekt sieht eine gesamthafte Sanierung des Platzes vor, der eine Fläche von rund 60 mal 40 Meter umfasst. Damit verbunden ist eine neue Anlage der Haltekanten für die Busse. Die Personenunterführung zwischen Archplatz und Bahnhofplatz wird angepasst. Es gibt eine neue Lichtsignalanlage auf der Seite Technikum-/ Zürcherstrasse. Ausserdem müssen die Fahrleitungen für die Busse geändert werden. Den Hauptpunkt bildet selbstverständlich die neue Bedachung des Platzes. F. Helg zeigt eine Visualisierung des geplanten Daches. Die beantragte Gestaltung des Platzes mit dem grossflächigen Hauptdach geht zurück auf einen Projektwettbewerb. Unter 30 Wettbewerbsteilnehmern ist das vorliegende Projekt im Jahr 2008 als Sieger hervorgegangen. Bereits anlässlich der Abstimmung über den Rahmenkredit ist somit das Projekt bekannt gewesen. Allerdings ist es damals nicht um eine Genehmigung des Siegerprojekts gegangen, weil ausdrücklich eine weitere Bearbeitung des Projekts vorgesehen und letztlich der Entscheid des Gemeinderats über das definitive Vorhaben vorbehalten gewesen ist. Zwischenzeitlich ist das jetzt vorliegende Projekt rechtskräftig bewilligt. Es kann somit nach einem positiven Beschluss des Gemeinderates realisiert werden. F. Helg erläutert die Situation anhand eines Grundrisses. Das Projekt sieht ein zentrales Dach mit einer Länge von knapp 50 Metern und mit einer Breite zwischen rund 22, beziehungsweise 32 Metern vor. Es handelt sich um eine Stahlkonstruktion mit einer Lochblech-Verkleidung, so dass eine grosse Lichtdurchlässigkeit erreicht wird. Neben dem Hauptdach werden auf der Seite Adlerapotheke und Restaurant Gotthard zwei überdeckte Wartebereiche realisiert. Nicht Bestandteil dieser Vorlage, aber gleichzeitig realisiert werden eine Mobilitätszentrale von Stadtbus in der Dachstütze und unterirdische Diensträume für Stadtbus.

Kosten: Die Kosten belaufen sich total auf 18,43 Millionen, davon wird das Dach ca. 5,6 Millionen kosten und die Einrichtungen von Stadtbus rund 3,9 Millionen. Weitere Posten, wie die Anpassung der Personenunterführung, Oberflächengestaltung, Möblierung, Anpassungen

CoopCity etc. kommen noch hinzu. Von den 18,43 Millionen können rund 6 Millionen abgezogen werden, darunter fallen die Kostengutsprache des Verkehrsverbundes von 3,6 Millionen, der Projektierungskredit und verschiedene Bestandteile, die anderen Konten belastet werden. Summa summarum wird der Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd 12,5 Millionen kosten. Zeitliche Abwicklung: Bei einem positiven Entscheid des Gemeinderates heute Abend ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten nach dem Albanifest 2012 anzufangen. Nach einem Jahr Bauzeit soll alles fertig sein. Es ist ein ambitionierter Zeitplan. Doch liegt bereits ein Planungsraster vor, der aufzeigt, dass eine einjährige Realisierungszeit möglich sein sollte. Es ist eine bautechnisch anspruchsvolle Herausforderung. Der Bahnhofplatz Süd bleibt während eines ganzen Jahres gesperrt und bildet eine „Inselbaustelle“. Das bedingt teilweise andere Verkehrsführungen. Davon ist vorab Stadtbus betroffen, weil verschiedene Linien während der Bauzeit anders miteinander verbunden werden und dadurch auch ein spezieller Fahrplan nötig wird.

Kommissionsberatung: Die Baukommission hat die Vorlage in vier Lesungen beraten. Grundlage für die Diskussionen ist ein umfangreicher Fragenkatalog gewesen. Es sind vorab bauliche und energetische Aspekte diskutiert worden, aber auch finanzielle Fragen. Zudem ist es um Klärungen hinsichtlich der zeitlichen Abwicklung dieses Teilprojekts, wie auch der übrigen Teilprojekte des Stadtraum Bahnhofs gegangen. Im Verlauf der Kommissionsberatungen ist mit einer Einzelinitiative von Vertretern von Verkehrsverbänden die Abwicklung der einzelnen Teilprojekte des Stadtraum Bahnhofs thematisiert worden. Zwischen Stadtrat und Einzelinitianten hat eine Einigung erzielt werden können, so dass die Initiative in der Zwischenzeit zurückgezogen worden ist. Deshalb ist sie heute nicht mehr auf der Traktandenliste. Die Kommission hat die Vorlage seriös geprüft. Das Departement hat die Fragen der Kommissionsmitglieder umgehend beantwortet und detaillierte Entscheidungsgrundlagen zusammengestellt. F. Helg dankt an dieser Stelle namentlich Stadträtin Pedergrana, den beiden Amtschefs Max Reifler und Fridolin Störi, sowie dem Projektleiter Heinz von Moos und auch allen weiteren Beteiligten für ihre Unterstützung. So ist es möglich geworden, die komplexe Vorlage dem Gemeinderat zu einem Zeitpunkt vorzulegen, der es bei einem positiven Beschluss ermöglicht, die weitere Realisierung gemäss der Planung des Stadtrates weiter zu führen. Das Ergebnis der Kommissionsberatungen hat zu verschiedenen Anträgen geführt, die später noch begründet werden. Die Fraktionen GLP, CVP und SVP stellen einen Rückweisungsantrag. Wenn dieser Rückweisungsantrag abgelehnt werden sollte, wird F. Helg in der materiellen Beratung des Geschäfts zwei Kommissionsanträge zur Verbesserung des Witterungsschutzes einbringen und ein weiterer Antrag zum Monitoring und schliesslich wird der Gemeinderat über das gesamte Projekt abstimmen – allenfalls in einer geänderten Fassung.

Schlussbemerkungen: Wo ist die Demokratie, wenn letztlich nicht das Volk über das wichtige Projekt abstimmen kann? Es stimmt: Heute Abend liegt es am Gemeinderat, endgültig zu entscheiden. Mit der momentanen Präsenz von 54 Mitgliedern des Gemeinderates heisst das: Wenn 28 Mitglieder des Gemeinderates ein Dach befürworten, wird dieses Dach gebaut, wenn die Mehrheit kein Dach will, wird es nicht gebaut. Der Gemeinderat trägt eine grosse Verantwortung. Allerdings haben die Stimmberechtigten ihm diese Verantwortung bereits mit der Zustimmung zum Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof zugewiesen. Insofern ist die Kompetenzzuweisung demokratisch legitimiert. Sie liegt im Umstand begründet, dass die Abwicklung der einzelnen Teilprojekte wegen der vielfältigen Abhängigkeiten besser koordiniert werden kann, wenn die Realisierung der Teilprojekte im Zusammenwirken von Stadtrat und Gemeinderat bewilligt wird. Ist eine spätere bauliche Gestaltung des Bahnhofplatzes für alle Ewigkeit „verbaut“? Wie der Bahnhofplatz in 30, 40 oder 50 Jahren aussehen wird, kann man heute beim besten Willen nicht sagen. Auf diesen Zeithorizont ist das beantragte Projekt kostenmässig abgeschrieben. Es wird eine spätere Generation von Politikerinnen und Politiker sein, die dann zu entscheiden hat, ob die Gestaltung des Platzes weiter geführt wird. Politik ist sicher nicht auf die Ewigkeit ausgerichtet. Möglicherweise wird dann auch wieder die Frage des Witterungsschutzes des Dachs eine Rolle spielen wie heute. Die Wahrscheinlichkeit ist gross. Schaut man etwa 30 Jahre zurück auf die Projektierungsgeschichte des jetzigen Platzes anfangs der 80er Jahre, so sind damals praktisch identische Fragestellungen aufgeworfen worden. Die Kommissionskollegin Lilian Banholzer, die im Stadtarchiv tätig ist, hat F. Helg eine Karikatur aus dem „Landboten“ gegeben, die zeigt,

dass sich in der Politik vieles wiederholt. Darum sollte man sich immer auch der Relativität bewusst sein – bei aller Bedeutung, die diesem Geschäft zukommt. Die Baukommission empfiehlt mehrheitlich, mit 6 zu 3 Stimmen, der Vorlage mit den vorgeschlagenen Änderungen der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsidentin D. Schraft dankt F. Helg für die Vorstellung des Geschäfts und dafür, dass er einige Spannungsfelder in dieser Diskussion dämpfen konnte. Die Ratspräsidentin bittet die Ratsmitglieder sich zur Rückweisung zu äussern.

B. Meier (GLP/PP): Auch wenn die Politik nicht für die Ewigkeit Entscheidungen treffen muss, dann wenigstens vernünftige für heute und für die nächsten Jahre. Aus diesem Grund stellen die Fraktionen GLP/PP, SVP und CVP einen Rückweisungsantrag. Die Fraktionen weisen den Kredit über 25,5 Millionen für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd zurück und verbinden diese Rückweisung mit folgendem Auftrag: 1. „Für den Witterungsschutz beim Busbahnhof ist eine kostengünstigere und ökologisch bessere Lösung auszuarbeiten. Den Anforderungen des Fussverkehrs ist höchste Aufmerksamkeit zu schenken.“ 2. „Für die heutigen und zukünftigen Fussgängerströme im Raum Bahnhofplatz Süd sind die Notwendigkeit und Machbarkeit einer teilweise unterirdischen Führung abzuklären. Die baulichen Konsequenzen einer Unterführung für die Vorhaben des Masterplans Bahnhof sind aufzuzeigen – zum Beispiel für die Fundamente einer Überdachung, für Schallterräume oder weitere Räume Stadtbus.“

Die ausschlaggebenden Gründe für die Rückweisung sind a) die zu hohen Kosten für die Überdachung und b) die nicht geklärten Fragen zur Führung der Fussgängerströme. Kosten der Überdachung: 1. Gemäss Weisung kostet der Bahnhofplatz Süd mindestens 1,5 Millionen mehr als im Rahmenkredit geplant. Diese Mehrkosten werden vor allem durch die Projektauswahl mit dem Pilzdach verursacht. Das betrachten GLP, SVP und CVP als Fehlentscheid. Der Wettbewerb hat keine befriedigenden Ergebnisse erbracht. Trotzdem ist das am wenigsten schlechte Projekt ausgewählt und weiterentwickelt worden. Bereits beim ersten Baukredit des Masterplans würden damit die Reserven in einem zu hohen Masse beansprucht. Das Risiko, dass der Rahmenkredit nicht für alle Vorhaben ausreicht, ist zu gross. 2. Eine demokratische Diskussion zum Pilzdach wurde nicht geführt. Bei der Abstimmung zum Rahmenkredit wurde kommuniziert, dass die Lösung nicht in Stein gemeisselt ist und der Gemeinderat das letzte Wort haben wird. Das heisst, man kann die Volksabstimmung zum Rahmenkredit durchaus dahingehend interpretieren, dass eine Mehrheit dem Masterplan zugestimmt hat, weil man die Verkehrsprobleme rund um den Bahnhof in einer Gesamtschau gelöst haben wollte – und das trotz des vorgeschlagenen Pilzdachs. Ungeachtet der Kritik hat der Stadtrat nur das eine Projekt weiterverfolgt und präsentiert es jetzt, zusammen mit allen finanziellen Nachteilen und Sachzwängen. 3. Der Auftrag zum Rahmenkredit ist keine finanzielle Verpflichtung diese Ausgaben zu tätigen, sondern als eine Ermächtigung maximal so viel auszugeben. Wenn die Funktionalität des Busbahnhofs günstiger erreicht werden kann, muss das umgesetzt werden. Die Stadt Winterthur braucht dieses Geld dringend für andere Vorhaben, sei das im Rahmen des Masterplans Bahnhof oder für andere Verpflichtungen. So zeigt die kürzlich publizierte Postulatsantwort zur Veloparkierung (Geschäft 2010/007), dass rund um den Bahnhof die Veloparkierung deutlich über 10 Millionen kosten wird. Diese Kosten sind offensichtlich durch den Rahmenkredit nur zu einem kleinen Teil abgedeckt. Es gibt aber noch keine verbindliche Aussage, welcher Teil ausserhalb des Rahmenkredits finanziert werden muss. 4. In der Vorberatung wurde argumentiert, dass eine Rückweisung zeitliche Verzögerungen von 3 bis 4 Jahren oder Mehrkosten in Millionenhöhe für verlorene Gelder aus dem Agglomerationsprogramm verursachen würde. Dieses Argument ist nicht stichhaltig. Das würde zutreffen, wenn man wieder bei Null anfangen und alle anderen Teilprojekte vom Busbahnhof Süd abhängig machen würde. Das muss nicht sein. Für die Überdachung ist eine Lösung zu suchen, die nicht nur günstiger ist, sondern auch erlaubt, die weiteren Teilprojekte wie die Gleisquerung Süd zügig voranzubringen. Das kann durch einfachere Dächer, angelehnt an bereits vorhandene Bushäuschen vor dem Bahnhof realisiert werden. Denkbar ist auch eine zeitliche Staffelung indem sofort die minimalen Anschlussarbeiten für die Gleisquerung Süd erstellt werden und die definitive Überdachung später realisiert wird. Wie der Stadtrat selber erklärt hat, gibt es keinen Plan B für

den Fall einer Rückweisung der vorgeschlagenen Lösung. Gleichzeitig werden bereits die finanziellen und zeitlichen Konsequenzen beziffert. Das ist widersprüchlich und wenig glaubhaft.

Führung der Fussgängerströme: Die Situation für die Passanten im Bereich Bahnhofplatz Süd ist in Stosszeiten bereits heute heikel und zwar für Fussgänger wie für Buschauffeure. Die Passantenströme werden in Zukunft zunehmen. 1. werden die Archhöfe fertig gestellt. 2. wird die Gleisquerung Süd mit einer Fussgängerquerung fertig gestellt. 3. gibt es zunehmende Frequenzen im Areal Stadtmitte mit dem Superblock, der Stadtverwaltung und der AXA. 4. ist ein generelles Wachstum der Kapazitäten von Bahn und Bus zu erwarten. Es ist von plus 60 % die Rede, im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts bis 2025. Die vorgeschlagene Lösung geht in keiner Art und Weise auf diese Problematik ein. Die Argumente mit dem Viertelstundentakt und der neuen Querung Nord würden sich die Spitzen besser verteilen, mag teilweise zutreffen. Damit aber zu suggerieren, dass dabei die Spitzenfrequenzen in absoluten Zahlen abnehmen, ist irreführend. Mit der vorgeschlagenen Aufhebung der Treppe von der Mittelinsel in die Personenunterführung zum Archareal wird die heutige Kapazität sogar reduziert. Die Fraktionen fordern mit dieser Rückweisung nicht, dass eine Unterführung gebaut wird, erachten es aber als fahrlässig, dass es keine Analyse gibt, wie die zukünftigen Fussgängerströme sicher bewältigt werden können. Bevor die Notwendigkeit einer erweiterten unterirdischen Querung nicht sauber geprüft ist, kann nicht mit dem gewaltigen Fundament des Pilzdachs auf einem grossen Teil des Platzes eine unterirdische Querung auf Jahrzehnte hinaus verbaut oder eingeschränkt werden. Diese Gründe – zu hohe Kosten und ungeklärte Bewältigung der Fussgängerströme – sind ausschlaggebend für die Rückweisung.

Argumente aus Grünliberaler Sicht: Die Art der gewählten Überdachung geht auch aus grundsätzlichen Überlegungen zum nachhaltigen Bauen in die falsche Richtung – und zwar faktisch und symbolisch. Fakten: 1. Mit viel Beton und Stahl, um die statischen Anforderungen zu erfüllen, wird graue Energie verbaut, die ein Vielfaches der heutigen Überdachung erreicht. 2. Die neue Lösung braucht mehr Energie als die heutige, ohne dass wesentliche neue Funktionen angeboten werden. Symbolik: Die Symbolik dieser Überdachung ist total verkehrt. Wenn man die Natur als Vorbild nehmen würde, dann würde man versuchen mit möglichst wenig Materialaufwand ein Maximum an Funktionalität zu erreichen. Dieses Projekt ist das pure Gegenteil. Die ästhetische Hauptaussage dieses Objekts heisst Ungleichgewicht. Die fehlende Balance muss mit massivem Materialeinsatz bis tief in den Untergrund kompensiert werden. Während die Pflanzen versuchen das Sonnenlicht optimal zu nutzen, wird mit dem Pilz das Sonnenlicht weitgehend ausgesperrt und durch Halogenlampen ersetzt. Die Bezeichnungen Pilz oder Baum könnten nicht deplazierter sein. Auch wer dieses Paradebeispiel für nicht nachhaltiges Bauen verhindern will, unterstützt die Rückweisung.

J. Altwegg (Grüne/AL): Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten und über den Pilz kann man verschiedener Meinung sein. Man kann reklamieren, weil zuviel Beton verbaut wird oder zuviel Stahl. man kann sich eine Unterführung wünschen, man kann den Prozess, der stattgefunden hat – insbesondere in Bezug auf die Situation der Fussgänger – unschön finden oder sich städtebaulich über das Resultat ärgern. Wer aber glaubt, dass nach einer Rückweisung das Projekt billiger und besser wird, der täuscht sich. Wenn der Gemeinderat die Weisung jetzt zurückweist, mit der Begründung, das Projekt müsse billiger und besser werden, dann ist J. Altwegg versucht von Faktenresistenz zu reden. Die Fachleute haben in der Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) minutiös aufgezeigt und plausibel vorgerechnet, wie hoch die Kostenfolgen einer Terminverschiebung sein werden, wenn das Geschäft heute zurückgewiesen wird. J. Altwegg zieht einen Vergleich, den alle Ratsmitglieder kennen, Bundesrat M. Leuenberger hat vor mehr als 10 Jahren mit Deutschland verhandelt. Seine Verhandlungsergebnisse in Bezug auf den Fluglärm waren einiges besser, als das was heute gültig ist. Damals hat es ebenfalls geheissen, das ganze zurück zum Staat, weil man geglaubt hat, es sei möglich, ein besseres Resultat zu erzielen. Aus offensichtlichen Gründen hat das nicht funktioniert. Das ist bekannt.

Wettbewerb: Wer sich mit Architektur auskennt, weiss, dass mit einem Wettbewerb das bestmögliche Projekt resultiert. Alles andere ist Augenwischerei. Was die Fussgänger anbelangt, ist bekannt, dass diese nicht in den Untergrund wollen. Vor allem bei schönem Wetter, aber auch bei schlechtem Wetter sind Überführungen beliebter als Unterführungen. Das ist sogar in Zürich der Fall, obwohl das Shopville attraktiv ist. Wichtig ist vor allem – wenn es zu einer Rückweisung kommen sollte, muss das im Bewusstsein über die Folgen passieren. Man muss hin stehen und dem Volk erklären, warum die vom Stadtrat vorgeschlagene Lösung so schlecht ist, dass Mehrkosten von ca. 2 bis 3 Millionen in Kauf genommen werden. Ob die neue Lösung dann soviel besser ist, wird sich zeigen. Das Volk wird sich Fragen stellen. J. Altwegg glaubt den Aussagen der Fachleute, dass es teurer wird, wenn das Geschäft zurückgewiesen wird – egal welches Projekt in der Folge umgesetzt wird. Einfach weil sich das Projekt zeitlich verzögert. Ganz wichtig ist, dass die Velounterführung, auf die das Volk seit etwa 30 Jahren wartet, ebenfalls verzögert wird. Die Initianten der Einzelinitiative haben auch deshalb die Initiative ergriffen, weil sie Angst hatten, dass die Velounterführung noch viel später gebaut wird. Wenn man jetzt das Projekt mit einer Rückweisung verzögert, muss noch länger auf diese Unterführung gewartet werden. Die SBB hat Projekte in der Grössenordnung von 600 Millionen, die in Winterthur realisiert werden sollen. Die Stadt kann direkt profitieren, wenn sie sich mit den SBB abstimmt. Natürlich muss sich die Stadt nicht für die Pläne der SBB interessieren und kann die Unterführung dann realisieren, wenn es ihr passt. Das wird aber entsprechend mehr kosten. Das haben auch die Initianten der Einzelinitiative verstanden. Deshalb haben sie die Initiative zurückgezogen. Das ist ein wichtiger Faktor. Zum Demokratieverständnis: Das Volk hat ganz klar gesprochen. Egal ob aufgrund oder trotz des Pilzes. Der Pilz wurde in den Abstimmungsunterlagen vorgestellt und eine klare Mehrheit hat sich für den Rahmenkredit ausgesprochen. In diesem Sinne bittet J. Altwegg die Ratsmitglieder auch im Namen des Volkes, nicht die Rückweisung zu unterstützen, sondern eine Vorwärtsstrategie.

F. Landolt (SP): Die SP-Fraktion hat sich intensiv mit dieser Vorlage befasst. Sie hat auch widersprüchliche Ansichten und Aspekte geprüft und unterstützt geschlossen diese Vorlage. Den Rückweisungsantrag lehnt die Fraktion ab. Drei Punkte sind wichtig. 1. Legitimation: Das Projekt ist legitimiert, weil das Volk dem Masterplan an der Abstimmung vom 17. Mai 2009 zugestimmt hat. Das vorliegende Projekt ist Bestandteil des Masterplans. Eine Rückweisung würde nicht nur das Teilprojekt Bahnhofplatz Süd betreffen, sondern den Gesamtkredit gefährden, indem ein wichtiges Element herausgebrochen wird. Wie man zu einer anderen Lösung kommen soll, bleibt in den Wolken. Das Parlament ist verpflichtet, der Volksabstimmung den notwendigen Respekt zu verschaffen und dem Teilprojekt Bahnhofplatz Süd zuzustimmen. Das Projekt ist zudem legitimiert, weil es aus einem korrekt und transparent durchgeführten Wettbewerbsverfahren hervorgegangen ist. 2. Ausgangslage: Es besteht dringender Handlungsbedarf – die Leitungen und der Belag müssen erneuert werden. Der Platz ist schlecht zu überqueren und er ist übermöbliert. Dieser Zustand, der einer Grossstadt schlecht ansteht, muss verändert werden. Wettbewerbsverfahren: 30 Wettbewerbsteilnehmer haben ihre Vorschläge der Jury unterbreitet. Im Wettbewerbsbericht ist zu lesen, dass diese Jury, die breit abgestützt war, in einer differenzierten Stellungnahme das vorliegende Projekt dem Stadtrat zur Weiterbearbeitung überwiesen hat. Wenn man diesen Prozess in Frage stellt, ist das sehr problematisch. Der Rückweisungsantrag geht zudem von falschen Voraussetzungen aus. Die öffentliche Hand muss erneut einen Wettbewerb ausschreiben. Die Summe, die mit diesem Projekt vergeben wird, unterliegt dem öffentlichen Submissionsrecht und muss in einem Konkurrenzverfahren ausgeschrieben werden. Damit würde das ganze Prozedere von vorne beginnen. Es würde erneut einige Jahre dauern, bis ein neues Projekt vorliegt. Es ist fraglich, ob ein grundsätzlich anderer Lösungsansatz gefunden würde.

Die SP findet das vorliegende Projekt gut. Es ist städtebaulich und funktional gelungen und kostenmässig vertretbar. Über die Gestaltung kann man zwar diskutieren. Es handelt sich um eine Geste an diesem zentralen Ort der Stadt, die einer Grossstadt gut ansteht. In der BBK ist das Projekt diskutiert worden. Rückfragen wurden von der Verwaltung sorgfältig und präzise beantwortet. Zudem konnte man ein grosses Engagement verspüren, sowohl auf

Seiten der Verwaltung wie auch auf Seiten der Technischen Betriebe. Dafür bedankt sich F. Landolt. Dass durch die Rückweisung Kosten von lediglich 1,5 Millionen entstehen sollen, ist nicht plausibel. Allein die bisherigen Planungskosten belaufen sich auf 1,6 Millionen, diese würden einfach versenkt. Es ist möglich, dass der Bund die Ausschreibung der Agglomerationsgelder differenzieren muss, weil sich die Voraussetzungen ändern. Aber, wenn die Stadt mit den Projekten zugunsten des Langsamverkehrs am Bahnhofplatz nicht vorwärts macht – und zwar auf breiter Front – ist die Möglichkeit sehr gross, dass die Stadt aus dem Agglomerationsprogramm 1 heraus fällt und die versprochenen Gelder nicht abholen kann. Das wäre dann der Worst Case. Wie viel die Stadt aus diesem Programm erhalten wird, kann aber noch nicht beziffert werden.

Es ist richtig, dass sehr viel graue Energie verbaut wird. Das ist aber bei jedem Hochbau und auch im Strassenbau der Fall. Dass dieser Umstand ausgerechnet bei diesem Projekt in den Vordergrund gestellt wird, ist unverständlich. Mit der Personenunterführung hat sich auch der Regierungsrat befasst. Er ist zum Schluss gekommen, dass eine Unterführung nicht zweckmässig ist – das heisst die Kosten müssten von der Stadt getragen werden. Wenn man die Protokolle der Kommissionsberatung durchliest, zeigt sich, dass die Unterführung nie ein Thema war. Der Zeitpunkt wurde verpasst, um die Personenunterführung zu lancieren. Es ist vielleicht nicht bekannt, aber diese Unterführung müsste quer zum Korridor der gesamten Logistik für das Stadttor gebaut werden. Die logistische Versorgung müsste völlig umgekrempelt werden. Die SP misst dem vorliegenden Projekt eine hohe Qualität zu und betrachtet den Antrag des Stadtrates als logische Folge der gewonnenen Abstimmung zum Masterplan Bahnhof. Weil die heutige Abstimmung im Gemeinderat auf den weiteren Verlauf der Umsetzung des Masterplans einen wichtigen Einfluss hat, beantragt die SP eine Abstimmung mit Namensaufruf.

L. Banholzer (EVP): Grundsätzlich ist die Abstimmung zum Masterplan massgebend. Eine grosse Mehrheit der Winterthurer Bevölkerung hat den Projekten rund um den Bahnhof und damit auch der Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd zugestimmt. Eine Rückweisung kommt für die EVP nicht in Frage und macht auch keinen Sinn. Zudem kostet jede Verzögerung Geld. Die Folgeprojekte des Masterplans Bahnhof würden ebenfalls verschoben, was zusätzlich den Verlust von Agglomerationsgeldern bedeuten könnte. Die Projektierungskosten von 1,6 Millionen müssten zudem abgeschrieben werden. Die Rückweisung ist mit zwei Aufträgen verbunden, die nicht direkt etwas miteinander zu tun haben. Der Witterungsschutz soll günstiger und ökologisch besser werden. Der geplante Pilz ist aber nicht nur Witterungsschutz, sondern beinhaltet auch die Mobilitätszentrale und wird als Aufhängung der Fahrleitungen genutzt. Wenn das Dach in dieser Form abgelehnt wird, bedeutet das, dass wieder Pfosten für die Fahrleitungen und viele kleinere Einbauten benötigt werden, was wiederum die Fussgängerströme behindert. Genau das wäre der Vorteil dieses geplanten zentralen Daches – dass nämlich der Platz aufgeräumt und der Durchgang für die Passantinnen und Passanten möglichst hindernisfrei gestaltet werden kann. Dass zum jetzigen Zeitpunkt die Prüfung einer Unterführung gefordert wird, ist nicht nachvollziehbar. Die EVP betrachtet das eher als Vorwand, um das ungeliebte Projekt zu beerdigen. Die Platzverhältnisse sind zu eng für eine Fussgängerunterführung mit Aufgängen gegen die Altstadt. Ausserdem kann damit gerechnet werden, dass die Passantenströme mit der Umgestaltung des Platzes besser verteilt werden können und die Kapazität des Platzes nicht übersteigen werden. Aus diesen Gründen lehnt die EVP den Rückweisungsantrag ab.

J. Würgler (SP) war heute Vormittag noch nicht sicher, ob er diesem Projekt zustimmen wird. Er hat sich durchgerungen und wird gegen die Rückweisung stimmen. Der Stadtrat hat das Projekt sehr ambitiös Masterplan genannt. Ein Masterplan hat etwas Meisterliches. Diese Vorlage entspricht knapp der Lehrabschlussprüfung. Wer ein Haus baut, muss die Umgebung mit einbeziehen. Hier hat man für den Bahnhofplatz geplant. Was aber in der weiteren Umgebung passieren soll, hat man nicht mit einbezogen. Wesentliche Abklärungen wurden nicht gemacht – zum Beispiel wurde die Beziehung zum Archareal nicht mit einbezogen. Auf diesem Areal wird eines der grössten privaten Investitionsprojekte umgesetzt. Lediglich eine kleine Unterführung und ein Fussgängerstreifen führen vom Bahnhofplatz auf das Archareal. Auf der anderen Seite ist die Anbindung des Kesselhauses geplant, zudem wurde ein Platz

gestaltet. Diese Aussenbeziehungen zum Bahnhofplatz sind nicht äquivalent zu denen zum Archplatz. J. Würgler ist nicht partout für eine Fussgängerunterführung. Er ist aber klar der Ansicht, dass man von einer unabhängigen Instanz eine Kosten/Nutzen-Analyse hätte erstellen lassen müssen. J. Würgler hat diesen Vorschlag etwa dreimal im Gemeinderat vorgebracht. Die Stadträtin hat im Rat erklärt, warum sie der Ansicht ist, dass das nicht geht. Das anerkennt J. Würgler. Der Regierungsrat ist kein Fachgremium, wenn er sagt, eine Unterführung sei nicht möglich. Auf diesem Niveau müsste ein Beratungsbüro angestellt werden, das eine Analyse erstellt. Es gibt Trost und es gibt Hoffnung. Der Bahnhof ist mit dem Busbahnhofdach nicht fertig gebaut. Wichtig ist das Timing. Ebenso wichtig ist die Velounterführung, die der Stadtrat versprochen hat. Hier ist der Stadtrat in der Pflicht, diese Unterführung möglichst schnell zu realisieren. Nur aus diesem Grund wird J. Würgler für diese Vorlage stimmen. Die Velounterführung ist notwendig und es braucht auch die Erschliessung durch die Fussgängerunterführung Nord. Danach müssen die Fussgängerströme rund um den Bahnhof analysiert werden. Es gibt drei Zugänge zum Bahnhof, nämlich einen entlang der Zürcherstrasse, einen ganz hinten, dort wo die Unterquerung West geplant ist und einen Zugang Stadtmitte. Der Stadtrat hat die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt eine Fussgängerunterquerung des Bahnhofplatzes zu planen und eine sinnvolle Kosten/Nutzen-Analyse zu erstellen. Es soll jetzt auch noch ein Wasserentlastungstollen gebaut werden. Es ist deshalb fraglich, ob eine Unterführung überhaupt noch zu realisieren ist. Wichtig ist, dass die Zukunft nicht gefährdet wird. Deshalb ist J. Würgler zu 51 % für diese Vorlage.

M. Baumberger (CVP): Die CVP-Fraktion unterstützt die Rückweisung. Die Velounterführung wird leider erst im Jahr 2018 erstellt. Die CVP ist der Meinung, dass eine kostengünstigere Lösung für den Bahnhofplatz angebracht wäre. Vor allem muss eine bessere Lösung für die Fussgänger gefunden werden. Es handelt sich um einen der grössten Bahnhöfe in der Schweiz. Deshalb darf die Möglichkeit, dass die Fussgänger in Zukunft unterirdisch den Bahnhofplatz unterqueren können, nicht verbaut werden. Es ist klar, dass die Verankerung des Pilzes eine Unterquerung des Platzes massiv erschweren wird. Das steht ausser Frage. Wie heute im Landboten zu lesen war, wäre das ein Schildbürgerstreich. Die notwendigen Anpassungen auf dem Bahnhofplatz Süd können auch ohne die Realisierung des Pilzdaches in Angriff genommen werden. Damit würde die Stadt die Agglomerationsgelder, die sie theoretisch erhalten wird, nicht verlieren. Es ist immer wieder die Rede davon, dass die Fussgängerströme verbessert werden sollen. Jetzt kommen aber zwei Anträge mit denen genau diese Fussgängerströme wieder behindert werden. Das ist ein Widerspruch. Es sprechen nicht 51 % gegen die Rückweisung, wie J. Würgler gesagt hat sondern 99 % dafür.

B. Günthard-Maier (FDP): Für den Rückweisungsantrag werden drei Gründe angeführt. Das Projekt sei zu teuer, die Fussgängerströme seien zu wenig gut geregelt und der Witterungsschutz durch das Pilzdach sei ungenügend. Diese drei Argumente lassen sich einfach widerlegen, deshalb kann B. Günthard-Maier den Rückweisungsantrag nicht ganz nachvollziehen. Wenn das Projekt zurückgewiesen wird, dann wird es noch teurer und es kommt zu Verzögerungen. Warum trotzdem zurückweisen? Die Fussgängerströme sollen mit dem vorliegenden Projekt verbessert werden. Pläne sind bereits vorhanden. Die Bahnhofunterführung Nord wird gebaut und die Rudolfstrasse wird einen direkten Übergang zum Kesselhaus erhalten, damit werden sich die Passanten besser verteilen. Der Übergang zum Archareal wird ebenfalls verbessert. Das Gesamtverkehrskonzept Grüze soll zudem den Hauptbahnhof entlasten. Auch der schnellere Takt der S-Bahn trägt zu einer rascheren Verteilung der Fussgängerströme bei. Damit ist dieses Argument widerlegt. Der Witterungsschutz soll verbessert werden. Die BBK stellt dazu zwei Anträge. Auch das ist kein Thema mehr. Es ist fraglich, ob mit einer Rückweisung deutliche Verbesserungen erreicht werden können. Winterthur ist eine innovative und zukunftsgerichtete Stadt, eine Stadt, die es wagt, auch grosse Würfe zu realisieren, eine Stadt, die Probleme anpackt und Lösungen sucht und die sich urban und modern zeigt. Das Pilzdach ist ein Symbol für diese Eigenschaften. In Fachkreisen wird das Projekt gelobt. Sowohl die architektonische Lösung wie auch die Ingenieurleistung sind top. Für die Passagiere bedeutet dieses Dach, dass sie mehr Platz haben. Die Winterthurerinnen und Winterthurer haben mit ihrem Ja zum Stadtraum Bahnhof auch zu den Innovationen und zu einem grossen Wurf Ja gesagt. Die Bevölkerung will, dass die

Probleme angepackt und gelöst werden. Die Fussgängerströme und die Verkehrsströme sollen verbessert werden. Das Pilzdach ist ein wichtiger Teil des Projekts. Wenn dieser Teil blockiert wird, werden auch die übrigen Teilprojekte verzögert. Deshalb bittet die FDP-Fraktion die Ratsmitglieder, dem Kredit zuzustimmen.

M. Wäckerlin (GLP/PP) unterstützt den Rückweisungsantrag der Fraktion. Es ist für einen gewählten Vertreter nicht immer einfach Entscheidungen zu fällen. Einerseits sagt der Pilz M. Wäckerlin überhaupt nicht zu. Auf der anderen Seite steht der Wille des Volkes, das dem Gesamtprojekt zugestimmt hat. Es ist deshalb heikel das Unbehagen gegenüber dem Volkswillen, das Volk konnte nur Ja oder Nein zum gesamten Masterplan sagen, einzuordnen. Wenn M. Wäckerlin die Diskussion verfolgt und die Tatsache in Betracht zieht, dass der Pilz bereits bei der Abstimmung umstritten war, kommt er zur Überzeugung, dass der Pilz vielen nicht gefällt, und dass es durchaus angemessen ist, den Rückweisungsantrag anzunehmen. Wenn sich die Leute über den Pilz ärgern, wenn er bereits steht, will M. Wäckerlin nicht mit schuldig am Entscheid sein, der das Bauen dieses Pilzes ermöglicht hat. Wenn sich aber die Piraten gegen den Pilz entscheiden und die Leute sind in der Folge damit zufrieden, dann ist das umso besser und M. Wäckerlin lag einfach falsch. Wichtig ist, dass die Kritikpunkte aufgenommen werden. An diesem Projekt sind Verbesserungen möglich.

A. Steiner (GLP/PP): Das Demokratieverständnis wird immer wieder ins Feld geführt. Warum wurde beschlossen, dass die Teilprojekte noch vom Gemeinderat abgesegnet werden sollen? Wenn einzig der Wille des Volkes zählt, braucht es diesen Schritt nicht mehr und wenn jemand Mühe hat mit der Rückweisung eines Teilprojekts, hätte man von Anfang an sagen können: „Über diesen Masterplan wird abgestimmt und das gilt.“ Während der Abstimmung über den Masterplan ist klar zum Ausdruck gekommen, dass das Pilzdach unglaublich umstritten ist. Darüber wurde auch in den Medien berichtet. Es ist längst bekannt, dass dieses Teilprojekt sehr heikel ist. Die Mitglieder der BBK haben eine zweiseitige Erklärung erhalten, warum dieses Teilprojekt nicht zurückgewiesen werden darf. Das ist eine Vogel friss oder stirb Politik, die A. Steiner nicht zusagt. Diese Politik ist definitiv nicht sehr demokratisch.

Funktionalität: Es ist letztendlich wichtig, dass die Fussgängerströme auf dem Bahnhofplatz geregelt werden können. Das steht im Zentrum. Es geht um die Funktionalität des Bahnhofs. Als Vorteil des Pilzdachs wird ins Feld geführt, dass keine Stützen für die Fahrleitungen nötig sind. A. Steiner nimmt es wunder, warum auf dem Bahnhofplatz wunderschöne Designer-Objekte mitten in den Fussgängerströmen aufgestellt werden und warum genau dort die Taxis ihren Standplatz haben. Das ist nicht ehrlich. Diese künstlichen Säulen, die es nicht braucht, können einfach beseitigt werden. Eins wurde noch nicht genannt. Das ist das Thema Veloparkierung, das im Zusammenhang mit dem teuren Pilzdach gesehen werden muss. Für die Veloparkierung wurden keine Lösungen präsentiert. Der Fokus liegt auf dem Pilz. Die effektiven Probleme wurden nicht angegangen. A. Steiner zitiert aus der Postulatsantwort betreffend Veloparkierung: „Der Stadtrat wird die Investitionen in die gesamtstädtische Investitionsplanung im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten einfügen.“ Die Veloparkierung ist im Masterplan Bahnhof nicht genügend geregelt. Es gibt keine Lösungen. Die Fussgängerströme sind ebenfalls nicht abgeklärt worden. Damit hat A. Steiner extrem Mühe. Am meisten Mühe bereitet es ihr, wenn versucht wird, Sofortlösungen zu finden und diese nicht umgesetzt werden. Es gäbe die Möglichkeit, mehr Veloständer aufzustellen. Wenn dann die Antwort kommt, dass Veloständer teuer seien, ist das schwer zu verstehen.

W. Langhard (SVP): Die SVP war bereits 2009 gegen den Gesamtkredit von 84 Millionen. Das ist zu teuer. Selbstverständlich akzeptiert die SVP den Volksentscheid, sie hat aber von ihren Mitgliedern den Auftrag, bei den Teilprojekten genau auf die Kosten zu achten. Während der Kommissionsarbeit hat sich die SVP-Fraktion dem Rückweisungsantrag angeschlossen. Sie hatte von Anfang an einen Ablehnungsantrag gestellt. B. Meier (GLP) hat die Rückweisung des Kredits, verbunden mit den bereits genannten Aufträgen, sehr gut erläutert und es braucht dazu keine weiteren Voten mehr. Es wurde bereits viel gesagt. Die SVP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag.

H. Iseli (EDU): Die EVP unterstützt den Rückweisungsantrag nicht. H. Iseli wird ihn aber unterstützen. Der Stadtrat hat einen Rahmenkredit vorgelegt und vollmundig versprochen, dass der Gemeinderat über die Teilprojekte abstimmen kann und jetzt heisst es plötzlich, es sei nicht demokratisch, wenn sich der Gemeinderat zu diesem Teilprojekt äussert. H. Iseli nimmt es wunder, ob dieser Kreditantrag überhaupt gültig ist, den der Stadtrat nicht einmal im Detail vorgestellt hat. Er hat lediglich einige Bilder gezeigt, einen Rahmen aufgezeigt und einen ungefähren Zeitplan vorgestellt. Es ist wichtig, dass der Gemeinderat jetzt, in der Anfangszeit der Rahmenkredite, die noch nicht allzu lange üblich sind, dem Stadtrat zeigt, dass der Gemeinderat nicht alles durchwinkt, wenn das Volk Ja gesagt hat. H. Iseli kann A. Steiner (GLP) nur unterstützen, die erklärt hat, dass dieser Pilz von Anfang an im Vordergrund gestanden hat. Auch als der Rahmenkredit diskutiert wurde, ist dieser Pilz immer wieder zur Sprache gekommen. Man hat gewusst, dass dieses Projekt, das als Visitenkarte für Winterthur und als zukunftssträchtiger Wurf bezeichnet wird, umstritten ist. H. Iseli findet dieses Pilzdach blöd und doof. Es ist richtig, dass die Ratsmitglieder jetzt ganz klar ihre Meinung sagen. H. Iseli wird auch unter Namensaufruf zu seiner Meinung stehen. Dieses Projekt könnte günstiger realisiert und das Geld könnte anderweitig eingesetzt werden. Es ist bedauerlich, dass für die Projektierung bereits 1,6 Millionen ausgegeben worden sind. Aber der Stadtrat musste damit rechnen, dass der Gemeinderat das Projekt bachab schickt. Es ist legitim, dass der Gemeinderat das letzte Wort hat.

F. Helg (FDP): Die FDP-Fraktion wird die Rückweisung ablehnen. Sie erachtet das vorliegende Projekt gesamthaft als entscheidungsreif. Auch die FDP. In Bezug auf die ästhetischen Aspekte und die städtebauliche Bedeutung gehen die Beurteilungen auseinander. Müssten 60 Gemeinderäte ein Dach planen, so gäbe es sicher 60 oder mehr Varianten. Man kann dafür sein oder dagegen. Selbst bei Fachleuten geht die Würdigung auseinander. Für die FDP ist aber entscheidend, dass das Projekt aus einem Wettbewerb als Sieger hervorgegangen und im Rahmen des Wettbewerbs die Qualität des Projekts fachmännisch überprüft worden ist. Das Dach setzt einen markanten städtebaulichen Akzent und entrümpelt den Platz, der jetzt beherrscht ist von Stützen, Masten und Verstrebungen. Jetzt sind es 18 Masten, nach dem Umbau wird es noch eine Stütze geben. Mit den zusätzlichen Anträgen zur Verbesserung des Witterungsschutzes wird die Funktionalität des Dachs gesteigert. Die Kosten sind vertretbar und halten sich im Wesentlichen im Rahmen der ursprünglichen Schätzung (Abstimmung Rahmenkredit). Der Mehraufwand ist begründet. Es bestehen keine Anzeichen, dass der Gesamtkredit von 84 Millionen dadurch überschritten wird, weil anderweitige Einsparungen bei anderen Teilprojekten erzielt werden. Umgekehrt läuft man Gefahr, dass mit der Rückweisung der bisherige Projektierungsaufwand unnütz wird und möglicherweise Gelder aus dem Agglomerations-Programm des Bundes in Millionenhöhe nicht abgeholt werden können. Das ist eine grosse Hypothek bei einer Rückweisung. Es wurde gesagt, es handle sich um eine Vogel friss oder stirb Methode. Heute hat der Gemeinderat die Gelegenheit einen demokratischen Entscheid zu fällen. Aber diejenigen, die diese Rückweisung verantworten, müssen auch die politische Verantwortung tragen, wenn Gelder in Millionenhöhe in den Sand gesetzt werden.

Die Idee einer unterirdischen Führung der Fussgängerströme mag fürs Erste eine gute Idee sein. Sie fand auch innerhalb der FDP-Fraktion in der Anfangsphase Zuspruch. Nach einer näheren Auseinandersetzung mit dem Projekt hat sich aber gezeigt, dass eine blosser Unterführung, sozusagen als Tunnel, zu wenig attraktiv ist. Es wäre ein Schildbürgerstreich, einen Tunnel zu bauen, der nicht benutzt wird. Und für eine richtige Ladenpassage fehlt der Platz. Dazu kommt, dass Rampen oder Lifte für den behindertengerechten Zugang zu erstellen sind. Dies in Richtung Untertor oder Stadthausstrasse zu bewerkstelligen, ist aufgrund der Platzverhältnisse ein schwieriges Unterfangen. Aus all diesen Gründen wird die FDP-Fraktion die Rückweisung nicht unterstützen. Sie bietet aber Hand zu diesem Projekt und leistet einen Beitrag, dass der Stadtraum Bahnhof einen Schritt weiterkommt. Ein formeller Aspekt zum Rückweisungsantrag: Es erscheint aus der Sicht von F. Helg fragwürdig, zwei ganz unterschiedliche Anliegen in den gleichen Antrag zu integrieren. Wer nur ein preisgünstigeres und ökologischeres Projekt anstreben will, muss mit diesem kombinierten Antrag auch Ja sagen zur Prüfung einer Fussgängerunterführung, obwohl er Letzteres gar nicht will. Und umgekehrt, wem es daran liegt, lediglich die unterirdische Führung der Fuss-

gängerströme zu untersuchen, kann das nicht unabhängig von der Frage eines preiswerten Projekts. Zwischen den beiden Teilen des Antrags besteht eigentlich kein Zusammenhang, so dass es fraglich ist, ob die Einheit der Materie in diesem Antrag gegeben ist.

R. Diener (Grüne/AL) steht zwar auf der Befürworterseite und lehnt den Rückweisungsantrag ab. Er möchte trotzdem noch einige Bemerkungen anbringen. Es gibt zwei Dinge, die sehr klar differenziert werden können. Über Architektur kann man sehr wohl streiten und man muss auch darüber streiten. Es steht zum Beispiel in der Weisung, es handle sich um ein Projekt mit sehr hoher städtebaulicher Aufwertung. Wer empfindet das als städtebauliche Aufwertung? R. Diener hat mit dem Pilz grosse Mühe, der schräg und schief auf dem Platz steht und diesen nur zu zwei Dritteln abdeckt. Er erinnert an ein UFO, ist falsch platziert an einem Ort, der für dieses grosse Bauwerk nicht genügend Raum bietet. Das sieht man daran, dass dieser Pilz schief in die Landschaft gestellt werden musste, um den Blick auf die Altstadt zu erhalten. Dieser Blick soll auf alle Fälle erhalten bleiben. Von Schönheit kann R. Diener nicht sprechen, auch nicht von städtebaulicher Aufwertung. Das sehen viele Bürgerinnen und Bürger in Winterthur so.

Wichtig ist auch der Prozess. Ein Wettbewerb, der stark von den Architekten dominiert ist, führt nicht immer zur besten Lösung. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um ein Projekt handelt, das auch sehr funktionell sein muss. Häufig besteht ein Widerspruch zwischen Funktionalität und Design und nur allzu oft wird das Design in den Vordergrund gestellt. Das ist beim vorliegenden Projekt vielleicht nicht hundertprozentig der Fall. Aber in einigen Aspekten ist das so. Die städtebauliche Dimension wird sehr stark hervorgehoben. In diesem Sinn will R. Diener eine Anregung geben für die Zukunft. Man könnte sehr viele Dispute sparen, wenn es gelingen würde, im Rahmen solcher Prozesse früher einen städtebaulichen Variantenentscheid zu fällen. Dass der Gemeinderat jetzt, nachdem 2008 der Entscheid gefällt worden ist, immer noch diesen Pilz vor der Nase hat und lediglich Ja oder Nein sagen kann, und dass es bei einem Nein Millionen kosten und Jahre benötigt würde, um ein neues Projekt zu erarbeiten, ist keine gute Sache. Im Sinn der Sache müsste es sein, dass der Gemeinderat früher einen Variantenentscheid fällen kann. Damit ist nicht gesagt, dass der Gemeinderat diese Varianten selber entwerfen soll. Aber die Fachleute könnten grundlegende Varianten vorlegen, über die der Gemeinderat entscheiden könnte. Das wäre wichtig. Aber R. Diener unterstützt den Rückweisungsantrag nicht, weil der Gemeinderat die Aufgabe hat, den Prozess vorwärts zu bringen. Wenn jetzt wieder von Vorne begonnen werden muss, könnte man im gesamten Prozess nur wenig gewinnen. Deshalb springt R. Diener über seinen Schatten und nimmt das Pilzdach in Kauf. Jetzt sollte man vorwärts gehen und schauen, dass die Projekte für den Veloverkehr realisiert werden können. Bis die Velounterführung gebaut werden kann, wird es ohnehin sehr lange dauern. Auch die Gleisquerungen sollen möglichst rasch realisiert werden, damit die gesamte Aufwertung des Stadtraums Bahnhof, die funktionell auf der richtigen Schiene ist, vorwärts kommt. Deshalb ist es richtig, die Rückweisung abzulehnen.

N. Gugger (EVP): F. Helg hat es bereits erklärt, mit diesem Rückweisungsantrag wird die Einheit der Materie verletzt. Für die hitzige Diskussion über das Pilzdach hat N. Gugger Verständnis. Jetzt ein Projekt abzulehnen, aus dem Lehren gezogen werden können, ist unwürdig. N. Gugger ist seit mehr als 9 Jahren im Gemeinderat. Es ist nicht richtig, das Geld, das bereits investiert worden ist, in den Sand zu setzen. Dementsprechend kommt N. Gugger zu einem kurzen Fazit: 1. Dieser Rückweisungsantrag ist rechtlich nicht korrekt. 2. handelt es sich um eine unheilige Allianz, die versucht, das Projekt zu torpedieren. N. Gugger hat als einziger Fraktionspräsident an einer Sitzung der BBK teilgenommen. Stadträtin P. Pedergnana und ihre Mitarbeitenden haben die Kosten aufgezeigt und versichert, dass maximal 1 Million eingespart werden könnte. Dem gegenüber stehen die 1,6 Millionen, die mit einer Rückweisung in den Sand gesetzt werden. Die EVP unterstützt den Ablehnungsantrag nicht.

Ch. Magnusson (FDP): J. Würgler hat es gesagt – heute Morgen hat er noch nicht gewusst, was er stimmen wird. Ganz abgesehen davon, dass Ch. Magnusson das Gefühl hat, dass die SP am Vormittag nicht weiss, welche Politik sie am Nachmittag machen soll, hofft er, dass sich noch einige Ratsmitglieder mehr für die Ablehnung des Rückweisungsantrags ent-

scheiden können. Die FDP hat anlässlich der letzten Ratssitzung bewiesen, dass sie sich von guten Argumenten überzeugen lässt. Für die Fraktion sind Argumente ausschlaggebend. Sie kommt nicht in den Rat um Parteimeinungen zu vertreten. In diesem Sinne möchte Ch. Magnusson diejenigen, die den Rückweisungsantrag gestellt haben, auffordern, auf die Argumente zu hören. Er hat kein Argument gehört, das einen Rückweisungsantrag wirklich unterstützt. Die Ratsmitglieder können zeigen, dass sie ebenso flexibel sind und zukunftsgerichtet politisieren können, wie die FDP. Deshalb sollten sie den Rückweisungsantrag ablehnen. Es soll kein Marschhalt eingelegt werden. Eine Verzögerung würde nur mehr kosten. Die FDP will einen städtebaulichen Akzent setzen, der einer Technologiestadt wie Winterthur würdig ist und sie will ein würdiges Gegenstück am Bahnhofplatz zu den neuen Archhöfen. Ch. Magnusson dankt den Ratsmitgliedern, dass sie sich überzeugen lassen von starken Argumenten und nicht auf bereits gefassten Meinungen sitzen bleiben, was den Rückweisungsantrag anbelangt.

Ch. Baumann (SP): In vielen Voten wurde erklärt, dass die Neugestaltung des Bahnhofplatzes kostengünstiger umgesetzt werden könnte. Kostengünstig ist sicher gut – vor allem für Winterthur. Die Stadt hat Finanzprobleme. Deshalb ist dieses Wort sicher sexy und bringt Wählerinnen- und Wählerstimmen. Aber man muss auch ehrlich sein. Wird es kostengünstiger, wenn neu projiziert und ein Verlust von 1,6 Millionen in Kauf genommen werden muss? Wird es kostengünstiger, wenn dadurch Agglomerationsgelder aufs Spiel gesetzt werden? Bisher gilt immer noch, dass die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm I nur gesprochen werden, wenn ein Baurechtsentscheid vorliegt bis im Jahr 2014. Von der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd sind 4 bis 5 weitere Projekte abhängig. Mit einer Verzögerung von 1 bis 2 Jahren werden diese Projekte gefährdet. Kostengünstig ist ein gutes Wort – aber die Wahrheit liegt an einem anderen Ort. Es wurde gesagt, dass andere Projekte vorgezogen werden können, um die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm nicht zu gefährden. Soll denn die Rudolfstrasse gesperrt und zu einer Begegnungszone umgebaut werden, um zwei Jahre später die Busse durch die Rudolfstrasse umzuleiten, weil der Bahnhofplatz umgebaut wird? Das geht nicht. Die Projekte sind logisch aufeinander abgestimmt. Auch die Veloparkierung hängt mit den anderen Projekten zusammen. Wenn die Rudolfstrasse gesperrt ist und die Personenunterführung und die Veloquerung gebaut werden können, sind auch Velostationen geplant. Die werden dann gebaut, wenn die Unterführungen gebaut werden. Man kann nicht einfach Argumente aus der Luft greifen und erklären, dass damit der Bevölkerung ein Dienst erwiesen wird.

J. Altwegg (Grüne/AL): Wenn die Architektur kritisiert wird, muss man sich bewusst sein, dass der Schweizerische Verband von Ingenieuren und Architekten (SIA) klare Regeln für Wettbewerbe herausgegeben hat. Natürlich kann sich Winterthur um diese Regeln foutieren. Dann werden sich aber viel weniger Büros an den Wettbewerben, die von der Stadt ausgeschrieben werden, beteiligen. Zum Bahnhofplatz Süd haben 30 Büros ihre Ideen eingereicht, 3 davon sind weiterentwickelt worden und aus diesen drei wurde das beste Projekt ausgewählt. Zu erklären, dieses Projekt sei das am wenigsten schlechte, ist gewagt. Das Pilzdach als blöd zu bezeichnen ist in Ordnung, wenn man diese Meinung vertreten will. Die Neugestaltung bietet aber viel mehr Dachfläche und damit einen besseren Wetterschutz und es stehen viel weniger Stützen im Weg. Damit haben die Passantinnen und Passanten mehr Platz. Die Unterführung, die mehrmals genannt wurde, ist nicht Bestandteil des Rahmenkredits. Von Fachleuten ist zudem nachgewiesen worden, dass ein nachträglicher Bau möglich ist. Von daher wird nichts verbaut. M. Baumberger hat darauf hingewiesen, dass die Velounterführung sowieso gebaut wird, auch wenn jetzt das Geschäft zurückgewiesen wird. Das stimmt. Wenn der Gemeinderat der Rückweisung zustimmt, wird sich der Bau verzögern bis ins Jahr 2020 oder 2022 oder bis zum Sankt Nimmerleinstag. Das Demokratieverständnis ist heute Abend oft bemüht worden. Die Teilprojekte müssen unbedingt dem Gemeinderat vorgelegt werden. Es ist wichtig, dass darüber abgestimmt werden kann. Man muss sich aber über die Konsequenzen bewusst sein, wenn ein Projekt zurückgewiesen oder abgelehnt wird. In diesem speziellen Fall hätte das zeitliche und kostenmässige Auswirkungen. Die Kosten für das vorliegende Teilprojekt liegen in der Bandbreite von 10 %, verglichen mit den

Kosten, die im Abstimmungsbüchlein veröffentlicht worden sind. Das ist ein gutes Resultat. J. Altwegg bittet die Ratsmitglieder, die Rückweisung abzulehnen.

Y. Beutler (SP): Ein Satz zum Votum von Ch. Magnusson: Im Gegensatz zur FDP muss die SP nicht zuerst die Abstimmung abwarten, um herauszufinden, was sie will.

N. Albi (SVP): Etwas Ähnliches wurde im Rat bereits diskutiert. Damals wurde ebenfalls nach künstlerischen und ästhetischen Grundsätzen gebaut. Das betrifft den berühmten Musikpavillon. Auch dort wurde keine Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse genommen. Das Ergebnis war, dass der Pavillon von den Musikvereinen nicht genutzt worden ist. Nachträglich wurde versucht mit Provisorien eine Verbesserung zu erzielen. Der Pavillon wurde von den Musikgruppen trotzdem nicht genutzt. Das Pilzdach wurde sogar mit dem KKL verglichen. Diese Bauwerke können absolut nicht miteinander verglichen werden. Zudem hat das KKL erhebliche Probleme, weil das Gebäude saniert werden muss. Wenn die Leute im Winter unter diesem Pilzdach stehen und eine Bise weht, dann werden sie frieren. Dieses Dach wird keinen Windschutz bieten. Deshalb ist N. Albi für diesen Rückweisungsantrag.

M. Stauber (GLP/AL): Die Begründung des Rückweisungsantrags verletzt nicht nur die Einheit der Materie, sondern ist ein Widerspruch in sich. Als Punkt 1 werden die Kosten genannt. Im Punkt 2 wird verlangt, dass die Fussgängerströme unter die Erde verlegt werden sollen. Die Unterführung soll vom Stadttor bis unter den Busbahnhof verlängert werden. Die Kosten für eine Unterführung würden die Einsparungen um ein Mehrfaches übersteigen. Damit fallen die finanziellen Argumente in sich zusammen. Dieser Widerspruch ist da. M. Stauber möchte eine Lanze für den Fussgängerverkehr brechen. Vor 50 Jahren haben vor allem linke und grüne Kreise darum gekämpft, dass die Fussgänger nicht unter den Boden müssen. Jetzt wird das Gegenteil gefordert. Die Kapazität für den Fussgängerverkehr ist unterirdisch sehr beschränkt, wenn zum Beispiel eine Unterführung gebaut wird, die 10 Meter breit ist. Mit einem Fussgängerstreifen kann die Kapazität den Bedürfnissen angepasst werden. Wenn die Zugangspunkte unterirdisch kanalisiert werden, sind sie völlig unflexibel. Die Fussgängerströme können oberirdisch flexibel gelenkt werden. Damit ist der Punkt 2 der Rückweisung unsinnig. Aus diesem Grund möchte M. Stauber beliebt machen, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

J. Würgler (SP) ist nicht partout für eine Fussgängerunterführung, sondern für eine Abklärung. Es gibt viele Fachleute, die erklären, dass eine Unterführung nicht machbar, nicht sinnvoll und zu teuer ist. Schlussendlich ist J. Würgler nicht mehr für die Rückweisung, weil eine Unterführung nicht in das Projekt passt. Der Rahmen würde gesprengt. Man kann das später abklären und eventuell umsetzen. Es geht darum, dass die Grundabklärungen gemacht werden. In diesem Sinne ändert J. Würgler seine Meinung nicht.

B. Meier (GLP/PP) macht darauf aufmerksam, dass die Fraktion nicht den Bau einer Unterführung fordert, sondern dass die Konsequenzen einer möglichen Unterführung, falls eine vertiefte Prüfung ergeben sollte, dass sie notwendig ist, für das Bauprojekt untersucht werden.

Stadträtin P. Pedernana dankt dem Referenten für die sorgfältige Begleitung des Geschäfts und der BBK für die engagierten Beratungen. Es ist in dieser Diskussion gesagt worden, man habe in der Volksabstimmung gesagt, dass der Gemeinderat über das Dach entscheiden kann. Das ist heute der Fall. Der Stadtrat will den Volksentscheid nicht überinterpretieren. Das Volk hat einem Rahmenkredit und 6 Teilprojekten zugestimmt. Eines dieser Teilprojekte ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd mit dem entsprechenden Witterungsschutz. Die Stadträtin ist froh um das Votum von B. Meier. Eine Rückweisung muss mit einem klaren Auftrag verbunden sein. In diesem Fall ist der Windschutz gegen die Bise nicht enthalten. Primär sind die Kosten und die Fussgängerströme angesprochen. Das Dach soll kostengünstiger gebaut werden. Immerhin ist klar, dass ein Witterungsschutz gebaut werden soll, nachdem man am Samstag in der Zeitung lesen konnte, dass „der Himmel als Dach“ eigentlich das Schönste wäre. Das klingt zwar romantisch, in der Realität fürchten sich viele

Leute vor dem Regen. Der Stadtrat hat einen klaren Auftrag. Er muss einen Witterungsschutz bauen. GLP, CVP und SVP wollen zwar diesen Witterungsschutz – er soll aber kostengünstiger sein. Am meisten wird gespart, wenn das Vorhaben, so wie es jetzt vorliegt, realisiert werden kann, weil die Stadt für die weiteren Teilprojekte und vor allem für die Gleisquerung Gelder aus dem Agglomerationsprogramm I erhalten wird. Das ist allen bewusst. Es kann nicht ungedingt erwartet werden, dass Bern, falls das Projekt zurückgewiesen wird, die Spielregeln für Winterthur bezüglich der Auszahlung von Agglomerationsgeldern ändern wird. Der Stand heute ist: Es braucht einen rechtsgültigen Entscheid und nach Möglichkeit sogar den Spatenstich vor Ende 2014 damit die Stadt Gelder aus dem Agglomerationsprogramm I erhält. Wenn man die Kosten so in den Vordergrund stellt – hier liegt ein wesentlicher Widerspruch – kann man nicht im gleichen Atemzug die Prüfung einer Personenunterführung verlangen. Was soll eine Studie für eine Personenunterführung, wenn man sie gar nicht bauen will? Der Stadtrat hat in der Kommission aufgezeigt, dass eine Personenunterführung möglich ist, auch wenn das Pildach gebaut wird. Das eigentliche Problem sind aber die Aufgänge. Die Platzverhältnisse sind sehr eng, besonders beim Untertor. In der Kommission wurde gefordert die Unterführung auf die Mittelinsel zu führen. Auch dort sind die Platzverhältnisse eng. Der Platz wird für die Fussgängerinnen und Fussgänger benötigt. Die Lösung, die vom Stadtrat vorgeschlagen wird, ist zweckmässig. Die Fussgängerströme und die gängigen Verbindungen wurden detailliert dargelegt. Die Lösung, mit einer Stütze in der Mitte ist sicher besser, als die vielen kleinen Stützen, die jetzt über den Platz verteilt sind. Es handelt sich um einen zweckmässigen Bau. Stadträtin P. Pedergnana bittet die Ratsmitglieder, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Das Geschäft ist entscheidungsreif. Über die Ästhetik könnte man lange streiten. Auf dem Weg an die Ratssitzung hat die Stadträtin den Geschäftsführer der Cityvereinigung getroffen. Er hat erneut bestätigt, dass sich die Firmeninhaber rund um den Bahnhof auf den neu gestalteten Platz freuen und er hat der Stadträtin viel Glück gewünscht. Ein Streit über die Ästhetik des Platzes bringt wahrscheinlich nicht sehr viel. Die Ratsmitglieder können sich bei ihrer Entscheid aber an die Fakten halten. Der Stadtrat hat eine Lösung vorgelegt mit einem besseren Witterungsschutz und mit besseren Fussgängerverbindungen zum Archareal. Die Bedingungen für Stadtbus werden verbessert. Eine Alternative kann der Stadtrat nicht so rasch ausarbeiten. Viele Faktoren sprechen für das Projekt, in dem 5 Jahre Arbeit stecken. Es wurden intensive Verhandlungen mit dem ZVV, dem Bund, dem Kanton und den SBB geführt. Die Konsequenzen einer Rückweisung sind bekannt. Es wurde erwähnt, dass der Stadtrat keinen Plan B vorweisen kann. Es ist gar nicht möglich für jedes Vorhaben ein Plan B auszuarbeiten. Das würde heissen für jedes Bauvorhaben zwei bis drei Weisungen auszuarbeiten. Das kann nicht sein. Damit würde für unnötige Studien Geld verschwendet. Für alle Bauvorhaben spricht der Gemeinderat einen Projektierungskredit. Er kann bei der Genehmigung des Projektierungskredits Wünsche anbringen. Danach wird ein Wettbewerb durchgeführt und die Jury bewertet die Eingaben. Der Stadtrat genehmigt den Juryentscheid und erteilt den Auftrag für die Projektierung. Erst dann kommt der Gemeinderat erneut zum Zug, wenn der Stadtrat den Ausführungskredit beantragt. Der Gemeinderat kann erklären, dass ihm das vorliegende Resultat nicht passt. Aber vielleicht passt dem Gemeinderat grundsätzlich die Verteilung von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung nicht. Die BBK hat sich selber den Auftrag erteilt, dieses Verfahren zu prüfen und abzuklären, ob der Gemeinderat zu einem anderen Zeitpunkt einbezogen werden könnte. Es ist nicht sinnvoll, dass der Gemeinderat die Jury ersetzt, abgesehen davon, dass es den SIA-Vorgaben nicht entsprechen würde. Der Gemeinderat könnte aber früher mit einbezogen werden. Das könnte Stadträtin P. Pedergnana gut nachvollziehen. Zu den Teilprojekten Gleisquerung wird der Stadtrat ein anderes Vorgehen wählen. Er wird die Pläne mit den betroffenen Interessengruppen diskutieren. Die BBK kann sich an diesen Diskussionen beteiligen. Die Kommissionsmitglieder werden eine Einladung erhalten. Der gesamte Gemeinderat wird aber nicht eingeladen. Es ist der Stadträtin ein Anliegen, dass sich der Gemeinderat, wenn der Ausführungskredit vorgelegt wird, nicht darüber beschwert, er hätte keine Wahl mehr und es gehe um den Grundsatz Vogel friss oder stirb. Bisher wurde folgende Reihenfolge eingehalten: Der Gemeinderat spricht den Projektierungskredit und dann den Ausführungskredit. Am Auswahlverfahren ist der Gemeinderat eigentlich nicht beteiligt. Zur Velounterführung wurde viel gesagt. Vor dem Abbruch des Volkshauses 2004 hat man die Veloparkplätze gezählt. Auf dem Archareal waren es 180

Veloparkplätze. In Zukunft werden es 280 Plätze sein auf dem Archareal und 200 im Gebäude. Veloständer können keine ernsthafte Begründung sein für eine Rückweisung. Dass die Veloparkierung sehr ernst genommen wird, hat der Stadtrat bereits zum Ausdruck gebracht. Es ist aber eine Tatsache, dass bei allen Vorhaben im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten gehandelt werden muss. Das ist eine Aussage, die bei allen Anliegen beherzigt werden muss. Stadträtin P. Pederngana hofft, dass diese Argumente genügen, um die Rückweisung abzulehnen.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Antrag auf Namensaufruf abstimmen. Der Antrag muss von 20 Parlamentarierinnen und Parlamentariern unterstützt werden.

Der Rat stimmt dem Antrag mit klarer Mehrheit zu.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Rückweisungsantrag abstimmen.

		Ja	Nein			Ja	Nein
	B. Baltensberger (SP)		X		Ch. Denzler (FDP)		X
	Ch. Baumann (SP)		X		M. Gerber (FDP)		X
	Ch. Benz – Meier (SP)		X		B. Günthard-Maier (FDP)		X
	Y. Beutler (SP)		X		F. Helg (FDP)		X
	A. Daurü (SP)		X		Ch. Magnusson (FDP)		X
	B. Helbling-Wehrli (SP)		X		D. Schneider (FDP)		X
	B. Konyo Schwerzmann (SP)		X		M. Wenger (FDP)		X
	F. Künzler (SP)		X				
	F. Landolt (SP)		X		K. Cometta-Müller (GLP)	X	
	S. Madianos-Hämmerle (SP)		X		S. Gyax-Matter (GLP)	X	
	S. Näf (SP)		X		B. Meier (GLP)	X	
	O. Seitz (SP)	---	---		A. Steiner (GLP)	X	
	S. Stierli (SP)		X		M. Zehnder (GLP)	X	
	Ch. Ulrich (SP)		X		M. Zeugin (GLP)	X	
	E. Wettstein (SP)		X		M. Wäckerlin (PP)	X	
	J. Würzler (SP)		X				
					J. Altwegg (Grüne)		X
	N. Albl (SVP)	X			R. Diener (Grüne)		X
	P. Fuchs (SVP)	---	---		Ch. Griesser (Grüne)		X
	H. Keller (SVP)	X			D. Schraft (Grüne)	---	---
	R. Keller (SVP)	X			M. Stauber (Grüne)		X
	Ch. Kern (SVP)	---	---		D. Berger (AL)		X
	W. Langhard (SVP)	X					
	Ch. Leupi (SVP)	X			L. Banholzer (EVP)		X

	J. Lisibach (SVP)	X			N. Gugger (EVP)		X
	U. Obrist (SVP)	---	---		B. Günthard Fitze (EVP)		X
	D. Oswald (SVP)	X			Ch. Ingold (EVP)		X
	St. Schär (SVP)	X			H. Iseli (EDU)	X	
	W. Steiner (SVP)	X					
	M. Thurnherr (SVP)	X			F. Albanese (CVP)	X	
					M. Baumberger (CVP)	X	
	M. Stutz (SD)	X			K. Brand (CVP)	X	
					R. Harlacher (CVP)	X	
					W. Schurter (CVP)	---	---

Der Rat lehnt die Rückweisung mit 31 zu 23 Stimmen ab.

F. Helg (FDP): Die BBK stellt folgende Anträge: 1. „Der Witterungsschutz des Hauptdaches wird wie folgt angepasst: Vergrösserung des Daches in Richtung Untertor um mindestens 0,5 Meter. Die mit dieser Änderung verbundenen Mehrkosten werden zu Lasten des bewilligten Rahmenkredits von 84 Millionen bewilligt. 2. „Der Witterungsschutz des Daches des Warteraums im Bereich des Restaurants Gotthard wird wie folgt angepasst: Verlängerung des Daches um ca. 2 Meter in Richtung Nord (Seite Bank). Die mit dieser Änderung verbundenen Mehrkosten werden zu Lasten des bewilligten Rahmenkredits von 84 Millionen bewilligt.“ Die beiden Kommissionsanträge zum Witterungsschutz streben eine Verbesserung der Funktionalität der Bedachungen an. Sie sind ein Beitrag dazu, dass ein „Dach“ ein „Dach“ ist und eben einen ausreichenden Witterungsschutz bietet. Die Verbesserungen finden im Rahmen des beantragten Projekts statt, was bautechnisch und rechtlich möglich ist. Dadurch kann eine neue Projektauflage und eine Verzögerung vermieden werden. Insgesamt geht es – im Verhältnis zum gesamten Projekt – im Umfang um relativ bescheidene, aber in der Wirkung um doch bedeutende Anpassungen. Konkret geht es um eine Vergrösserung des Hauptdachs um mindestens 50 cm und um eine Vergrösserung des Dachs des Warteraums im Bereich des Restaurants Gotthard um ca. 2 m. F. Helg zeigt eine Visualisierung der beantragten Änderungen. Es ist nicht zwingend, dass das Dach im Bereich des Restaurants durch weitere Verstrebungen gestützt werden muss. Der Architekt hat damit einen gewissen Freiraum. Im Weiteren geht die Kommission davon aus, dass in der späteren Endprojektierung die Situation vor dem CoopCity nochmals genau geprüft und gegebenenfalls Feinanpassungen in der Gestaltung der Dachkonstruktionen vorgenommen werden. Das Hauptdach kann nicht direkt an das Gebäude angebaut werden. Im Bereich des CoopCity kann ein kleines Vordach gebaut werden. Deshalb muss eine gute Abstimmung dieser beiden Dächer erreicht werden. Der Wunsch ist nicht in einem förmlichen Antrag enthalten, weil allfällige Feinanpassungen die Stadt nicht allein, sondern nur im Zusammenwirken mit dem Grundeigentümer des CoopCity-Gebäudes erreichen kann.

Stadträtin P. Pedernana: Der Stadtrat schliesst sich beiden Anträgen an.

Ratspräsidentin D. Schraft: Damit werden die Anträge der BBK zum Stadtratsantrag. Die Debatte wird über den geänderten Antrag geführt.

M. Baumberger (CVP): Es ist nicht ganz klar, ob der Gemeinderat über die beiden Anträge abstimmen kann. In der BBK wurde über diese Anträge zweimal abgestimmt und es sind verschiedene Resultate zustande gekommen. Das möchte M. Baumberger geklärt haben. Es ist rätselhaft, dass die Vergrösserung des Pilzdaches um 50 cm eine grundlegende Veränderung herbeiführen soll. Noch wichtiger ist das Ziel, dass die Fussgänger mehr Platz erhalten sollen. Das wurde auch in der Kommissionsbesprechung immer wieder bestätigt. Wenn jetzt der Warteraum beim Restaurant Gotthard um 2 Meter verlängert wird, dann wird auch die Barriere für die Fussgänger verlängert. Es ist rätselhaft, dass man dieses Hindernis gutheissen kann, wenn man zugunsten der Fussgänger die Vorlage des Stadtrates unterstützt. Das ist ein Widerspruch. Wenn das Projekt schon unterstützt wird, soll sich diese Unterstützung auf den ursprünglichen Antrag des Stadtrates beschränken.

Ratspräsidentin D. Schraft: Über die BBK Anträge, die zu stadträtlichen Anträgen geworden sind, wird noch einzeln abgestimmt, falls ein Ablehnungsantrag gestellt wird.

M. Baumberger (CVP): Über diese Anträge wurde in der BBK zweimal abgestimmt, die Resultate waren unterschiedlich.

F. Helg (FDP): In der Kommission ist alles korrekt abgelaufen. Die BBK hat in getrennten Abstimmungen den beiden Anträgen mit 5 zu 4 Stimmen zugestimmt. In der vorangegangenen Sitzung wurde eine ähnliche Thematik behandelt. Es handelte sich aber nicht um Änderungsanträge, sondern um eine Prüfung, wie das Anliegen umgesetzt werden kann. Diese Prüfung wurde abgelehnt. Danach wurden direkte Änderungsanträge gestellt. In der Folge wurden die Anträge diskutiert und mit 5 zu 4 Stimmen angenommen. Daran ist nichts zu beanstanden. Die FDP-Fraktion hat diese Anträge in die Kommission eingebracht, sozusagen als Brückenschlag zu den geäusserten Bedenken an der Funktionalität der Dächer. Die beiden Anträge dienen buchstäblich dazu, die Wählerschaft nicht im Regen stehen zu lassen. Die beiden Anträge bringen eindeutige Vorteile. Der Kommission wurden umfangreiche Berechnungen vorgelegt, wie die Vergrösserung des Daches die berechnete Fläche verringern kann. F. Helg appelliert nochmals an die Gegnerschaft dieser Anträge, ihre Haltung zu überdenken. Er hat in seiner einleitenden Präsentation der Vorlage auf die Verantwortung des Gemeinderates bei diesem Geschäft hingewiesen. Wer diese Anträge ablehnt, muss sich dann doch der Kritik der Öffentlichkeit stellen, eine spürbare Optimierung des Projekts nicht wahrgenommen zu haben. Die FDP-Fraktion ersucht die Ratsmitglieder darum, den beiden Kommissionsanträgen zuzustimmen.

F. Landolt (SP): Die Änderungsanträge der FDP sind sinnvoll. Zum einen fallen ingenieurtechnisch die 50 cm nicht ins Gewicht. Das wurde abgeklärt und in der BBK bestätigt. Zum anderen soll nicht die Glasscheibe des Warteraums beim Restaurant Gotthard um 2 Meter verlängert werden. Lediglich die Auskargung des Daches soll vergrössert werden.

B. Meier (GLP/PP): Die GLP/PP-Fraktion lehnt die beiden Anträge der BBK ab. Der halbe Meter bringt keine wesentliche Verbesserung. Mit den vorgeschlagenen Änderungen würde noch mehr Material verbaut und es würden noch mehr Kosten entstehen.

W. Langhard (SVP): Die SVP-Fraktion lehnt die Anträge der BBK ebenfalls ab. Niemand weiss, wie viel mehr diese Änderungen kosten werden und wie gross der Nutzen ist. Warum soll das Hauptdach um 50 cm vergrössert werden, warum nicht 30 oder 70 cm. Sicher wird das Dach dadurch teurer. Die Kosten wurden nicht abgeklärt. Der Gemeinderat stimmt trotzdem darüber ab. Das versteht W. Langhard nicht. Er zitiert aus dem Protokoll: F. Helg hat erklärt: „Wenn diese Anliegen nicht weiter verfolgt werden, wird das Projekt nicht unterstützt.“ W. Langhard bittet die Ratsmitglieder, diese Dacherweiterung abzulehnen, dann lehnt die FDP bei der Schlussabstimmung den Kredit ab. F. Helg hat ebenfalls erklärt, dass GLP, SVP

und CVP verantwortlich seien, wenn aufgrund der Rückweisung das Projekt verzögert und verteuert wird. Jetzt sollen diese Fraktionen auch noch dafür verantwortlich sein, dass die Leute verregnet werden, wenn sie die Anträge der BBK ablehnen. Die FDP schiebt die Verantwortung auf andere ab. Es kann nicht sein, dass heute über diese Anträge abgestimmt wird. W. Langhard versteht auch den Stadtrat nicht, der diesen Anträgen zustimmt ohne zu wissen, was sie bringen und was sie kosten.

L. Banholzer (EVP): Die EVP unterstützt die beiden Anträge der BBK zum Witterungsschutz. Das Dach, so wie es geplant worden ist, hätte aber genug Schutz geboten. Die Benutzerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel können nie davon ausgehen, dass sie total gegen Nässe geschützt sind. Trotzdem bringt die Vergrößerung gegen das Untertor eine Verbesserung. Die 2 Meter mehr Dach beim Restaurant Gotthard bringen ebenfalls Vorteile.

J. Altwegg (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion fühlt sich, im Gegensatz zur SVP, nicht für alles verantwortlich. Sie will aber die Verantwortung für etwas Gutes mittragen. Die beiden Anträge sind gut und werden von der Fraktion unterstützt. Wenn das Pilzdach auf einer Seite verlängert wird, kommt das Ganze in Bezug auf die Symmetrie eher ins Gleichgewicht. Für den Warteraum beim Restaurant Gotthard dürfen die Stützen nicht breiter werden. In der Kommission wurde aber bestätigt, dass das Dach vergrößert werden kann, ohne dass die Stützen vergrößert werden.

B. Günthard-Maier (FDP): Die FDP ist offenbar die Partei, die den Leuten zuhört. Das Anliegen, dass die Wartenden an den Bushaltstellen weniger verregnet werden, ist oft an die Parteimitglieder herangetragen worden. Das Resultat davon sind die beiden Anträge. Es handelt sich um ein pragmatisches Vorgehen. Man muss nicht für alles erneut eine Studie in Auftrag geben. Offenbar sind diese Änderungen möglich und wenn B. Günthard-Maier richtig orientiert ist, wird der Kredit nicht überschritten.

M. Baumberger (CVP): Fast alle erklären, dass die Änderungen kaum etwas nützen werden, trotzdem stimmen sie zu. Das kann nicht sein. Damit werden lediglich Kosten verursacht. M. Baumberger schlägt vor, dass der Stadtrat auf sein ursprüngliches Projekt zurückkommt.

F. Landolt (SP): Es ist nicht so, dass die Vergrößerung des Dachs nichts bringt, aber es handelt sich nicht um grundlegende Änderungen. Im Rahmen des Vertretbaren bringt es eine gewisse Verbesserung. Deshalb steht die SP hinter den Anträgen der BBK. Das Vorgehen in der BBK war korrekt. Über die beiden Anträge der FDP wurde abgestimmt.

Stadträtin P. Pederngana: Politik ist die Kunst Mehrheiten zu schmieden. Um das geht es immer wieder. Der Stadtrat hält die Neugestaltung des Platzes für dringend notwendig. Man muss ihn sanieren und verbessern. Wenn eine Mehrheit geschmiedet werden kann, indem der Witterungsschutz verbessert wird, soll das dem Stadtrat Recht sein. Es ist gesagt worden, dass die Änderungen abgelehnt werden sollen, weil mehr Material verbaut wird. Die gleiche Seite macht sich stark für eine Personenunterführung, für die sehr viel Beton und Stahl verbaut werden müsste. Damit kann dieses Argument wahlweise herbeigezogen werden oder nicht. Es wurde argumentiert, wenn es keine zusätzlichen Warteräume gäbe, hätte man mehr Platz für die Passantenströme. Die Vergrößerung des Daches beim Restaurant Gotthard bedeutet lediglich eine kleine Einschränkung. Es handelt sich um einen Zielkonflikt mit dem Witterungsschutz. In diesem Fall ist der Witterungsschutz etwas höher zu gewichten. Vielleicht kann auch eine Lösung gefunden werden, die den Durchgang weniger behindert.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Antrag 1 der BBK abstimmen. Der Witterungsschutz des Hauptdaches wird wie folgt angepasst: Vergrößerung des Daches in Richtung Untertor um mindestens 0,5 Meter. Die mit dieser Änderung verbundenen Mehrkosten werden zu Lasten des bewilligten Rahmenkredits von 84 Millionen bewilligt.

Der Rat stimmt mit deutlicher Mehrheit dem Antrag zu.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Antrag 2 der BBK abstimmen. Der Witterungsschutz des Daches des Warteraums im Bereich des Restaurants Gotthard wird wie folgt angepasst: Verlängerung des Daches um ca. 2 Meter in Richtung Nord (Seite Bank). Die mit dieser Änderung verbundenen Mehrkosten werden zu Lasten des bewilligten Rahmenkredits von 84 Millionen bewilligt.

Der Rat stimmt mit deutlicher Mehrheit dem Antrag zu.

F. Helg (FDP): Die BBK stellt folgenden Antrag: Das Departement Bau unterrichtet die gemeinderätliche Kommission Bau und Betriebe periodisch, mindestens jedoch halbjährlich, über den Stand der Projektierung und Realisierung der einzelnen Teilprojekte des Stadtraums Bahnhof. Er orientiert insbesondere auch über die Kosten, sowie die Abweichungen von Kostenvoranschlägen und über zeitliche Verzögerungen in der Abwicklung. Mit diesem Antrag soll der Informationsfluss vom Departement zur Kommission für die gesamte Abwicklung des Stadtraums Bahnhof institutionalisiert werden. Der Antrag ist entstanden im Zusammenhang mit der bereits erwähnten Einzelinitiative. Einerseits hat bereits der Stadtrat in eigener Kompetenz den Informationsfluss zu den von den Initianten vertretenen Verkehrsverbänden definiert und Anhörungsrechte umschrieben. Andererseits ist es der Kommission wichtig, als Ausschuss des Parlaments, das die Volksvertretung wahrnimmt, aus erster Hand über den Stand der Projektierung und Realisierung der einzelnen Teilprojekte des Stadtraums Bahnhof unterrichtet zu werden. So kann eine parlamentarische Begleitung gewährleistet und – wenn nötig – auch rechtzeitig korrigierend eingegriffen werden. Die Kommission beantragt mit 9 zu 0 Stimmen einstimmig, dem Antrag zuzustimmen.

Stadträtin P. Pederngana: Der Stadtrat begrüsst es, dass die BBK gewillt ist, diese Verantwortung zu übernehmen. Wenn bereits früher laufend über die einzelnen Vorhaben orientiert worden wäre, hätte es die Einzelinitiative nicht gegeben. Der Stadtrat ist froh, dass die BBK das Projekt-Monitoring übernimmt. Der Stadtrat schliesst sich in diesem Sinne dem Antrag an. In der Zwischenzeit hat der Stadtrat Gespräche mit den Fraktionsspitzen und den Kommissionspräsidenten geführt. Mit diesem Antrag ist die Einheit der Materie eigentlich nicht gewahrt. Er ist sachfremd. Aber man kann es dabei bewenden lassen. Der Stadtrat schliesst sich dem Antrag an.

Ratspräsidentin D. Schraft stellt fest, dass kein Ablehnungsantrag gestellt wird, damit ist der Antrag angenommen.

Schlussabstimmung

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Kredit von 12,5 Millionen für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd – inklusive Änderungen – abstimmen.

Der Rat stimmt dem Kredit mit offensichtlicher Mehrheit zu.

5. Traktandum

GGR-Nr. 2011/082: Zustimmungende Kenntnisnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK)

S. Stierli (SP): Der Stadtrat und die Verwaltung haben intensiv am städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) gearbeitet. Sie haben viel Zeit investiert. Dem in einer Präsentation gerecht zu werden, ist schwierig. Warum braucht die Stadt das sGVK? Als Basis dient das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) 2005, das Massnahmen für die Region Winterthur im Agglomerationsprogramm I des Kantons Zürich beinhaltet. 2009 hat der Bund der Stadt Winterthur einen relativ tiefen Beitrag zugesprochen. Er hat bemängelt, dass es dem Kanton Zürich nicht gelungen sei, eine systematische Herangehensweise darzulegen. Auch die Strassennetzergänzungen seien nicht eingebettet in ein Gesamtkonzept. Der Bund hat deshalb zentrale Infrastrukturprojekte gestrichen. Er hat die Mitfinanzierung von übergeordneten und die Sanierung von lokalen Verkehrsnetzen von Städten und Agglomerationen mit starker Verkehrsüberlastung von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig gemacht. Das und auch die Weiterentwicklung der Stadt Winterthur hat es nötig gemacht, das regionale Gesamtverkehrskonzept zu überarbeiten. Der Kanton Zürich hat das Mitwirkungsverfahren für das Agglomerationsprogramm II eröffnet. Nächsten Monat findet eine Informationsveranstaltung in Winterthur statt. Der Kanton wird im Sommer 2012 das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung beim Bund einreichen. Der Kanton Zürich und auch Winterthur können sich so profilieren. Das sGVK ist in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich entstanden. Die Erarbeitung ist nach den Vorgaben des Bundes erfolgt. Die Projektorganisation war sehr professionell. Ganz wichtig war auch die Projektbegleitung durch die Firma Ernst Basler + Partner AG. Für die Testplanungen wurden verschiedene externe Firmen beigezogen. Der Entwurf des sGVK wurde im Januar und Februar in der Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) und in der Aufsichtskommission (AK) beraten. Der Stadtrat und die Volkswirtschaftsdirektion haben zustimmend Kenntnis genommen von diesem Entwurf. Am 4. April fand ein Kick off statt. Danach wurde ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Am 6. Juni 2011 hat der Stadtrat zustimmend Kenntnis genommen. Er hat das sGVK beim Kanton eingereicht. Im September 2011 hat die AK an drei Sitzungen das Konzept beraten. Am 26. September 2011 hat die AK mit 10 zu 0 Stimmen zustimmend Kenntnis genommen. Die Weisung hat noch einige Textänderungen erfahren. Diese basieren auf einer weiteren Version des sGVK. Mit einer kleinen Änderung wurde diese Version in der AK zustimmend zur Kenntnis genommen. Es ist zu erwähnen, dass diese Änderungen im entsprechenden AK Protokoll enthalten und der Ratspräsidentin zugestellt worden sind.

Aufbau des sGVK: Die Kernstücke des sGVK sind die zwei Teilstrategien Siedlung/Zukunftsbild und Verkehr. Vorgehen: Als erstes wurde eine Problemanalyse erstellt und die Defizite in den Bereichen Siedlung, Umwelt, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fuss- und Radverkehr festgestellt. Danach wurde eine Defizitkarte erstellt, die im Anhang zu diesem Bericht festgehalten ist. Davon ausgehend wurde das Entwicklungspotential und der Handlungsbedarf bis ins Jahr 2030 für die verschiedenen Verkehrsträger abgeschätzt. Daraus hat sich die Stossrichtung für die Teilstrategie Siedlung und Verkehr und die 5 Teilkonzepte ergeben, die im Detail im Anhang abgebildet sind. Teilstrategie Siedlung und Zukunftsbild: Dem Zukunftsbild kommt im Rahmen des sGVK eine zentrale Bedeutung zu. Das Gesamtverkehrskonzept steht in enger Abhängigkeit zum Zukunftsbild der Siedlungsentwicklung. Dieses Zukunftsbild soll das strategische Dach sein, von dem die Verkehrsmassnahmen, die Teilstrategien und die nachgelagerte Planung abgeleitet werden. Es soll ein realistische Bild vermitteln von der Siedlungsstruktur der Stadt Winterthur im Jahr 2030. Dieses Zukunftsbild ist nicht eine Vision, sondern ein realistisches Bild davon, wie Winterthur sich entwickeln soll. Es soll auch kein abschliessendes Konzept für die städtebauliche Entwicklung sein, sondern verbindet die heutige Ausgangslage und die laufenden Planungen mit langfristigen Überlegungen und Zielen.

Das Zukunftsbild enthält sieben Kernelemente. Ein ganz zentrales Element sind die zwei urbanen Zentren, Winterthur Mitte mit der Altstadt und dem Gebiet Sulzer Stadtmitte und Neuhegi/Grüze als zweites Zentrum, das im Entstehen begriffen ist. Dieses Zentrum ist sehr wichtig für Winterthur als Wirtschaftsstandort. Das zweite Kernelement des Zukunftsbildes sind die Quartierzentren. Starke Quartierzentren sollen die beiden urbanen Zentren ergänzen. Wichtig sind auch die überregionalen Entwicklungsachsen, die zeigen, dass Winterthur eng mit dem Metropolitanraum Zürich verflochten ist. Das ist bei der Planung zu berücksichtigen. Schliesslich die beiden Urban Boulevards – sie stellen ein wesentliches strukturelles Verbindungselement Winterthurs dar. Dabei verbinden sie die Aufwertung der verkehrlichen Erschliessung mit einer stadtgestalterischen Aufwertung. Potentielle Verdichtungsräume: Neben den beiden urbanen Zentren soll es durchaus Gebiete geben, in denen ein verdichtetes Bauen möglich sein soll. Das ist wünschenswert, muss aber qualitativ hochwertig sein. Der grüne Ring umgibt ganz Winterthur. Er besteht aus attraktiven Landschaftsräumen und urbanen Grünräumen und ist geprägt durch die Hügel, die Winterthur umgeben. Schliesslich als letzter Punkt die stadtverträglichen Entwicklungsschwerpunkte: Die Entwicklungsdynamik soll stadtverträglich gestaltet sein. Sie konzentriert sich einerseits auf geeignete Gebiete aber auch ausserhalb der beiden urbanen Zentren soll eine quantitative Entwicklung stattfinden. Die Gebiete müssen aber durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr gut erschlossen sein. Stossrichtung dieser Teilstrategie: Die Siedlungsentwicklung soll koordiniert werden mit der überregionalen Entwicklungsachse. Die Entwicklungsplanung in den urbanen Zentren soll weitergeführt, die Quartierzentren sollen gestärkt und die beiden Urban Boulevards sollen gestaltet werden. Ausserdem sollen die Natur- und Landschaftsräume entwickelt werden und es sollen Grundlagen geschaffen werden für eine allfällige Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO). Schliesslich soll die planerische Umsetzung eingeleitet werden.

Teilstrategie Verkehr: Diese besteht einerseits aus den vom Stadtrat verabschiedeten Grundsätzen und andererseits aus den Zielvorgaben zum Modalsplitt, der im Rat bereits diskutiert worden ist. Angestrebt wird ein Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz. Wichtig ist, dass die Personenkapazität im Vordergrund steht und nicht mehr die Anzahl Fahrzeuge. Daraus erfolgt die konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen. Kernstücke sind die sogenannten Hochleistungskorridore für den öffentlichen Verkehr. Ziel ist es, den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen von heute ca. 40 % auf ca. 32 % im Jahr 2025 zu senken, zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Teilkonzepte: Die Massnahmen sind in der Zusammenfassung, im Schlussbericht und in den Massnahmeblättern ausführlich beschrieben. Das Teilkonzept Gesamtverkehr beinhaltet die Planung, Projektierung und Realisierung der Hochleistungskorridore für den öffentlichen Verkehr und die wichtigsten Massnahmen in Bezug auf den Gesamtverkehr. Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch das Mobilitätsmanagement und die Aktualisierung der bestehenden regionalen Verkehrsmassnahmen. Das Teilkonzept öffentlicher Verkehr sieht die rasche Umsetzung der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) vor – Stichworte sind Busbevorzugung, Sanierung der Verlustpunkte öffentlicher Verkehr, bessere Zugänglichkeit der Haltestellen, Gebietsentwicklung Neuhegi/Grüze, Gleisquerung Bahnhof Grüze. Aber auch die Teilergänzung der S-Bahn soll mittelfristig eine deutliche Verbesserung bringen. Tram: Das Thema wird im Gesamtverkehrskonzept kurz abgehandelt. Der Planungshorizont bis 2030 ist ausgerichtet auf die Busverbindungen. Das Thema Tram wird nicht weiterverfolgt. Es wird aber ausführlich begründet warum. Wenn im Konzept von Stadtbahn die Rede ist, dann ist damit das Liniennetz der SBB gemeint, das als Grobverteiler innerhalb des Stadtnetzes genutzt werden kann. Teilkonzept motorisierter Individualverkehr: Stichworte sind auch hier Sofortmassnahmen, wie die Umsetzung der bereits geplanten Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen, des RVS, zur Verbesserung des Verkehrsflusses und die Aufbesserung der Quartiertangenten. Zum Thema Parkierung soll eine neue städtische Abstellplatzverordnung erlassen werden. Zwei weitere wichtige Punkte dieses Konzepts sind die Umgestaltung des Zentrums Wülflingen und die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze. Langfristig ist ein Tunnel zwischen der Unteren Vogelsangstrasse und der Grüzestrasse vorgesehen, ergänzt von der Umgestaltung des A1-Anschlusses in Töss. Das Thema Par-

kierung hat in der Vernehmlassung zu konträren Stellungnahmen Anlass gegeben. Im Konzept wurden keine Änderungen vorgenommen, weil die Meinungen diametral auseinander gehen. Das Teilkonzept Veloverkehr besteht aus einer Reihe von Sofortmassnahmen, unter Anderem sind diese auch im Masterplan Stadtraum Bahnhof enthalten, und umfasst die Themen Veloquerung Nord, Veloparkierung, Veloschnellrouten und Optimierung des Velonetzes.

Teilkonzept Fussverkehr: Ein Grossteil der Massnahmen leitet sich aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof ab – zum Beispiel Bahnhofplatz Süd, zweite Etappe Gleisquerung oder Personenunterführung Nord. Weitere Themen sind die Beruhigung der Quartierstrassen durch Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen, die Optimierung des Fusswegnetzes und die Verbesserung und Aufwertung der Zugänge zu den S-Bahn-Stationen. Im 14. Kapitel wird die Gesamtwirkung des sGVK beurteilt. Beschrieben werden auch die Gesamtlösungen Erschliessung Neuhegi/Grüze, Hochleistungskorridore, Veloschnellrouten etc. Ganz wichtig ist auch die Abstimmung mit der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU). Die Quartieranliegen werden ernst genommen und sind Gegenstand des sGVK. Das Konzept enthält eine Beschreibung der Zwischenzustände, der Sofortmassnahmen und der mittelfristigen und langfristigen Massnahmen. Die Anliegen der Quartiere und die Planungen sind im sGVK dargestellt.

Ressourcenplanung: Aus dem sGVK und aus den Agglomerationsprogrammen ergeben sich zahlreiche neue Aufgaben für die Stadt Winterthur. In den kommenden Jahren stehen intensive Planungs- und Projektierungsaufgaben an. Das wird mit einer bescheidenen Stellenaufstockung aufgefangen. Eine Stelle ist bereits ausgeschrieben und im Jahr 2012 soll eine weitere Stelle dazukommen. Diese Stellen sind im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) enthalten. Die Gesamtinvestitionen des sGVK belaufen sich auf rund 370 Millionen. Das ergibt für die Stadt Nettoinvestitionen von rund 70 Millionen, da mit Fördergeldern des Bundes und des Kantons gerechnet werden kann. Jeder Franken, der in das sGVK von der Stadt investiert wird, löst Zahlungen durch Bund und Kanton aus. Verbindlichkeit des sGVK: Der Stadtrat legt das Konzept zur Kenntnisnahme vor. Es ist behördenverbindlich und für die Behörden der Stadt Winterthur massgeblich für die weitere Planung. Wichtig ist auch die Bemerkung auf Seite 9 des Konzepts: „Die Finanzierung der meisten Massnahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht gesichert. Jedes Projekt wird einzeln auf planerische, rechtliche und weitere politische Aspekte geprüft und kann nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ins Investitionsprogramm der Stadt Winterthur aufgenommen werden.“ Die Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) diskutiert im Moment, wie der Gemeinderat und die Kommissionen näher in die grossen Projekte eingebunden werden können. Es kann nicht sein, dass dem Gemeinderat Vorlagen unterbreitet werden, die zeitlich so eng bemessen sind, dass weder Verbesserungen noch eine Rückweisung möglich sind, weil sonst Agglomerationsgelder verloren gehen. Es ist wichtig, dass der Gemeinderat auf die einzelnen Massnahmen Einfluss nehmen kann.

Fazit: Das sGVK ist ein zukunftsweisendes, kohärentes Gesamtverkehrskonzept. Es ist eine gute Grundlage für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung. Deshalb ist es wichtig, dass es von allen Seiten mitgetragen wird. Es geht darum, dass Kanton und Bund die Projekte unterstützen. Das Konzept ist pragmatisch, ohne Visionen – so fehlen zum Beispiel Pläne für eine U-Bahn oder eine Magnetbahn. Das letzte Agglomerationsprogramm hat aber die Probleme aufgezeigt, die entstehen, wenn das Konzept nicht pragmatisch angegangen wird. Die Gefahr ist dann gross, dass es weder durch den Bund noch durch den Kanton unterstützt wird. Der Vorteil des heutigen Konzepts ist, dass es in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet worden ist. Es ist auch nicht auf 100 Jahre ausgelegt, sondern bis 2030. S. Stierli dankt den Mitwirkenden am sGVK – Stadträtin P. Pedergrana und ihren Mitarbeitenden, die das Konzept in der Kommission vorgestellt haben. Hinter diesem Konzept steckt eine gewaltige Arbeit. Das hat auch in der AK Anerkennung gefunden. Es handelt sich um ein gut durchdachtes Gesamtverkehrskonzept. In diesem Sinne beantragt die SP-Fraktion zustimmende Kenntnisnahme.

Ratspräsidentin D. Schraft: die Ratsmitglieder können dieses Geschäft zustimmend oder ablehnend zur Kenntnis nehmen. Es können auch nur Teile davon ablehnend zur Kenntnis genommen werden. Falls das der Fall sein sollte, wünscht die Ratspräsidentin genaue Angaben, welcher Teil abgelehnt wird.

M. Wenger (FDP): Das sGVK ist ein Riesenprojekt. Die FDP zollt der Projektleitung grosse Anerkennung und dankt allen Beteiligten für den grossen Einsatz. Was sind die Herausforderungen für das Verkehrskonzept in den nächsten 20 Jahren? Mehr Menschen und eine zunehmende Mobilität führen zu mehr Verkehr. Mehr Verkehr bei gleichbleibendem Platzangebot führt zu Staus. Fazit: Das Angebot muss erweitert werden und die Gesamtmenge des Verkehrs muss beschleunigt werden. Das Zukunftsbild von 2030 geht von zwei Stadtzentren aus. Die FDP erachtet diese Annahme als nachvollziehbar. Die Entwicklung von zwei urbanen Zentren – Winterthur Mitte und Neuhegi/Grüze – und starken Quartierzentren ist zu begrüssen. Das sGVK macht einen guten Eindruck. Es ist durchdacht und kompetente Fachleute konnten die Zusammenhänge aufzeigen. Es hängt alles zusammen, wie bei einem Domino. Wenn bei einer Massnahme in zentraler Funktion etwas klemmt, dann geht es nicht mehr weiter. Die FDP nimmt das Verkehrskonzept zustimmend zur Kenntnis. Auch wenn ein wichtiger Teil fehlt. Was gefällt am Konzept? Es macht einen machbaren, realistischen Eindruck und basiert auf einer detaillierten und guten Analyse. Es ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm, mit dem regionalen Verkehrskonzept und mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept. Dadurch stehen die Chancen gut, dass die Stadt Beiträge von Bund und Kanton erhält. Der Stadtrat hat aus dem Reifall von 2005 erfreulicherweise gelernt. Die Bildung von Hochleistungskorridoren für den öffentlichen Verkehr als zentrale Massnahme erachtet die FDP als sinnvoll, sie bezweifelt aber, ob das angesichts des momentanen Strassenquerschnitts realisierbar ist. Die Fraktion ist dankbar für die Querungen, durch die Knotenpunkte aufgelöst und der Verkehr beschleunigt wird. Für die FDP dürfte es mehr Querungen für alle Verkehrsteilnehmer geben.

Was gefällt der FDP nicht am sGVK? Es ist realistisch ohne eigentliche Visionen. Das macht das Ganze etwas langweilig. Im Rahmen des zweiten Stadtzentrums hätte es Platz für Visionen. Auch die Unterdrückung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gehört zu den Negativpunkten. Das Gewerbe benötigt die Flexibilität der Verkehrswege für den MIV. Der Individualverkehr darf nicht zu Tode dosiert werden. Die Technologieentwicklung wird nicht wirklich berücksichtigt. M. Wenger denkt dabei an das Entwicklungspotential von elektrisch unterstützten Fortbewegungsmitteln, zum Beispiel der Flyer und das Tempo mit dem man damit auf den Velowegen unterwegs sein wird. Bäume sehen schön aus, aber sie gehören nicht mitten auf die Strasse. Die Zürcherstrasse wird mit den Bäumen optisch schöner, aber bleibt sie auch leistungsfähig? Eine der wichtigsten Fragestellungen wird nicht beantwortet. Wird dank der vorgesehenen Massnahmen der Verkehrsfluss gesamthaft besser? Die Antworten dazu klingen zwar gut, aber sie stützen sich auf Vermutungen. Bei Investitionen von 370 Millionen genügt das nicht. Man muss den Erfolg der geplanten Massnahmen messen und überprüfen können, ob die Stadt mit dem Verkehrskonzept richtig liegt. Es braucht aussagekräftige Messwerte, die jeder versteht – zum Beispiel wie viel Zeit braucht man von Wülflingen zum Hauptbahnhof, sei das als Fussgänger, mit dem Velo, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto. Diese Zeitangaben sollen für die wichtigsten innerstädtischen Strecken erhoben werden. Damit das Parlament mehr Informationen erhält, hat die FDP-Fraktion das Postulat „Wegzeiten für Verkehrswege“ ausformuliert. M. Wenger bittet die Ratsmitglieder, das Postulat zu unterstützen, damit ein allfälliger Korrekturbedarf ermittelt werden kann.

Damit das Parlament früh genug mitarbeiten kann, hat die FDP 10 Vorschläge zum sGVK eingebracht. 1. ÖV-Hochleistungskorridore: Hier könnte in einer Fahrtrichtung eine Alternativroute gelegt werden, zum Beispiel Richtung Töss könnte eine Fahrtrichtung über die Zürcherstrasse, die andere über die Tössfeldstrasse geführt werden. 2. Automobilisten könnte das Rechtsabbiegen auch bei Rot gestattet werden. Zwar ist der Kanton für diese Regelung zuständig. Aber die Stadt könnte aktiv werden, um diese einfache Massnahme umzusetzen. 3. Eine Untertunnelung, auch für den motorisierten Individualverkehr, soll in die Überlegungen mit einbezogen werden. 4. Das Stadtbahnkonzept soll überprüft werden. Es könnten

zum Beispiel weitere Haltestellen und ein verdichteter Takt eingeführt werden. 5. Busnetz: Tangentialverbindungen sollen beibehalten oder ausgebaut werden. Nicht jede Linie muss über den Hauptbahnhof führen. 6. Entflechtung der Verkehrsströme mittels Kreuzungen und Überführungen auch für den MIV. 7. Flexible Bewirtschaftung von Fahrspuren: Wenn nur drei Spuren vorhanden sind, kann je nach Verkehr die Richtung der mittleren Spur geändert werden. 8. Parkraum: Den Bedürfnissen der Anwohner soll entsprochen werden. Kurzzeitparkplätze können oberirdisch und Langzeitparkplätze unterirdisch gebaut werden. 9. Die umweltfreundlichen Technologien für den Individualverkehr werden zunehmen und sollen in die Planung einbezogen werden. 10. Taxis sollen die Busspur benutzen können. Sie sind ebenfalls eine Art ÖV. Diese Vorschläge wird M. Wenger der Stadträtin P. Pedernana übergeben.

R. Harlacher (CVP): Die CVP-Fraktion nimmt das sGVK im zustimmenden Sinn zur Kenntnis. Es handelt sich um ein Gesamtkonzept mit vielen einzelnen Massnahmen. So ist es auch zu handhaben und zu sehen. Mit dem sGVK wird ein politisches Zeichen nach Zürich und nach Bern gesandt. Damit soll gezeigt werden, dass das Parlament hinter diesem Gesamtverkehrskonzept steht, und dass es eine breite Akzeptanz findet. Das sGVK beinhaltet eine Reihe von guten und zielführenden Massnahmen. Mit dem Konzept wurde aber ein weitergehendes Potential nicht berücksichtigt. Es wird sich zeigen, ob die Stadt mit diesem Konzept längerfristig der sich ändernden Mobilität gerecht wird und ob die Verkehrsprobleme der Stadt Winterthur damit gelöst werden können. Die CVP-Fraktion hätte sich mutigere Ansätze gewünscht – Beispiele sind das Tram oder die Stadtbahn. Damit könnte sich die Stadt langfristig auf neue Verkehrswege stützen. Das fehlt im Konzept. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind zielführend, das betrifft vor allem die Gesamtlösung zu Neuhegi/Grüze. Damit sollen ausgewogene Bedingungen für alle Verkehrsträger geschaffen werden. Das Teilkonzept ÖV, die Querung Grüze und die Massnahmen des Teilkonzepts Veloverkehr haben die CVP überzeugt. Kritisch beurteilt sie die ÖV-Hochleistungskorridore. Wie sind diese machbar? Zu wessen Lasten werden sie umgesetzt? Massnahmen für den MIV sind generell zu wenig berücksichtigt worden. Grössere Schritte wie Umfahrungen und Entlastungsstrasse sind nicht geplant, obwohl auch hier Handlungsbedarf besteht. Wichtig ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es sollen vor allem positive Anreize geschaffen werden, damit die Bevölkerung vom MIV auf den ÖV oder den Langsamverkehr umsteigt. Behindernde oder strafende Massnahmen gegen den MIV dürfen keine umgesetzt werden – zum Beispiel Verkehrsverengungen, Road-Pricing oder die Reduktion von Parkplätzen. Das wären – gerade was das Gewerbe anbelangt – keine guten Lösungen. Deshalb darf der MIV weder schikaniert noch behindert werden. Alles in allem nimmt die CVP das sGVK im positiven Sinn zur Kenntnis und dankt allen involvierten Stellen für die grosse Arbeit. Auch die Vernehmlassung war breit abgestützt. Das hat schlussendlich auch dazu geführt, dass die Kommission das sGVK einstimmig angenommen hat.

Ch. Ulrich (SP): Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat und dem zuständigen Amt für Städtebau für das vorliegende sGVK. Damit wird eine Basis geschaffen, um die anstehenden Verkehrsprobleme, die sehr komplex sind, umfassend zu beleuchten. Wichtig ist, dass vermeintliche Lösungen, die schlussendlich lediglich dazu führen, dass sich die Probleme von einem Standort an einen anderen verlagern, vermieden werden. Das sGVK, diese Gesamtschau, ist von grosser Wichtigkeit, weil darin die Probleme sauber aufgezeigt und ein realistischer, gesamtheitlicher Lösungsansatz skizziert wird. Positiv aufgefallen sind die umfassende Analyse der aktuellen Situation und die Verbindung zu den Rahmenbedingungen auf kommunaler, kantonaler und Bundesebene. Das sGVK steckt damit den Rahmen klar ab und orientiert sich auch an dem vom Gemeinderat beschlossenen Ziel, den Anteil des öffentlichen und Langsamverkehrs zu steigern. Die aufgezeigten Trends im Kapitel 5, Entwicklung Raum, zeigen auch für Winterthur in den nächsten Jahren ein grosses Wachstum auf. Ob die Stadt tatsächlich so stark wächst, beziehungsweise wachsen muss, wird den Gemeinderat in den nächsten Jahren noch intensiv beschäftigen. Für das vorliegende Konzept sind die getroffenen Annahmen aber vorsichtig realistisch und als Basis für die Ableitungen absolut vertretbar.

Gleichzeitig ist bei der künftigen Entwicklung generell darauf zu achten, dass das Wachstum möglichst wenig Verkehr erzeugt – was beispielsweise durch eine intelligente Durchmischung von Wohn- und Arbeitsräumen oder durch eine konsequente Quartiersversorgung möglich ist. Im Rahmen der Teilstrategie Siedlung zeigt das sGVK eine klare Strategie auf. Für die SP ist es wichtig, dass neben den zwei Zentren, der Altstadt und Neuhegi/Grüze, auch den Quartieren und ihrer Entwicklung Rechnung getragen wird. Die Quartiere sind für Winterthur von enormer Bedeutung und müssen gefördert werden. Auch den Grünräumen, die ein wichtiges Element für die Lebensqualität in Winterthur sind, ist in der Teilstrategie Siedlung die notwendige Beachtung geschenkt worden. Im Konzept ist auch die Rede von der überregionalen Koordination. Hier ist vor allem der Kanton und nicht die Stadt Winterthur gefordert. Der Kanton soll die überregionale Entwicklung koordinieren und für einen guten Ausgleich der Interessen sorgen. Es gilt insbesondere die Eigeninteressen der einzelnen Gemeinden mit denen der Region und des Kantons in Einklang zu bringen. In der Teilstrategie Verkehr kann sich die SP mehrheitlich dem sGVK anschliessen. Die konsequente Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs und die ÖV-Hochleistungskorridore sind zu begrüßen. Aber auch aus der Sicht der SP gibt es kritische Punkte. So wünscht sie sich eine schnellere Umsetzung der Massnahmen für den Veloverkehr und für die Veloparkierung am Hauptbahnhof. Aber auch Lösungen für die Verkehrsprobleme in Wülflingen und die Aufwertung des Wülflinger Dorfkerns hätte die SP gerne stärker priorisiert. Sehr kritisch steht sie dem Autotunnel zur Zentrumsumfahrung gegenüber. Alle bisherigen Anläufe konnten die Probleme keineswegs lösen. Deshalb sollte sich die Stadt Winterthur von dieser Planungsleihe möglichst bald verabschieden. Die SP hat darauf verzichtet den Experten weitere Vorschläge zu unterbreiten, wie das die FDP gemacht hat. Sie ist der Meinung, dass dem sGVK in der vorliegenden Version gute Noten erteilt werden kann und nimmt das Konzept zustimmend zu Kenntnis.

D. Oswald (SVP): Auch die SVP schliesst sich dem Dank an alle Beteiligten am sGVK an. Es handelt sich um eine intensive Arbeit. Das Konzept bildet die Planungsgrundlage für die nächste Zukunft. In der Kommission wurde das Konzept im positiven Sinn zur Kenntnis genommen – auch von der SVP. Einerseits wurde eine gemeinsame Grundlage geschaffen für die weiteren Umsetzungen und Planungen der Verkehrsfragen, andererseits soll Winterthur gegenüber dem Bund und dem Kanton einheitlich auftreten. Es würde niemandem nutzen, wenn sich der Gemeinderat selber im Weg stehen würde. Schliesslich waren es aber die Wirtschaftsverbände und die bürgerlichen Parteien, die die Eiszeit zwischen Stadt und Kanton und zwischen dem Stadtpräsidenten und der Volkswirtschaftsdirektion zum Schmelzen gebracht haben. Damit konnten 50 % der Projektkosten dem Kanton überwältet werden. Es gibt auch inhaltlich gute Ansätze im sGVK. Das ist einerseits die Idee der ÖV-Hochleistungskorridore. Auf kurze Distanz ist es sicher besser, wenn der ÖV benutzt wird und nicht das Auto. Damit kann auch die Transportkapazität der Busse besser ausgenutzt werden. Auch die ÖV-Verbindung St. Gallerstrasse/Sulzerallee ist eine gute Idee, die Unterstützung verdient, weil sie das Gebiet Hegi mit der Stadt verbindet. Es ist richtig, dass der Süd/Ost-Umfahrung nicht weiter Priorität eingeräumt wird, weil sie mit Sicherheit nicht gebaut werden kann. Es ist aber auch wichtig, dass das sGVK der Erschliessungsstrasse Oberwinterthur Priorität A einräumt, weil die Probleme im Entwicklungsgebiet Oberwinterthur mit den Einkaufszentren in der Grüze gelöst werden müssen.

Die Zustimmung der SVP zum sGVK darf aber nicht dahingehend interpretiert werden, dass sie mit allem einverstanden ist. Das ist nicht möglich. Eine Gesamtsicht zeigt, dass es für alle Parteien kritische Punkte gibt. Das Ziel des Modalsplitts ist für die SVP ein Kritikpunkt. Dieses Ziel ist nicht zu erreichen. Die SVP ist realistisch. Das ist aber kein Grund das Konzept abzulehnen. Mit einem sGVK kann die Realität aber nicht aus der Welt geschafft werden. Wie der Modalsplitt in Zukunft aussehen wird, das wird sich noch zeigen. Auch die SVP befürwortet die geplanten Verbesserungen für den ÖV. Damit diese realisiert werden können, müssen auf den Hauptachsen Kapazitäten geschaffen werden. Das betrifft vor allem die Strassen, auf denen der Urban Boulevard realisiert werden soll. Hier sind bereits Probleme vorhanden. Auch der Bus steht im Stau. Damit der Bus fahren kann und die entsprechenden Kapazitäten geschaffen werden können, muss der MIV weg von diesen Strassen. Wie kann das gehen? Sicher ist, dass sich der MIV nicht in Luft auflösen wird. Es braucht Ersatzlösun-

gen. Dazu gehört die Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte. Wer für den ÖV ist, müsste konsequenterweise auch für die Zentrumsumfahrung sein. Damit würden auch Quartiere wie die Breite aufgewertet, weil der Umwegverkehr über die Breite wegfallen würde. Der Verkehr könnte stadtverträglicher über die neue Strasse geführt werden. Eine weitere Massnahme sind auch Park + Ride Anlagen am Stadtrand, sodass die Pendler, die in Zürich arbeiten, nicht mit dem Auto in die Stadt fahren müssen. Sie könnten das Auto am Stadtrand abstellen. Früher standen an der Linie nach Stein am Rhein nicht bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung. Jetzt werden sie bewirtschaftet und stehen leer. Die Leute steigen nicht mehr auf die Bahn um. D. Oswald hofft, dass bei der Einbindung des sGVK ins regionale Verkehrskonzept Park + Ride Anlagen berücksichtigt werden. Nicht alle können auf dem Gebiet der Stadt Winterthur realisiert werden. Es wird niemanden wundern, dass die SVP Dosierstellen ablehnt, weil sie den Verkehr behindern. Es ist auch nicht umweltfreundlich, wenn die Leute, die eigentlich nach Winterthur wollen, aufgrund dieser Dosierstellen nach Konstanz weiterfahren. Man kann nicht an der Stadtgrenze aufhören zu denken, wenn man Umweltpolitik ernst meint. Die SVP steht für eine Verkehrspolitik ohne Ideologie ein, für eine Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger sachlich richtig berücksichtigt. An diesem Punkt wird das sGVK nicht allen Verkehrsteilnehmern gerecht. Die SVP wird weiterhin für eine pragmatische Verkehrspolitik kämpfen. Die FDP hat gezeigt, dass sie ebenfalls in diese Richtung gehen könnte und die Sache pragmatisch beurteilt. Eine gemeinsame Weiterentwicklung ist deshalb prüfenswert. D. Oswald fordert die Ratsmitglieder auf, das sGVK zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

M. Zeugin (GLP/PP): Wie versteht die GLP/PP-Fraktion das sGVK? Es geht darum, mit dem Gesamtverkehrskonzept möglichst viel Geld aus der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms nach Winterthur zu holen, damit in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden kann. Die Fraktion wird deshalb das sGVK positiv zur Kenntnis nehmen – mit einer Ausnahme. Es ist aber wichtig darauf hinzuweisen, dass die positive Kenntnisnahme des Konzepts kein Präjudiz für künftige konkrete Weisungen zu einzelnen Massnahmen ist. Dafür ist das sGVK viel zu umfassend. Die GLP/PP-Fraktion hat das sowohl während der Vernehmlassung als auch in der Kommissionsberatung stets betont. Das sGVK wurde in der Kommission an zwei Sitzungen in kurzer Zeit beraten. Es wäre unredlich, auf Grund der Bemühungen, das Geschäft in der entsprechenden Zeitachse zu beraten, einzelne untergeordnete Aspekte für allgemeinverbindlich zu erklären. M. Zeugin möchte sich im Hinblick auf die Debatte in der AK bei Stadträtin P. Pedergrana und bei ihrem Team bedanken. Es wurden sehr kritische Fragen und Forderungen in Bezug auf Teilaspekte gestellt. Alle Fragen wurden beantwortet.

Der wesentliche inhaltliche Punkt bei diesem Geschäft ist der Paradigmawechsel, der besagt, dass man künftig nicht mehr zu jeder Zeit mit jedem Verkehrsträger ohne Wartezeiten durch die Stadt kommen wird. Das ist für die Verkehrsteilnehmer äusserst ärgerlich. Aber als Politiker muss man auch noch andere Kriterien in die Beurteilung einfließen lassen. Das führt die GLP/PP-Fraktion zur Beurteilung dieses Konzepts. Was sind die wichtigen Entscheidungskriterien, die diesem Konzept zugrunde liegen? Auf der einen Seite ist die Stadt mit einem Wachstum der Mobilität konfrontiert. Sie verfügt aber nur über beschränkte Ressourcen in Bezug auf die Platzverhältnisse. Die Strassen können nicht einfach verbreitert werden und der Bau eines Tunnels ist mit den beschränkten finanziellen Ressourcen kaum realisierbar. Das Ziel des sGVK ist es, die bereits bestehende Infrastruktur als Gesamtsystem zu betrachten, die Kapazitäten zu erhöhen und die künftigen Mobilitätszunahmen einigermaßen vernünftig abzuwickeln. Man versucht das bestehende System zu optimieren, wenn möglich zu ergänzen und Entflechtungen zu realisieren. Das ist zu begrüßen. Die Problematik ist, dass der Stadt nur beschränkte Ressourcen zur Verfügung stehen. Die Rede ist von Investitionen in der Grössenordnung von 370 Millionen. Es ist positiv, dass der Stadtrat die Ressourcenplanung in Angriff nimmt. Die Fraktion ist aber überrascht, dass es dazu einen Anstoss braucht und dass im Budget 2012 keine Personalressourcen explizit zur Verfügung gestellt werden. In den nächsten zwei Jahrzehnten muss die Stadt eine enorme Aufgabe bewältigen. Die GLP/PP-Fraktion ist bereit diese mitzutragen. Es handelt sich um ein breit gefächertes Konzept, das nicht nur darauf basiert die bestehende Infrastruktur zu nutzen und zu optimieren. Wenn man aber die verkehrspolitischen Zielsetzungen erreichen will

– spricht den Modalsplitt – ist es wichtig, dass eine relativ hohe Realisierungsquote umgesetzt wird. Das bedingt aber klare Priorisierungen und eine zügige Umsetzung des Konzepts. In einigen Voten wurde das Fehlen von visionären Bestandteilen im sGVK kritisiert. Es war klug vom Stadtrat, dass er sich am Möglichen orientiert hat. Der Ball für Visionen liegt klar beim Gemeinderat. Es ist die Aufgabe des Stadtrates möglichst viel Geld aus dem Agglomerationsprogramm II nach Winterthur zu bringen und die anstehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Diese Aufgabe hat der Stadtrat gut erfüllt. Die M. Zeugin hat in der Kommissionsberatung verschiedene Punkte angesprochen, die zum grössten Teil geklärt werden konnten. Auf einen Punkt möchte die Fraktion speziell hinweisen. Es ist wichtig, dass nicht nur die radialen Verkehrswege angeschaut werden. Es ist entscheidend, was in der Diagonalen passiert. Wenn jemand von Oberwinterthur nach Seen will, ist es relevant, ob er 45 Minuten mit dem Bus benötigt oder 10 Minuten mit dem Auto. Dieser Ansatz muss vom Stadtrat ebenfalls geprüft werden, vor allem müssen Diagonalverbindungen realisiert werden.

Ein Aspekt des sGVK befriedigt nicht – nämlich der Bereich Siedlung. Diesen Teil wird die Fraktion explizit negativ zur Kenntnis nehmen. Das betrifft im Bericht das Kapitel 7, Seite 52 bis 70. Grundsätzlich ist die GLP/PP-Fraktion anderer Ansicht, als im sGVK dargestellt. Dabei geht es nicht nur um die Strategie, sondern auch um die Annahme, dass die Stadt Winterthur bis 2030 um 15'000 Einwohner und 5'000 Arbeitsplätze wachsen soll. Es wird immer wieder argumentiert, dass es in einzelnen Quartieren eine ausgewogene Entwicklung von Wohnen und Arbeiten geben müsse. Man muss aber die ganze Stadt im Blick behalten und kann nicht einzelne Quartiere isoliert betrachten. Momentan können lediglich 60 % der Erwerbsfähigen in der Stadt Winterthur arbeiten. Eine Senkung dieser Quote lehnt die Fraktion ab. Wohnen und Arbeiten müssen – wenn man die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt – näher zusammengebracht werden. Das ist nicht eine Frage der einzelnen Quartiere, sondern eine Frage der Gemeinde Winterthur. Das Näherbringen von Wohnen und Arbeiten hat auch Auswirkungen auf die Verkehrsspitzen. Gegenläufige Verkehrsspitzen haben nicht den gleichen Investitionsbedarf wie ein einseitiger Anstieg des Verkehrstroms. Die Effizienz eines Gesamtsystems ist wesentlich besser ausgelastet, wenn nicht alle am Morgen in die eine Richtung fahren und am Abend in die andere, sondern wenn jeweils in beide Richtungen gefahren wird. Das ist ein Aspekt, der verdeutlicht, dass man für eine zukünftige Entwicklung die Priorität auf die Arbeit setzen muss. Die Verkehrsspitzen verursachen sehr hohe Kosten sowohl bei der Bahn wie auch in anderen Bereichen. Die Stadt Winterthur darf sich nicht zu einer Schlafstadt entwickeln. Auch dafür braucht es Arbeitsplätze und es braucht Wertschöpfung. Dieses Ziel darf nicht gesenkt werden. M. Zeugin hat aufgelistet, welche konkreten Bauprojekte in der Stadt Winterthur bereits in der Realisierungsphase sind. Dabei hat er die Arbeitsplätze, die damit geschaffen werden können, gezählt. Wichtige Projekte sind: Archhöfe, Drehscheibe, Wintower, Haldengut, Steigmühle, Grüzefeld, Internationales Zentrum für Leistungs- und Breitensport (IZLB), Stellwerk, Neubau Hauptpost, Superblock – hier hängt die Anzahl Arbeitsplätze davon ab, was aus den freiwerdenden Büroräumen wird, ob diese zu Wohnungen umgebaut oder weiterhin als Büroräume genutzt werden. Bereits mit diesen Projekten liegt das Arbeitsplatzpotential bei 7000 bis 8000 Arbeitsplätzen. Das heisst die Annahme, dass bis 2030 lediglich 5000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden können, entspricht nicht den bereits laufenden Projekten. Auch die Entwicklungen in Neuhegi muss berücksichtigt werden. Aufgrund dieser Überlegungen nimmt die GLP/PP-Fraktion Kapitel 7, Teilstrategie Siedlung, Seite 52 bis 70 negativ zur Kenntnis. Die Ablehnung betrifft nur einen Teilaspekt. Die verkehrspolitischen Massnahmen sind im sGVK sauber erarbeitet. Deshalb wird diese Strategie auch unterstützt. In diesem Sinne wird die GLP/PP-Fraktion das sGVK positiv zur Kenntnis nehmen.

N. Gugger (EVP/EDU): Das sGVK ist, wie die Legislatorschwerpunkte, ein Grundlagenpapier, das der Stadtrat in eigener Kompetenz beschliesst. Im Rat wurden viele Wünsche geäussert, die in das Konzept einbezogen werden sollen. Die EVP/EDU-Fraktion nimmt das sGVK zustimmend zur Kenntnis, weil in der AK klar dargestellt worden ist, dass damit unter Anderem die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm II gesichert werden sollen. Die Fraktion dankt Stadträtin P. Pederngana und ihrem Team, für die grosse Arbeit, die sie geleistet haben. In der AK konnte das sGVK hinterfragt werden. N. Gugger hat das pragmati-

sche Handeln überzeugt. Der Stadtrat will für die Teilstrategie Verkehr, Gelder aus dem Agglomerationsprogramm II beantragen. Im Agglomerationsprogramm I sind einige Projekte zu kurz gekommen, deshalb darf die Gelegenheit jetzt nicht verschlafen werden. Dementsprechend kann der Stadtrat nicht träumen und Visionen entwickeln. N. Gugger hält Stadträtin P. Pedergrana zugute, dass sie diesen Aspekt klar dargelegt hat. Von allen Parteien wurden Träume und Visionen geäussert. Die EVP/EDU-Fraktion ist der Meinung, dass die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr genügend beachtet worden sind. Sie stellt aber fest, dass Arbeit und Wohnen nicht aufgehen, wenn man diesen Bereich in Bezug auf den Verkehr analysiert. Deshalb sollen Arbeit und Wohnen gefördert werden. Das gehört aber ganz klar ins Kapitel Visionen und dementsprechend wird die EVP/EDU-Fraktion im Gemeinderat weiter arbeiten und Visionen für den Bereich Wohnen und Arbeiten entwickeln.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Die Grüne/AL-Fraktion steht zum Gesamtverkehrskonzept.

Ch. Griesser wird für sein Votum nicht soviel Zeit in Anspruch nehmen wie seine Vorredner, weil er zum sGVK ohne Wenn und Aber Ja sagen kann. Er ist zudem der Ansicht, dass man auch erwähnen muss, auf welche Änderungen man sich freuen kann. Die Grüne/AL-Fraktion freut sich auf den ÖV-Hochleistungskorridor, dadurch wird der Bus nicht mehr im Stau stecken bleiben, oder auf die Veloschnellroute, die verbesserte Erschliessung der Quartiere mit dem ÖV, aber auch auf die Stadtbahn und die Urban Boulevards, auch wenn er nicht genau weiss, welche Sprache für diesen Ausdruck gewendet wurde. Auch die angestrebten Modalsplittziele gehen in die richtige Richtung. Selbstverständlich macht auch die Grüne/AL-Fraktion kritische Anmerkungen. Diese wurden in die Stellungnahme eingebracht und konnten teilweise berücksichtigt werden, teilweise nicht. Das ist aber nicht nur den Grünen so ergangen. Das wird in der aktuellen Debatte oft vergessen. Das Gesamtverkehrskonzept ist ein tragfähiger Kompromiss. Deshalb hat die AK mit 10 zu 0 Stimmen Ja gesagt. Das sGVK wird der Stadt Winterthur viel Geld bringen. Bund und Kanton helfen mit, die Infrastruktur der Stadt zu finanzieren. Es gibt kein Recht jetzt die Rosinen herauszupicken und zu sagen, wir wollen hier mehr und da weniger. Deshalb nimmt die Grüne/AL-Fraktion das sGVK im positiven Sinn zur Kenntnis.

M. Wäckerlin (GLP/PP): Das sGVK ist ein Dossier bei dem die Fraktionskolleginnen und Kollegen nicht immer einer Meinung sind mit M. Wäckerlin. Er hat sich bis und mit heute sehr schwer getan, zu entscheiden was er stimmen will, weil er zu relativ vielen Punkten Bedenken anmelden muss. Viele Bedenken hat M. Wäckerlin im Rat bereits wiederholt angemeldet, z.B. in Bezug auf die Planungszone Neu Hegi, das muss er nicht wiederholen. Er widerspricht aber der von S. Stierli (SP) geäusserten Auffassung, dass Winterthur weiter wachsen soll. Wenn die Einwohnerzahl von Winterthur wächst, dann müssen auch Strassen ausgebaut werden. Ein Wachstum der Strassen ist aber nicht vorgesehen. Man kann nicht immer mehr Einwohner nach Winterthur holen und meinen, die Strassen können bleiben wie sie sind. In dem Punkt schliesst sich M. Wäckerlin eher der Meinung von D. Oswald (SVP) an. Er lehnt die Vorstellung ab, dass ein Durchkommen ohne Stau grundsätzlich nicht möglich sein soll. Da braucht es kreative Lösungen.

Das sGVK ist zudem nicht innovativ genug. Es wurden keine aussergewöhnlichen Ideen entwickelt. Statt immer mehr zu regulieren, sollte man sich überlegen, ob nicht ein Signalisationsabbau zu einem flüssigeren Verkehr führen könnte. Doch für solche neuen Ansätze bräuchte es einen Verkehrssimulator, der das ganze Stadtnetz erfasst, inklusive Autobahn-umfahrung. M. Wäckerlin hat sich schweren Herzens entschieden das sGVK zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Er gibt aber nochmals zu Protokoll, was M. Zeugin (GLP) schon sagte, dass seine Zustimmung zum sGVK keinesfalls als Zustimmung für die einzelnen Projekte angesehen werden kann. Die GLP/PP-Fraktion wird jedes einzelne Projekt, wenn es vorgelegt wird, nochmals separat bewerten und frei darüber entscheiden. Konkret hört

M. Wäckerlin über den baumalleegesäumten „Urban Boulevard“, wo immer er das Konzept vorlegt, nur die Antwort, um bei einem englischen Ausdruck zu bleiben, das sei ein „No Go“. Das Dosierungs- oder Tröpfchensystem lehnt M. Wäckerlin ab. Allerdings soll es zumindest so moderat angelegt werden, dass es kaum spürbar sein soll. Die FDP hat eine Motion eingereicht und fordert, dass die Verkehrsströme gemessen und die Auswirkungen festgehalten

werden. Diese Messresultate werden sehr interessant sein. Im Prinzip soll es für alle Verkehrsteilnehmer angenehmer werden. M. Wäckerlin unterstützt die Forderung von M. Wenger (FDP), die Querung des Bahnhof Grüze auch für den Autoverkehr zu öffnen. Schliesslich wollen auch die Quartierbewohner mit dem Auto in die Stadt fahren können und nicht immer mit dem Bus. Um am Agglomerationsprogramm teilnehmen zu können, stimmt M. Wäckerlin dem sGVK mit den geäusserten Bedenken zu.

R. Diener (Grüne/AL) freut sich, dass auch die SVP-Fraktion die Süd/Ost-Umfahren begraben hat, die für den motorisierten Individualverkehr hätte gebaut werden sollen. Allerdings bringt die SVP jetzt die Zentrumsumfahrung ins Spiel. Obwohl bereits geklärt ist, dass diese maximal 10 % Entlastung für den innerstädtischen Strassenbereich bringen kann. Das ist genau der Punkt, an dem das sGVK ansetzt. Winterthur braucht keine neue Zentrumsumfahrung, sondern eine Weiterentwicklung des Systems, das bereits angedacht und im sGVK vorgesehen ist. Es braucht Dosierstellen, um den vorgesehenen Modalsplitt, der vom Stadtrat realistisch eingeschätzt wird, zu erreichen. Das ist aber nur möglich, wenn mit den Dosierstellen eine entsprechende Steuerung erfolgt und der Bus priorisiert wird. Das ist sehr wichtig. R. Diener ist ebenfalls der Meinung, dass das Zusammenbringen von Arbeit und Wohnen ein wichtiger Punkt ist. Wenn er aber sieht, welche Forderungen in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen von den Aussengemeinden an Winterthur gestellt werden, wird ersichtlich, dass dieser Ansatz nicht generell richtig ist. Die Aussengemeinden sollen ebenfalls Arbeitsplätze schaffen, dann gibt es keine Überflutung von Pendlern aus den Aussengemeinden in die Stadt und die Strassen würden entlasten. Winterthur braucht weder eine U-Bahn noch eine Schwebebahn und auch keine Vision um die Zukunft zu gestalten. Man muss lediglich das Vorgehen in anderen Städten beobachten. Zug ist eine Wirtschaftsregion, die mit Winterthur vergleichbar ist. Dort wurde ein Stadtbahnkonzept umgesetzt. Genau das müsste man in Winterthur intensiv verfolgen. Dabei ist die Vernetzung mit der Region sehr wichtig. Das ist nur möglich, wenn die bestehende Bahninfrastruktur besser genutzt wird. Sicher muss diese punktuell noch ergänzt werden. In den Aussenbereichen kann man vielleicht auch über zusätzliche Linien nachdenken. Mit einem Konzept für einen Mittelverteiler könnte die Leistung des ÖV erhöht werden. Insofern ist R. Diener mit dem sGVK sehr zufrieden, weil das Schwergewicht auf dem Langsamverkehr und dem ÖV liegt. R. Diener empfiehlt dem sGVK zuzustimmen.

M. Stauber (Grüne/AL) kann einen weiteren positiven Punkt vorbringen. In der Liste mit den zehn Vorschlägen, die von der FDP aufgelegt worden ist, fehlt noch etwas – nämlich der Slogan „Aus Liebe zu Winterthur“.

Stadträtin P. Pedergnana ist von der hochstehenden Debatte über das Zukunftsbild und das Verkehrskonzept der Stadt Winterthur sehr beeindruckt. Es ist so, das sGVK gibt eine Richtung vor, wie die Verkehrssituation trotz Wachstum verbessert werden kann. Es ist allen klar: Mit der Zustimmung zum sGVK hat der Gemeinderat nicht zu jeder Massnahme, die im Konzept steht, Ja gesagt. Das gilt auch für den Stadtrat, so MIV und den Verkehrsfluss ist es so, dass die städtischen Verhältnisse nur knapp genügen. Bemerkenswert ist, dass in den Sommerferien der Strassenraum absolut genügt hat und zwar zu jeder Tages- und Nachtzeit. In den Sommerferien waren lediglich 10 bis 15 % weniger Autos auf den Strassen. In einer wachsenden Stadt ist dieser Zustand nicht das ganze Jahr möglich. Die Verkehrsprobleme müssen aber gelöst werden. Der Stadtrat will eine wesensgerechte Mobilität. Es gibt je nach Situation verschiedene Verkehrsträger, die besser geeignet sind. Wer auf ein Auto angewiesen ist, beispielsweise das Gewerbe, soll ein stabiles Verkehrsnetz vorfinden. Wer in einen Bus einsteigt, soll die Gewähr haben, dass er nicht mit dem Bus im Stau stecken bleibt, sondern das Ziel rechtzeitig erreicht. Wenn man ein nachhaltiges Wachstum will, muss der Verkehr aktiv gesteuert und gelenkt werden. Das ist im Interesse aller. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist das Rückgrat einer florierenden Stadt. Es ist auch wichtig, dass die Strassenräume von Winterthur eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Das soll mit den Urban Boulevards erreicht werden. Damit soll eine verbesserte Wohn- und Lebensqualität erreicht werden. Das kann bedeuten, dass die Trottoirs verbreitert, die Übergänge

verbessert oder Bäume gepflanzt werden. Was im konkreten Fall umgesetzt wird, muss vor Ort studiert werden.

Es wurde bemängelt, dass in diesem Konzept die Visionen fehlen. Das sGVK hat nicht primär das Ziel Visionen zu entwickeln. Für die nächsten 18 Jahre geht es darum, den Zuwachs zu bewältigen. Die Stadt und der Kanton wollten gemeinsam einen Weg aufzeigen. Das sGVK ist vielleicht nicht visionär, aber es ist ambitioniert. Mit der Auflistung der verschiedenen Massnahmen ist das Ziel hoch gesteckt. Der Stadtrat wird alles daran setzen, dass möglichst viel umgesetzt werden kann. Wenn das gelingt, hat er viel für die Stadt erreicht. Das sGVK ist kein Wunschkatalog, sondern enthält Massnahmen, die realisierbar sind. Metro oder Tram: Im sGVK wird begründet, wieso nicht auf die Metro oder das Tram umgestiegen werden kann, obwohl das Tram ein leistungsfähiges Verkehrsmittel ist. Bis 2030 kann mit dem Bussystem das Passagieraufkommen bewältigt werden. Es sind noch nicht alle Studien ausgewertet und eine Studie, mit der die Stadtbahn geprüft werden soll, ist noch nicht abgeschlossen. Mit Stadtbahn ist aber nicht das Tram gemeint, sondern die bessere Nutzung der Gleise im städtischen Netz. Das Problem der Flyer sei nicht gelöst, wurden kritisiert. Dieses Problem gehört auf die Ebene der Verkehrsregelungen und nicht auf die Ebene eines Konzepts und muss gesamtschweizerisch gelöst werden. Die 10 Vorschläge der FDP wird der Stadtrat gerne studieren, ebenso weitere Vorschläge. Es wurde vorgeschlagen, die Anliegen für den Veloverkehr schneller umzusetzen. Die Veloquerung beim Hauptbahnhof wird ein wichtiges Thema sein auch im Rahmen des Monitoring in der BBK und dem Echorum der Arbeitsgruppe Velo.

Die Aufwertung des Zentrums Wülflingen wurde gefordert. Dieses Projekt läuft bereits. Zusammen mit der Bevölkerung werden die Bedürfnisse ermittelt und Lösungen entwickelt. Es wurde gefordert, dass von den Planungsleichen Heiligberg- und Brüttentunnel Abschied genommen wird, zudem ist auch die neue Zentrumsumfahrung umstritten. Diese Vorschläge wird der Stadtrat in die weiteren Überlegungen aufnehmen. Die Zentrumsumfahrung ist zwar im sGVK enthalten, allerdings mit einem späten Realisierungshorizont bis 2030. Die Dosierstellen, die zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) gehören, wurden zum Teil abgelehnt. Die RVS ist ein Projekt des Kantons. Auch die Aussengemeinden haben in dieser Hinsicht vielleicht falsche Vorstellungen. Eine Dosierstelle gibt es bereits an der Klosterstrasse. Das bedeutet, dass die Grünphase um 5 bis 10 Sekunden verkürzt wird, wenn es auf der Zürcherstrasse zu einem Stau kommt. Man muss jeweils recht früh mit der Steuerung des Verkehrsflusses in die Zürcherstrasse beginnen. Diese Dosierstelle ist kaum spürbar, sonst wären dazu längst Leserbriefe geschrieben worden. Die Angst, dass man von den Aussengemeinden nicht mehr in die Stadt kommt, ist nicht berechtigt. Die Rotphasen werden nur unwesentlich verlängert, wenn das städtische Verkehrssystem überlastet ist.

Zum Kapitel 7, Teilstrategie Siedlung wurde ein Ablehnungsantrag gestellt. Stadträtin P. Pedernana weist darauf hin, dass dieser Ablehnungsantrag vielleicht nicht nötig ist. Im sGVK steht, dass der Stadtrat eine Annahme treffen musste, wie viele Arbeitsplätze geschaffen werden und wie hoch der Zuwachs sein wird. Der Stadtrat nimmt an, dass im Jahr 2030 15'000 Einwohnerinnen und Einwohner mehr in der Stadt wohnen werden und 5000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Potential zur Schaffung neuer Arbeitsplätze ist aber grösser. Das ist bekannt. Man könnte 7000 bis 8000 Arbeitsplätze ansiedeln. Im sGVK steht: „Je nach Art der Nutzung der Fläche – extensiv oder intensiv – und abhängig von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung ist eine doppelt so hohe Zunahme der Arbeitsplätze durchaus denkbar. Die Stadt unterstützt die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze nach ihren Möglichkeiten und hält deshalb grundsätzlich an den heutigen Industrie- und Gewerbezonon fest.“ Der Stadtrat ist aber nicht in der Lage alles bis ins Detail zu steuern. Er kann eine Zonenplanung erstellen und diese Zonen erschliessen. Aber der Hauptteil dieser Flächen gehört nicht der Stadt. Der Stadtrat kann nur Einfluss nehmen. Er kann nur ganz selten über die Anzahl Arbeitsplätze bestimmen. Wenn der Stadtrat doch einmal bestimmen kann, gibt es oft ein übergeordnetes Gesetz, das dazu führt, dass flächenintensive Arbeitsplätze angesiedelt werden – nicht unbedingt das, was dem Stadtrat vorschwebt. Es wurde gesagt, dass die umliegenden Gemeinden sich nicht darauf verlassen dürfen, dass alle Arbeitsplätze in Winterthur angesiedelt werden. In der Regionalplanung Winterthur und Umgebung steht, dass ein gutes Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Einwohnerinnen und Einwohnern angestrebt wird. An gewissen Standorten soll das Industrieareal möglichst intensiv genutzt

werden. Auch die umliegenden Gemeinden können nicht alles steuern. Der Stadtrat hat Gebiete festgelegt und Analysen in Auftrag gegeben, wie arbeitsplatzintensiv die verschiedenen Zonen genutzt werden. Es gibt Standardvorgaben und es ist bekannt, dass zur Erreichung der 2000-Watt-Gesellschaft möglichst arbeitsintensive Arbeitsplätze wichtig sind. Auch die Anbindung an den ÖV sollte möglichst gut sein. Der Stadtrat versucht seinen Einfluss in diese Richtung geltend zu machen. Die schnelle Umsetzung der Anliegen von Velofahrerinnen und Velofahrern ist auch das Ziel des Stadtrates. Stadträtin P. Pederngana schätzt es, dass diesem Gesamtverkehrskonzept grundsätzlich sehr viel Wohlwollen entgegengebracht wird. Sie ist überzeugt, dass es wichtig ist, dass der Winterthurer Gemeinderat gegenüber dem Kanton ein starkes Signal aussendet. Es wird beim Kanton wahrgenommen, wie der Gemeinderat zu diesem sGVK Stellung nimmt. Die Stadträtin ist froh, dass die Ratspräsidentin zugesichert hat, dass die Stimmen ausgezählt werden, wenn über das sGVK abgestimmt wird. Damit das Stimmenverhältnis als Fakt dem Kanton mitgeteilt werden kann. Der Stadtrat hat das sGVK mit dem Kanton zusammen erarbeitet. Diese Zusammenarbeit war sehr konstruktiv. Stadträtin P. Pederngana hofft auf eine gute Aufnahme des Geschäfts.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Antrag abstimmen, Kapitel 7, Teilstrategie Siedlung Seite 52 bis 70 im negativen Sinn zur Kenntnis zu nehmen.

Der Rat lehnt den Antrag ab und nimmt Kapitel 7, Teilstrategie Siedlung mit 30 zu 25 Stimmen im positiven Sinn zur Kenntnis.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über die zustimmende Kenntnisnahme des sGVK abstimmen.

Der Rat nimmt das sGVK mit 56 Stimmen im zustimmenden Sinn zur Kenntnis.

6. Traktandum

GGR-Nr. 2011/061: Kredit von CHF 1'370'000 für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes (Laufstall für Mutterkühe) für den Pachtbetrieb Taggenbergstrasse 76, 8408 Winterthur

H. Keller (SVP): Im Jahr 2007 hat der Gemeinderat dem Strategiepapier zur Landwirtschaft mehrheitlich zugestimmt. Der Stadtrat hat daraufhin den Auftrag erhalten, die Strategie weiterzuentwickeln. Das vorliegende Geschäft betrifft den Kredit von 1,37 Millionen für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes für den Pachtbetrieb Taggenberg. Über die geplanten Neubauten wurde auch in der Zeitung oft berichtet. H. Keller hofft, dass diese Diskussion heute Abend beendet werden kann. Der Pächter des Landwirtschaftsbetriebs Taggenberg hält sich in zwei Ställen 16 Kühe und 12 Rinder sowie einige Kälber. Die beiden Ställe sind rund 80 Jahre alt und entsprechen nicht mehr den Anforderungen an einen modernen, wirtschaftlichen Landwirtschaftsbetrieb. Ebenfalls erfüllt dieser Betrieb ab dem 1. September 2013 die gesetzlichen Tierschutzvorschriften nicht mehr. Was ist geplant? H. Keller zeigt die Grundrisse des neuen Ökonomiegebäudes. Geplant ist der Bau eines Laufstalls für rund 50 Mutterkühe und Kälber. In diesem Betrieb wird keine Konsummilch produziert, sondern Fleisch. Das Raumprogramm umfasst eine Jauchegrube, die unter dem Boden gebaut wird und gross genug dimensioniert werden muss. Der Stall und die Nebengebäude umfassen das Futtertunn mit Heulager, den Fressgang, den Fressplatz, die Liegeboxen, den Laufgang, den Laufhof, die Verladerampe, die Quergänge, die Tiefstreuliegeflächen und die Abkalbboxen. Im Wirtschaftsraum sind die Technik, die Garderobe, WC/Dusche und das Büro untergebracht. Das Dach des Laufstalls wird mit grauem Eternit gedeckt. Silos: Vorgesehen sind zwei Fahrsilos – im Gegensatz zu Zell, dort wurden Hochsilos gebaut. Fahrsilos sind betonierte Elemente, die nicht so hoch sind. Dadurch sehen sie schöner aus und zudem sind sie ökologischer. Das Futter wird in diesen beiden Silos gelagert. Erschliessung: Es braucht Leitungen für die Kanalisation, das Wasser, den Strom und das Telefon.

Zur Umgebung gehört die Erstellung von Strassen und Plätzen mit Kiesbelag. Das Dach ist so dimensioniert, dass später eine grossflächige Fotovoltaikanlage installiert werden kann, wenn Stadtwerk diese Fläche nutzen will. Nach der Fertigstellung muss der Betrieb auf Bioanbau umgestellt werden. H. Keller zeigt zwei Ansichten, wie der Hof aussehen soll. Für den Bau des Laufstalls wird Holz verwendet. Die Kosten sind in der Weisung aufgelistet. Total wird der Bau 1,46 Millionen kosten, davon kann der bereits bewilligte und beanspruchte Projektierungskredit in der Höhe von 90'000 Franken abgezogen werden. 194'000 Franken muss der Pächter in Eigenleistung erbringen. Diese Eigenleistung umfasst hauptsächlich Stalleinrichtungen. Der Kostenvergleich zeigt, dass die Kosten pro Mutterkuhplatz auf dem Hof Taggenberg 21'200 Franken betragen werden. Der Mittelwert eines Mutterkuhplatzes gemäss Statistik Agroscope Reckenholz-Tänikon (ART) beträgt 24'400 Franken. Diese Zahl muss aber nach unten korrigiert werden, weil in der Statistik ART lediglich mit 27 Mutterkühen gerechnet wird, im neuen Ökonomiegebäude für den Pachtbetrieb Taggenberg können aber 42 Mutterkühe untergebracht werden. Deshalb ist der Bau zwar nicht günstig, liegt aber im Rahmen. Der Pachtzins beläuft sich neu auf 30'560 Franken pro Jahr. Die Erhöhung beträgt damit 12'730 Franken. Termine: Wenn der Rat heute dem Kredit zustimmt, kann im Mai 2012 mit dem Bau begonnen werden. Die Bauvollendung ist auf den September 2012 vorgesehen. Dieser Kredit wurde von der Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) nach einer Sitzung und nach der Besichtigung des Betriebes mit 6 zu 3 Stimmen angenommen.

Die SVP-Fraktion stellt einen Rückweisungsantrag für die nächsten 5 Jahre. Der Pächter des Taggenbergs wird in wenigen Jahren pensioniert. Die Nachfolge ist nicht gesichert. Die Schweizerische Landwirtschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Veränderungsprozess. Die neue Landwirtschaftspolitik des Bundes wird jetzt schrittweise umgesetzt. Dabei werden die Landwirte mit der zunehmenden Marköffnung konfrontiert, was zu Einbussen praktisch in allen Erwerbszweigen führen wird. Mit der Agrarpolitik 2011 werden die Märkte noch weiter dereguliert. Das führt zu sinkenden Produktionspreisen und somit zu stark sinkenden Einkommen. Letzte Woche konnte man lesen, dass der Milchpreis weiter sinkt. Die agrarpolitischen Rahmenbedingungen zwingen die Landwirte die Betriebe zu vergrössern. Die Stadt Winterthur verfügt über sehr viel Landwirtschaftsland und hat dieses Land über Jahrzehnte an private Landwirte verpachtet. Nun sollen die städtischen Landwirtschaftsbetriebe vergrössert werden, das ist verständlich. Das Problem ist, dass den privaten Landwirten das gepachtete Land, das sie zum Teil seit Generationen bewirtschaften, weggenommen wird. Ein grosser Teil dieser Landwirte haben selber investiert und neue Ställe gebaut. Der Stadtrat hat versprochen, dass die Landwirte das Pachtland behalten können bis es überbaut wird. Das ist jetzt nicht mehr der Fall. Deshalb stellt sich die Frage, ob diesen Landwirten das Land weggenommen und damit ihre Existenz gefährdet werden darf, um zwei oder drei städtischen Betrieben mit Steuergeldern eine neue Existenz zu ermöglichen. Im Fall des Betriebes in Zell, der ebenfalls für teures Geld umgebaut worden ist, arbeitet der Pächter jetzt zu 80 % bei einer Versicherungsgesellschaft. H. Keller hofft, dass die stadteigenen Betriebe durch die Auflösung eines Teils der Bauernhöfe, die der Stadt gehören, vergrössert werden können. Das Land darf nicht ständig den Pächtern, die dieses Land seit Generationen bewirtschaften, weggenommen werden. Deshalb stellt die SVP den Antrag das Geschäft um 5 Jahre zurückzustellen und eine Neubeurteilung des Betriebes bei der Pensionierung des Pächters vorzunehmen. Der Betrieb Taggenberg kann mit wenig Aufwand für einige Jahre tierschutzgerecht weitergeführt werden. Es stimmt, dass die Stadt Winterthur Landwirtschaftsbetriebe braucht, damit sie weiterhin Landwirtschaftsland erwerben kann. Das regelt das Landwirtschaftsgesetz. Wenn die Stadt den Betrieb in Reutlingen behält, der sehr zentral gelegen ist, kann die Stadt weiterhin bis weit nach Wülflingen, Wiesendangen und Seen Landwirtschaftsland kaufen. H. Keller dankt den Ratsmitgliedern für die Unterstützung des Rückweisungsantrags.

Ratspräsidentin D. Schraft muss noch abklären, ob eine Rückweisung für die nächsten 5 Jahre zulässig ist. Als nächstes wird im Rat über die Rückweisung diskutiert.

L. Banholzer (EVP/EDU): Die EVP/EDU-Fraktion unterstützt die Rückweisung nicht. Der Stall des Bauernhofs ist veraltet und er muss erneuert werden, auch wenn der Pächter in einigen Jahren pensioniert wird. Es gibt genug junge Bauern, die jederzeit diesen Hof über-

nehmen würden. Deshalb sieht die Fraktion keinen Grund die Neuerstellung des Ökonomiegebäudes hinauszuschieben, bis der Pächter pensioniert ist.

M. Baumberger (CVP): Die CVP-Fraktion unterstützt den Antrag des Stadtrates einstimmig, das Ökonomiegebäude des Pachtbetriebs Taggenberg neu zu erstellen. Die Kosten sind zwar erwiesenermassen leicht zu hoch. Die CVP-Fraktion bittet deshalb den Stadtrat in Zukunft noch genauer auf die Kosten zu achten. Wenn das Ökonomiegebäude des Pachtbetriebs Taggenberg neu erstellt wird, überwiegt aber trotzdem der Nutzen, den dieser Neubau bringen wird. Auch weil das der Stadt Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft offen hält, die nicht unterschätzt werden dürfen.

J. Lisibach (SVP) begrüsst speziell die anwesenden Bauern. Er wird sich bei diesem Geschäft der Stimme enthalten. Grundsätzlich ist er der Meinung, die Ratsmitglieder sind nicht gewählt, um sich der Stimme zu enthalten und will begründen, warum er das trotzdem tut. Das vorliegende Geschäft hat in Wülflingen bei den direkt und indirekt betroffenen Bauern zu reden gegeben. J. Lisibach ist Präsident der SVP Wülflingen und wohnt zwischen den betroffenen Höfen – man könnte sagen, in der Schusslinie. Es gibt durchaus Gründe, die für beides sprechen. Einerseits sind die Ställe alt und müssen aufgrund der Tierschutzgesetzgebung erneuert werden. Andererseits fürchten die Bauern um ihr Pachtland, das kann nicht von der Hand gewiesen werden. Immer wenn die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse fallen, wird den Bauern erklärt, dass sie sich ein zweites oder drittes Standbein aufbauen sollen. Wenn sie das umsetzen, sind es plötzlich Nebenerwerbsbauern. J. Lisibach wird sich der Stimme enthalten. Damit können die Wülflinger Bauern zwar alle unzufrieden sein mit ihm, aber keiner kann ihm vorwerfen, er hätte Partei ergriffen. Zuhanden des Protokolls stellt J. Lisibach zwei Fragen. Wird in absehbarer Zeit Pachtland, das an private Bauern verpachtet ist, gekündigt. Was sagt die Stadt zum Vorwurf, es werde nur Landwirtschaftsland gekauft, damit es in Bauzone umgewandelt werden kann?

E. Wettstein (SP) schliesst sich der Argumentation von L. Banholzer an. Er weiss zwar nicht, wann der Bauer pensioniert wird. Darüber wurde in der Kommission nicht gesprochen. E. Wettstein weiss nur, dass er selber ebenfalls bald pensioniert wird. Wenn man ihm an seinem Arbeitsplatz erklären würde, dass er nichts mehr in seinen Beruf investieren kann, weil er in 4 Jahren aufhört, könnte er das kaum akzeptieren. Das ist doch eine seltsame Argumentation. Beim Besuch auf dem Bauernhof hat der Pächter einen vitalen und innovativen Eindruck gemacht. Wenn der neue Laufstall nicht gebaut wird, kann der Hof kaum weiterhin verpachtet werden. Deshalb ist E. Wettstein gegen diese Rückweisung.

J. Altwegg (Grüne/AL): Braucht die Stadt Winterthur eigenes Landwirtschaftsland oder nicht? Das ist eine Grundsatzdiskussion, die geführt werden müsste. Ist das so, dass einige Pächter aufgrund der Neuerstellung des Ökonomiegebäudes Pachtland verlieren? Wenn ja, könnte man das Land vielleicht abtauschen und mit neuen Parzellen ergänzen. Dass der Bauer in 5 Jahren pensioniert wird, ist eine spezifische Begebenheit. Wenn es einen Nachfolger gibt, braucht auch dieser einen tiergerechten Stall. Der Neubau ist also so oder so notwendig. Gerade weil der Bauernhof auf Biolandbau umgestellt werden soll, bietet er gute ökonomische Voraussetzungen für die Zukunft. Die Nachfrage nach Bioprodukten wird ständig grösser. Auch der Mehrwert dieser Produkte steigt. Die Grüne/AL-Fraktion unterstützt die Rückweisung nicht.

B. Meier (GLP/PP): Mit der Rückweisung wird ein Vorentscheid getroffen, ob der Betrieb weitergeführt oder mittelfristig aufgegeben werden soll. Aus der Sicht der GLP/PP-Fraktion gibt es verschiedene politische Bereiche, die regelmässig zur Kritik Anlass geben, weil der Stadtrat kein Gesamtkonzept vorlegen kann. Das gilt im Bereich der Landwirtschaft nicht. Die GLP/PP-Fraktion teilt die Wertschätzung des Stadtrates für die Landwirtschaft auf Stadtgebiet und den sorgfältigen, langfristigen strategischen Umgang mit dem eigenen Landwirtschaftsland. Die städtische Politik in diesem Bereich unterstützt die GLP/PP-Fraktion im Grundsatz und begrüsst insbesondere, dass im Jahr 2007 das langfristig angelegte Landwirtschaftskonzept erstellt worden ist, das alle Pachtbetriebe mit einschliesst. Damals wurde

festgelegt, welche Betriebe mittel und langfristig erhalten werden sollen und welche nicht. Den Taggenberg will man erhalten und die entsprechenden Investitionen tätigen. Das Parlament muss die Rahmenbedingungen der konkreten Projekte prüfen. Die GLP/PP-Fraktion sieht aber keine ausschlaggebenden neuen Rahmenbedingungen, die die strategischen Vorgaben auf den Kopf stellen würden. Auch deshalb ist dieser Betrieb zu erneuern. Die GLP/PP-Fraktion stimmt dem Stadtrat grundsätzlich zu.

F. Helg (FDP): Die grundlegende Auseinandersetzung mit der Zukunft der städtischen Landwirtschaftsbetriebe hat bereits im Jahr 2007 stattgefunden, als die Zukunftsstrategie für die städtischen Landwirtschaftsbetriebe debattiert wurde. Die FDP-Fraktion hat damals im zustimmenden Sinn Kenntnis genommen. In der Debatte hat die Fraktionssprecherin B. Günthard-Maier folgendes ausgeführt. „Das Landwirtschaftsland ist eine wichtige Landreserve, die eine grosse Bedeutung für die Stadtentwicklung hat. Die Einflussnahme auf das Landschaftsbild als städtisches Naherholungsgebiet soll bewahrt werden. Bezüglich der Finanzierung der einzelnen Vorlagen wird die FDP-Fraktion die Vorschläge des Stadtrates genau prüfen.“ Die Fraktion steht noch immer hinter diesen Aussagen. Deshalb ist es auch aus heutiger Sicht sinnvoll diesen Hof zu sanieren. Der Sanierungsbedarf ist offenkundig, namentlich auch im Hinblick auf den Tierschutz. Die Kosten sind plausibel und halten Stand im Vergleich zu den Mittelwerten der Forschungsanstalt Agroscope Reckenholz-Tänikon. Deshalb wird die Fraktion den Rückweisungsantrag nicht unterstützen und dem Kredit zustimmen.

J. Würgler (SP): Auch in der SP gibt es einige kritische Anmerkungen zu dieser Landwirtschaftsvorlage. Die SP-Fraktion war damals gegen diese Zukunftsstrategie, weil der Grundsatz, dass die Betriebe auf Biolandbau umgestellt werden müssen, nicht in der Strategie enthalten ist. Grundsätzlich ist die Subventionierung der Landwirtschaft eine Angelegenheit des Bundes. Wenn der Gemeinderat diese Vorlage ablehnt, spart die Stadt Winterthur 1,37 Millionen. Das Landwirtschaftsland wird weiter bewirtschaftet. Es liegt nicht brach. Die Parameter, die aufgelistet werden und die unbedingt eingehalten werden müssen, damit die Stadt Landwirtschaftsland erwerben kann – nämlich, dass die Stadt Bauernhöfe besitzen muss etc. – sind trotzdem erfüllt. Im Grunde genommen braucht die Stadt Winterthur einen Hof. In der Landwirtschaftsstrategie sind es 8 Höfe. Wenn sich die Landwirtschaft so schnell wandelt, dass die Höfe weiter vergrössert werden müssen, dann müsste die Stadt die Zukunftsstrategie rasch überarbeiten. Vor allem, wenn diese Strategie so viel Geld kostet. Es wurde ein Rückweisungsantrag eingebracht. Man kann nicht die Leute von ihren Höfen vertreiben. Deshalb ist die Pensionierung eines Pächters ein Grund, um sich zu fragen, ob der Hof weiter betrieben werden soll. J. Würgler ist tendenziell geneigt, die Weisung an den Stadtrat zurückzuweisen. Hier wäre ein Plan B durchaus angesagt. Das Land könnte verpachtet werden und die Stadt könnte 1,37 Millionen sparen. Der Rückweisungsantrag hat für J. Würgler einen gewissen Reiz.

E. Wettstein (SP): Es ist hart, wenn einem ein Kollege von hinten in den Rücken schiesst und er die Weisung nicht einmal richtig gelesen hat. Dieser Hof wird auf Biolandbau umgestellt. Das war eine Forderung der SP, als die Landwirtschaftsstrategie diskutiert wurde. Deshalb hat auch ein Teil der SP damals der Strategie zugestimmt. Nicht alle Fraktionsmitglieder waren dagegen.

Ch. Griesser (Grüne/AL): Das Ökonomiegebäude kann jetzt für 1,37 Millionen gebaut werden. Zu welchem Preis das Gebäude in 5 Jahren zu haben sein wird, kann niemand sagen. Wenn man zurückschaut, muss man feststellen, dass die Teuerung in den letzten Jahren auf dem Bau recht hoch war. Es ist also möglich, dass das Ökonomiegebäude in 5 Jahren 10 % teurer sein wird. Deshalb ist Ch. Griesser gegen den Rückweisungsantrag.

J. Würgler (SP) kann es nicht ändern. E. Wettstein sitzt mit dem Rücken zu ihm. Es ist ehrenwert, dass der Hof auf Bio umgestellt wird und kommt der SP entgegen. Aber vielleicht ist das auch ein Lockvogel, damit die Fraktion zustimmt. Darauf würde J. Würgler seinen Entscheid nicht abstellen.

Stadträtin V. Gick bittet die Ratsmitglieder, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Es ist bekannt, dass sich die Stadträtin leidenschaftlich für die Landwirtschaft und die städtischen Betriebe einsetzt. Sie ist überzeugt, dass es sinnvoll ist, wenn die Stadt eigene Landwirtschaftsbetriebe besitzt. Im Rahmen des Zukunftskonzepts hat der Stadtrat eine Auslegeordnung gemacht. Auf dieser Grundlage konnte er entscheiden, welche Höfe überlebensfähig sind. Stadträtin V. Gick erinnert die Ratsmitglieder daran, dass die Pachtbetriebe die Auflagen der Stadt, wie das Land zu bewirtschaften ist, einhalten müssen. In der Stadt Winterthur gibt es zum Beispiel ca. 700 Hochstammbäume, weil die Pächter diese Bäume bewirtschaften müssen. Das macht die städtischen Landwirtschaftsbetriebe wertvoll. Der Naturschutz hat einen hohen Stellenwert, genauso wie die Biolandwirtschaft. Der Stadtrat ist froh, dass der Hof Taggenberg auf Bio umgestellt werden kann. H. Keller hat es gesagt, die Ställe sind alt und müssten 2013 geschlossen werden. Dem Pächter würden einfach die Ställe geschlossen und er könnte schauen, wovon er leben soll. Die Stadt ist vertraglich gebunden. Der Pachtvertrag muss eingehalten werden. Dass die Stadt den Hof in Wülflingen behalten will, hängt auch damit zusammen, dass das der einzige städtische Landwirtschaftsbetrieb in Wülflingen ist. Wenn die Stadt Landwirtschaftsland erwerben will, muss ein städtischer Betrieb innerhalb von 4 bis 6 km liegen. Ein Hof reicht deshalb für die Stadt Winterthur nicht aus. Die Stadt besitzt Landwirtschaftsbetriebe in Seen, in Oberwinterthur und in Wülflingen. Den Betrieb in Wülflingen muss die Stadt unbedingt halten. Eine Rückweisung auf 5 Jahre macht keinen Sinn. Im übernächsten Jahr dürfen in den alten Ställen keine Tiere mehr untergebracht werden. Es wurde angesprochen, dass die Stadt in den letzten Jahren einen Teil des Pachtlandes gekündigt hat. Äcker und Wiesen wurden ausschliesslich dann gekündigt, wenn die Pächter nicht in ihrer Existenz gefährdet waren. Das will die Stadt weiterhin so halten. Die Ratsmitglieder erinnern sich sicher an die entsprechende Interpellationsantwort. Die Stadt hat viel mehr Land an Fremde verpachtet, als an die eigenen Pächter. Das zeigt, dass die Stadt fair handelt. Im letzten Jahr wurde der Landwirtschaftsbetrieb Iberg geschlossen und der Landwirtschaftsbetrieb in Reutlingen wurde gekündigt. In ein paar Jahren wird er ebenfalls geschlossen. Die Pacht des Betriebs Felsenhof, der ebenfalls in Seen liegt, läuft in 6 bis 8 Jahren aus, weil der Pächter pensioniert wird. Der Stadtrat legt verschiedene Höfe zusammen. Auf Stadtgebiet wird es dann noch lediglich 5 Höfe geben. Diese sind gut positioniert und überlebensfähig. Die Stadträtin bittet die Ratsmitglieder, den Rückweisungsantrag zurückzuweisen.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über den Rückweisungsantrag abstimmen.

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag mit deutlicher Mehrheit ab.

B. Meier (GLP/PP): Die Kritik der GLP/PP-Fraktion an der Weisung zum Taggenberg betrifft einerseits die Kosten und andererseits die ausgewiesene Bruttorendite. Beim Kostenvergleich, der gemacht worden ist, werden die Kosten pro Mutterkuhplatz mit 21'200 Franken ausgewiesen und der Statistik der Agroscope Reckenholz-Tänikon (ART) von 24'400 Franken gegenübergestellt. Es wird gesagt, dass die Zahlen aus vergleichbaren Betrieben stammen. Das ist nicht der Fall. Der Benchmark von 24'400 Franken je Mutterkuhplatz ist ein Mittelwert von Bauten mit 27 Mutterkühen. Der Laufstall im Taggenberg wird aber für 42 Mutterkühe gebaut. Dieser Vergleich ist deshalb nicht korrekt. Die Stadt Winterthur baut teurer als das bei vergleichbaren Objekten der Fall ist. Bei der geplanten Grösse müsste man mit 18'000 Franken pro Mutterkuhplatz rechnen können. Teilweise erhält man für diese Mehrkosten auch einen Mehrwert. Man hat einen gedeckten Jaucheraum geplant und keinen Jauchesilo. Das ist aus Klimaschutzgründen besser, aber auch aus Sicht des Landschaftsschutzes. Das Volumen des Jauchesilos verfügt über eine grössere Reserve als unbedingt nötig. Man hat auch eine Bauweise gewählt, die langfristig im Unterhalt günstiger sein soll. Auch bezüglich des Tierschutzes wird mehr getan, als nur das Minimum und es werden Grauwassertanks installiert. Das heisst, die Stadt baut teurer als vergleichbare Betrieb in dieser Grösse, das ist zu kritisieren, aber sie erhält dafür auch etwas. Die genannte Bruttorendite von 2,36 % darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Landwirtschaft der Stadt Kosten verursacht. Mit dieser Bruttorendite können Unterhalt, Verzinsung und Amortisation nicht gedeckt

werden. Die Stadt muss draufzahlen. Allerdings ist das nicht die einzige Investition ins Finanzvermögen, die für die Stadt nicht rentiert. Es gibt andere Bereiche, die weniger von übergeordneter Regulierung betroffen sind und trotzdem nicht rentieren. Für die Landwirtschaftsbetriebe gelten Pachtzinsvorschriften, die verhindern, dass eine beliebige Rendite erzielt werden kann. Der Finger soll deshalb bezüglich des Finanzvermögens und der Rendite nicht in erster Linie auf die Landwirtschaftsbetriebe gelegt werden. Die GLP/PP-Fraktion unterstützt den Kredit.

L. Banholzer (EVP/EDU): Die BBK hat sich intensiv mit dem Bau von neuen Ställen auf den städtischen Bauernhöfen auseinandergesetzt. L. Banholzer ist dabei klar geworden, dass Neubauten für einen Bauernbetrieb nicht mit den übrigen Bauten zu vergleichen sind. In diesem Fall ist klar, dass die Ställe des Landwirtschaftsbetriebs Taggenberg veraltet sind. Die Tierschutzvorschriften können nicht mehr eingehalten werden. Die alten Ställe bedingen auch schwere körperliche Arbeit, die mit einem Neubau erleichtert wird. Dass es diesen Neubau braucht, steht ausser Frage. Die Kosten erscheinen auf den ersten Blick hoch für einen offenen Laufstall. Die vorgelegten Durchschnittszahlen zeigen aber, dass die Kosten im Rahmen liegen und nicht aussergewöhnlich hoch sind. Die Fraktion muss den Expertenmeinungen vertrauen und ist der Ansicht, dass das geplante Projekt den Anforderungen entspricht. Mit dem neuen Stall und der Umstellung auf Bio sind die Voraussetzungen gegeben, dass der Betrieb eine gesicherte Zukunft hat. Aus diesen Gründen stimmt die EVP/EDU-Fraktion dem Kredit zu.

E. Wettstein (SP): Die SP-Fraktion stimmt hoffentlich mit nur einer Ausnahme dem Kredit für die Neuerstellung eines Laufstalls im Taggenberg zu. Die BBK hat den Stall besichtigt und festgestellt, dass der 80 Jahre alte Stall nicht mehr den heutigen Vorschriften entspricht. Zudem ist ein starker körperlicher Einsatz notwendig, um diesen Landwirtschaftsbetrieb zu bewirtschaften. Dank dem Hof im Taggenberg wissen die Kinder aus Wülflingen woher die Milch kommt. Viele Schulklassen besuchen jährlich den städtischen Hof. Eine weitere Forderung der SP soll zudem erfüllt werden. Der Hof wird auf Biolandbau umstellen. Mehr muss nicht mehr gesagt werden.

Stadträtin V. Gick hat sehr viel Positives gehört. Die Stadt investiert nicht wenig Geld in diesen Hof. Aber es wird das gebaut, was notwendig ist. Auch in Bezug auf den Umweltschutz bietet das neue Ökonomiegebäude einige Vorteile. Der Hof kann auf Biolandbau umgestellt werden. Die Stadt erhält einen tollen Landwirtschaftsbetrieb. Stadträtin V. Gick ist den Ratsmitgliedern sehr dankbar, wenn sie dem Kredit zustimmen.

Ratspräsidentin D. Schraft stellt fest, dass kein Ablehnungsantrag gestellt worden ist. Damit ist der Kredit von 1,37 Millionen für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes für den Pachtbetrieb Taggenberg bewilligt.

7. Traktandum

GGR-Nr. 2011/062: Kredit von CHF 1'400'000 für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes (Laufstall für Milchkühe) für den Pachtbetrieb Gusslistr. 30, 8404 Winterthur

H. Keller (SVP): Hier handelt es sich um einen Kredit von 1,4 Millionen für die Neubau eines Laufstalls für Milchkühe für den Pachtbetrieb Gusslistrasse 30. Auf diesem Hof werden jetzt 27 Milchkühe gehalten. Gebaut wurde der Stall 1958. Auch dieser Stall entspricht den Tierschutzvorschriften nicht mehr. Geplant ist der Bau eines Ökonomiegebäudes beziehungsweise eines Laufstalls mit rund 61 Grossviehplätzen. Das Gebäude soll nicht am Standort des alten Gebäudes erstellt werden. Er wird an einen für den Landwirt günstigeren Standort verlegt. Der alte Betrieb wird später umgebaut und als Materiallager genutzt. Der neue Stall wird aus folgenden Gründen an einem neuen Standort gebaut: Oberhalb der Wiesendangerstrasse befindet sich der grösste Teil des Weidelandes. Dieses Land ist für den Ackerbau weniger gut geeignet. Die Kühe können direkt vom neuen Stallgebäude auf die Weide gelassen werden und müssen nicht mehr über die stark befahrene Strasse getrieben werden. H. Keller zeigt anhand von Plänen den neuen Standort.

Raumprogramm: Geplant ist eine relativ grosse Jauchegrube, ebenfalls unter dem Boden. Meist werden Jauchesilos gebaut, die etwas günstiger sind, aber das Landschaftsbild stören. Zum Stall gehören auch ein Futtertenn mit Heulager, Fressgang, Fressplatz, Liegeboxen, Laufgang, Laufhof, etc. Auf diesem Betrieb wird Milch produziert. Deshalb wird zusätzlich ein Melkstand benötigt, damit die Kühe gemolken werden können. Der Rest bleibt gleich wie beim Ökonomiegebäude für den Landwirtschaftsbetrieb Taggenberg. Geplant sind 3 Fahr-silos. Für die Erschliessung braucht es Leitungen für die Kanalisation, Wasser, Strom und Telefon – gleich wie beim letzten Betrieb – ebenso die Herstellung von Strassen und Plätzen mit Kiesbelag. Das Dach wird ebenfalls mit grauem Eternit gedeckt. Auch dieses Dach wird so konstruiert, dass später eine grossflächige Fotovoltaikanlage installiert werden kann. Dieser Betrieb wird nicht auf Biolandbau umgestellt. Die Kosten betragen 1,4 Millionen. Der Pächter muss 415'000 Franken Eigenkapital beisteuern. Damit werden Einrichtungen finanziert wie Liegeboxen, Selbstfanggitter, Innenabschränkungen, Tränkeanlage, Tierkratzbürste, Laufhofabschränkung, Melkstand/Milchzimmer etc. Der Bauer muss bereit sein 415'000 Franken zu investieren. B. Meier hat den Kostenvergleich mit der Statistik von ART erläutert. Die Kosten pro Grossviehplatz belaufen sich auf 24'100 Franken, der Mittelwert liegt bei 22'000 Franken. Man könnte die Kosten aber auch bei 20'000 Franken ansetzen, weil ART von einer tieferen Stückzahl ausgeht. Die Mehrkosten entstehen unter anderem, weil die Boxen grösser dimensioniert sind, als von den Tierschutzvorschriften vorgeschrieben. Auch die Jauchegrube wird grösser dimensioniert. Die Landwirtschaft verändert sich ständig, deshalb ist es besser, jetzt einige Franken mehr auszugeben, als in zwei bis drei Jahren bereits wieder investieren zu müssen.

H. Keller zeigt Bilder, wie der Betrieb in Zukunft aussehen wird. Der Laufstall wird den modernsten Anforderungen genügen. Der provisorische Pachtzins ist auf 37'040 Franken festgelegt. Er erhöht sich damit um 16'540 Franken. Das ist viel Geld. Der Bauer wird die ersten Jahre kämpfen müssen, um den Pachtzins zu bezahlen. Der Baubeginn ist auf den Juni 2012 festgelegt und im Oktober 2012 soll das Ökonomiegebäude fertig gestellt sein. Der Kredit wurde von der BBK geprüft. Die Kommission hat mit 7 zu 2 Stimmen dem Kredit zugestimmt. Es ist leider so – H. Keller hat dazu eigene Abklärungen getroffen – wenn die Stadt weiterhin Landwirtschaftsland kaufen will, muss sie eigene Landwirtschaftsbetriebe besitzen. Der Pachtbetrieb an der Gusslistrasse ist zentral gelegen. Deshalb ist die SVP-Fraktion der Meinung, es hätte gereicht, wenn der Betrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt worden wäre. Die Stadt hätte dann weiterhin Landwirtschaftsland kaufen können. Die Nachfolge für den Betrieb ist in diesem Fall bereits geregelt. Die nächsten 20 bis 30 Jahre wird der Betrieb von Herrn Sturzenegger junior weitergeführt. Er hat den Hof kürzlich von seinem Vater übernommen. Deshalb stimmt die SVP-Fraktion dem Kredit zu.

M. Baumberger (CVP): Die CVP-Fraktion unterstützt den stadträtlichen Antrag mit Vorbehalt. Als Familienpartei hat die CVP sehr starke Vorbehalte gegen das Projekt an der Gusslistrasse. Im Rahmen der Besichtigung wurde erklärt, dass es für die Kühe besser wäre, wenn der Stall nicht mehr unter der Hochspannungsleitung steht. Diese Ansicht teilt die CVP. Nur sind die Menschen doch noch wichtiger als die Kühe. Hier liegt das Problem. In der Bauernfamilie leben kleine Kinder, die weiterhin unter der Hochspannungsleitung wohnen sollen. Das geht bereits in die Richtung eines Schildbürgerstreichs. Offenbar ist vor nicht langer Zeit das Wohnhaus, das unter der Hochspannungsleitung steht, renoviert worden. Die CVP ist der Meinung, dass es das Beste wäre, wenn der Stadtrat das Geschäft zurücknehmen würde, weil der eine oder andere Faktor noch nicht stimmig ist. Insbesondere soll der Hof und das Haus an den neuen Standort verlegt werden, dann wären nicht nur die Kühe weg von der Hochspannungsleitung, sondern auch die Menschen. Die Fraktion stellt jedoch keinen Antrag.

L. Banholzer (EVP/EDU): Für die EVP/EDU-Fraktion gelten die gleichen Argumente, wie beim Betrieb Taggenberg. Die Kosten sind ähnlich hoch und können ebenfalls begründet werden. Die junge Pächterfamilie soll an einem Standort, der näher bei den Weiden liegt, einen neuen tiergerechten Stall erhalten. Dieser entspricht der Zukunftsstrategie der Stadt. Der Betrieb wird für die Zukunft gerüstet und wettbewerbsfähig gemacht. Deshalb unterstützt die EVP/EDU-Fraktion den Kredit.

E. Wettstein (SP): Auch in diesem Fall erfüllt der Betrieb die Tierschutzvorschriften nicht mehr. Deshalb ist es sinnvoll den Stall zu verlegen und neu zu bauen. Die SP stimmt dem Kredit zu. Die Kühe, die jetzt bei einem anderen Bauern untergebracht sind, können wieder zurückgenommen werden, wenn der Stall gebaut ist. Das neue Ökonomiegebäude wird oberhalb der Wiesendangerstrasse gebaut. Das hat verschiedene Vorteile: Die Kühe müssen nicht mehr über die Strasse getrieben werden und der Stall steht nicht mehr unter der Hochspannungsleitung. In Bezug auf die Strahlung hat die Natelantenne mehr Probleme verursacht, diese ist demontiert worden. Es scheint, dass die Tiere mehr Probleme mit dieser Art von Strahlung haben. Der einzige Wermutstropfen ist, neben den hohen Kosten, dass der Landwirtschaftsbetrieb nicht auf Bio umgestellt wird. Das ist schade, wenn man denkt, wie jung und flexibel das Pächterehepaar ist. Trotzdem stimmt die SP-Fraktion dem Kredit zu.

B. Meier (GLP/PP): Auch hier trifft zu, was zum Kostenvergleich im Traktandum 6 gesagt worden ist. Für die Mehrkosten erhält man aber zumindest teilweise einen Gegenwert. Was an diesem Projekt sehr kritisch geprüft worden ist, das ist die Standortwahl. Das Ökonomiegebäude wird auf der grünen Wiese, weg von der alten Hofstatt, gebaut. Das ist ein Beispiel für die Zersiedelung, die nicht nur am Dorfrand stattfindet, sondern auch im Landwirtschaftsraum. Der Landverbrauch für dieses Projekt ist gross. Der alte Standort bleibt erhalten, die Gebäude werden weitergenutzt als Lager und als Nebengebäude. Ein Rückbau des Gebäudes wurde nicht diskutiert. Anhand dieses Beispiels möchte die GLP/PP-Fraktion dem Stadtrat nahe legen, auch bei anderen Projekten sehr aufmerksam mit dem Problem des Landverbrauchs umzugehen. Es gibt aber zu dieser Standortentscheid eine Stellungnahme der zuständigen kantonalen Siedlungskommission, die diesen Entscheid als akzeptabel beurteilt hat. Dieses Urteil haben Experten gefällt. Es ist unter anderem deshalb akzeptabel, weil an der Wiesendangerstrasse bereits zwei oder drei Gebäude stehen. Die GLP/PP-Fraktion sieht diesen Entscheid relativ kritisch, kann aber dem Projekt zustimmen.

F. Helg (FDP): Die gleichen Überlegungen wie beim vorhergehenden Traktandum haben die FDP dazu bewogen, dem Kredit zuzustimmen. Der Gemeinderat kann einen Beitrag an eine gute Zukunft des Pachtbetriebes leisten.

B. Meier (GLP/PP) stellt fest, dass das perfekt nach Süden ausgerichtete Dach mit optimaler Neigung sich für eine solare Energienutzung anbietet. Die Fraktion geht davon aus, dass das Dach längstens auf dem Radar von Stadtwerk ist. Sie verzichtet darauf, einen speziellen Änderungsantrag zu dieser Weisung einzubringen und geht davon aus, dass diese Nutzung realisiert wird.

Stadträtin V. Gick dankt den Ratsmitgliedern für sehr positive Aufnahme des Geschäfts. Die Stadträtin hat auch die kritischen Voten gehört. Sie ist überzeugt, dass auch dieser Stall eine gute Lösung ist und der Pächterfamilie eine gute Existenz garantiert. Es sind begreifliche Gründe, die eine Verlegung des Stalls notwendig machen. Die Hochspannungsleitung hat keine Probleme verursacht. Der Stall wurde nicht aufgrund der Hochspannungsleitung verlegt, sondern aus betrieblichen Gründen. Dass nicht umgestellt wird auf Bio, hängt damit zusammen, dass die Familie Kulturen anpflanzt, die kaum biologisch angebaut werden können. Ein Hof muss immer vollständig auf Bio umgestellt werden oder gar nicht. Die Stadträtin ist dem Gemeinderat für die Zustimmung zu diesem Geschäft sehr dankbar. Die Pächter, die den ganzen Abend im Rat anwesend waren, sind das auch.

Ratspräsidentin D. Schraft stellt fest, dass zu diesem Geschäft kein Ablehnungsantrag gestellt worden ist. Damit ist das Geschäft 2011/06 Kredit von 1'4000'000 Franken für die Neuerstellung eines Ökonomiegebäudes (Laufstall für Milchkühe) für den Pachtbetrieb Gusslistrasse 30, 8404 Winterthur genehmigt.

Statistik: Es wurden 5 Geschäfte erledigt inklusive Einzelinitiative, die zurückgezogen worden ist. Zwei neue Geschäfte sind eingereicht worden. Der Saldo beträgt minus 3.

Bürgerrechtsgeschäfte

1. B2010/005: Jevtic geb. Stankovic Marcia, geb. 1961, serbisch-montenegrinische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

2. B2010/137: Mezzasalma Calogero, geb. 1966, italienischer Staatsangehöriger

Noch nicht behandlungsreif

3. B2010/181: Kalfa Kemal, geb. 1944, und Ehefrau Kalfa geb. Semin Hulusiye, geb. 1952, türkische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:1 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

- 4. B2010/192: Fazliji geb. Limani Aferdita, geb. 1982, und Ehemann Fazliji Avni, geb. 1980, mit Kindern Fazliji Delon, geb. 2006, und Fazliji Leona, geb. 2009, mazedonische Staatsangehörige**
-

Noch nicht behandlungsreif

- 5. B2011/074: Kathirkamathamby Jeyasiri, geb. 1962, und Ehefrau Jeyasiri geb. Subramaniyam Nanthini, geb. 1960, mit Kindern Jeyasiri Kahjal, geb. 1995, und Jeyasiri Poojah, geb. 1998, srilankische Staatsangehörige**
-

S. Gyga (GLP): Das Ehepaar wurde gemeinsam eingeladen. Herr Kathirkamathamby Jeyasiri, geb. 1962 hat die Bedingungen in sprachlicher Hinsicht und was das Wissen anbelangt erfüllt. Frau Jeyasiri geb. Subramaniyam Nanthini, geb. 1960 konnte in sprachlicher Hinsicht die Bedingungen nicht erfüllen. Aus diesem Grund beantragt die Bürgerrechtskommission die Teilung des Gesuchs. Die Kommission beantragt mit 7 zu 0 Stimmen die Aufnahme von Kathirkamathamby Jeyasiri mit den Kindern Jeyasiri Kahjal, geb. 1995 und Jeyasiri Poojah, geb. 1998 ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission und beschliesst die Aufnahme von Kathirkamathamby Jeyasiri mit den Kindern Jeyasiri Kahjal, geb. 1995 und Jeyasiri Poojah, geb. 1998 ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur. ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

Die Bürgerrechtskommission beantragt mit 5 zu 2 Stimmen die Rückstellung von Jeyasiri geb. Subramaniyam Nanthini um 1 Jahr.

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

- 6. B2011/077: Sivanesan Pirapakaran, geb. 1970, srilankischer Staatsangehöriger**
-

H. Iseli (EDU) stellt einen Rückstellungsantrag um ein halbes Jahr. Der Gesuchsteller wurde in der Kommission befragt. Die Befragung gestaltete sich schwierig. Die Antworten wurden ihm mehr oder weniger in den Mund gelegt. Dadurch konnte er die Fragen einigermaßen beantworten. H. Iseli ist der Ansicht, dass Herr Sivanesan ohne Hilfestellung die Fragen kaum hätte beantworten können. Deshalb stellt er den Antrag dem Gesuchsteller die Chance zu geben, zu beweisen, dass er die Fragen selbständig beantworten kann. Er bittet die Ratsmitglieder, die Rückstellung um ein halbes Jahr zu unterstützen.

S. Gyga (GLP) vertritt die Mehrheit der Bürgerrechtskommission, die mit 4 zu 3 Stimmen die Aufnahme von Herrn Sivanesan ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur befürwortet. Die Kommission hat mit dem Antragssteller gesprochen. Die sprachlichen Anforderungen konnte er klar erfüllen. Beim Wissenstest hat die Kommission einige Lücken entdeckt. Die Mehrheit der Kommission hat das Wissen als genügend eingestuft. Deshalb bittet S. Gyga die Ratsmitglieder Herrn Sivanesan ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur aufzunehmen.

Ratspräsidentin D. Schraft lässt über die Rückstellung um ein halbes Jahr abstimmen.

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission und beschliesst mit 34 zu 20 Stimmen die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

7. B2011/088: Stamenic geb. Nikolic Dusanka, geb. 1962, serbische Staatsangehörige

E. Wettstein (SP): Sowohl die Sprachkenntnisse von Frau Stamenic wie auch die Kenntnisse über den Stoff waren mangelhaft.

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

8. B2011/091: Kasumi Hazir, geb. 1963, und Ehefrau Kasumi geb. Haxhani Bukurije, geb. 1966, mit Kindern Kasumi Ibadete, geb. 1995, und Kasumi Premtim, geb. 1999, kosovarische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

9. B2011/097: Qaja Idriz, geb. 1974, und Ehefrau Qaja geb. Shaipi Zarifa, geb. 1974, mit Kindern Qaja Zuhra, geb. 1994, Qaja Irhat, geb. 1997, und Qaja Shpetim, geb. 2000, kosovarische Staatsangehörige

D. Schneider (FDP): Die Voraussetzungen in den Bereichen Sprache und Wissen sind eindeutig ungenügend, deshalb beantragt die Bürgerrechtskommission mit 7 zu 0 Stimmen die Rückstellung um 1 Jahr.

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

10. B2011/124: Gigi Anjana, geb. 1999, österreichische Staatsangehörige

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

11. B2011/125: Kareem Rejyar, geb. 1997, irakischer Staatsangehöriger

Der Rat folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

Ratspräsidentin D. Schraft gratuliert zur Aufnahme ins Winterthurer Bürgerrecht. Sie heisst sie in Winterthur willkommen und wünscht ihnen viel Glück auf dem Weg zum Schweizerpass.

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Die Präsidentin:

Der 1. Vizepräsident:

Die 2. Vizepräsidentin:

D. Schraft (Grüne)

J. Lisibach (SVP)

Ch. Benz (SP)