

Stadtparlament Winterthur

Protokoll der **5./6. Parlamentssitzung**
des Stadtparlamentes im Amtsjahr 2023/2024
vom 28. August 2023

von 16.15 – 18.22 und 20.00 – 21.50 Uhr

Festsaal Kirchgemeindehaus Liebestrasse, Liebestrasse 3, 8400 Winterthur

Vorsitz: B. Huizinga (EVP)

Protokoll: A. Furrer

Entschuldigt: 5./6. Sitzung: U. Hofer (FDP), Stadtpräsident M. Künzle

Traktanden

Trakt. Nr.	Gesch. Nr.	Geschäftstitel	Referent/in
1*		Protokolle der 2./3. und 4. Sitzungen	
2*	23.55	Wahl eines Mitglieds in die Aufsichtskommission (AK) anstelle des zurücktretenden R. Hugentobler (AL) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026	M. Sorgo
3*	23.54	Wahl eines Mitglieds in die Sachkommission Umwelt und Betriebe (UBK) anstelle der zurückgetretenen M. Blum (Grüne) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026	M. Sorgo
4*	23.37 (DBM)	Verpflichtungskredit von Fr. 3'250'000 für die Realisierung der Neugestaltung der Rudolfstrasse / 3. Etappe, Gertrudbis Paulstrasse, im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof (Projekt-Nr. 11409)	A. Geering
5*	22.106 (DBM)	Kommunale Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)»	B. Zäch
6*	22.107 (DBM)	Kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)»	B. Zäch
7	23.46 (DPR)	Beantwortung der dringlich erklärten Interpellation O. Staub (SP) und N. Wenger (Grüne) betr. Folgen der Erhöhung des Referenzzinssatzes und Massnahmen zum Schutz der Mieter:innen	
8*	23.51 (DSO)	Begründung des Postulats M. Steiner (SP), A. Würzer (EVP), S. Casutt (AL), N. Ernst (GLP) und N. Wenger (Grüne) betr. kinderfreundliche Stadt Winterthur	

- | | | |
|-----|----------------|--|
| 9* | 23.52
(DBM) | Begründung der Motion A. Geering (Die Mitte/EDU), Ph. Angele (SVP) und Ch. Maier (FDP) betr. Machbarkeitsstudie MIV-Zentrumsumfahrung gemäss sGVK |
| 10* | 22.50
(DBM) | Antrag und Bericht zur Motion A. Gütermann (GLP), M. Nater (GLP), R. Heuberger (FDP), Ch. Hartmann (SVP) und I. Kuster (Die Mitte) betr. verdichtet Bauen durch Dachstockausbauten |
| 11 | 22.25
(DBM) | Antrag und Bericht zum Postulat Ch. Maier (FDP), U. Hofer (FDP), A. Gütermann (GLP), Ch. Hartmann (SVP) und M. Bänninger (EVP) betr. Vereinfachung und Beschleunigung des Abklärungs- und Bewilligungsprozesses für Solaranlagen |
| 12 | 23.7
(DBM) | Beantwortung der Interpellation A. Geering (Die Mitte/EDU) und F. Kramer-Schwob (EVP) betr. Sperrung der Birchwaldstrasse (Kistenpass) zwischen Hegi und Wiesendangen |
| 13 | 22.48
(DFI) | Antrag und Bericht zum Postulat F. Kramer-Schwob (EVP), A. Büeler (Grüne/AL), U. Hofer (FDP), R. Kappeler (SP), S. Kocher (GLP) und Th. Wolf (SVP) betr. dem Festsaal Leben einhauchen |
| 14 | 23.9
(DTB) | Antrag und Bericht zum Postulat M. Blum (Grüne/AL), Ph. Weber (SP), M. Bänninger (EVP) und D. Oswald (SVP) betr. Abwärmenutzung der Rechenzentren |
| 15 | 23.8
(DTB) | Beantwortung der Interpellation M. Nater (GLP), R. Heuberger (FDP), M. Bänninger (EVP), A. Geering (Mitte/EDU), Ph. Weber (SP), D. Oswald (SVP) und M. Blum (Grüne/AL) betr. Abwärmenutzung und Mehrwert Datacenter Neuhegi |

**an dieser Sitzung behandelte Geschäfte*

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Ich begrüsse Euch zur 5. und 6. Sitzung des Amtsjahres 2023/2024 des Stadtparlaments Winterthur, nach der Sommerpause, wieder hier an der Liebestrasse.

Der Umbau unseres eigenen Parlamentssaals schreitet planmässig voran. Die Parlamentsleitung konnte letzte Woche einen Blick hineinwerfen und das wunderschöne Parkettholz bewundern. Wir werden dann bei unserer Rückkehr von Mikrofonen profitieren können. Und bereits hier an der Liebestrasse können wir das schon mal üben. Was mich nochmals dazu bringt, Euch daran zu erinnern, möglichst nahe am Mikrofon zu sprechen. Das dient der Verständlichkeit und macht die Aufnahme deutlicher.

Mitteilungen

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Ich komme zu den Mitteilungen. Abgemeldet für beide Sitzungen haben sich Stadtpräsident Mike Künzle und Urs Hofer (FDP). Verspätet eintreffen wird Nina Wenger (Grüne).

Heute verabschieden wir niemanden aus dem Parlament, aber wir dürfen ein neues Mitglied begrüssen: Michael Zundel (Grüne). Herzlich willkommen hier im Parlament! Wir wünschen Dir viele interessante Erfahrungen.

Dann zirkuliert bei Euch während der Sitzung eine Karte zur Unterschrift. Alex und Ursina Würzer sind Eltern von Emil geworden. Wir wünschen Euch als Familie viel Freude, Abenteuer und gutes Gedeihen.

Eine weitere Gratulation: Heute hat das Parlamentsmitglied Martin Zehnder Geburtstag.

Persönliche Erklärungen

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Wir kommen zu den persönlichen Erklärungen. Christian Griesser namens der Stiftung Winterthur – La Chaux-de-Fonds möchte ein Wort abgeben.

Ch. Griesser (Grüne): Die vier Stiftungsrätinnen und Stiftungsräte der Stiftung Winterthur - La Chaux-de-Fonds (das sind Betty Konyo, Marlis Betschart, Raphael Perroulaz und ich) sind wie viele hier in Winterthur bestürzt über das Unwetter, das am 24. Juli 2023 über La Chaux-de-Fonds gezogen ist. Dieser Sturm hat nur gerade 6,5 Minuten gedauert, er forderte aber ein Todesopfer und rund 40 Verletzte. Die Gebäudeschäden belaufen sich auf 70 – 100 Millionen Franken. Davon wird zwar ein grosser Teil von der Gebäudeversicherung übernommen werden, aber nicht alle Kosten, die auf die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer zukommen, werden durch die Versicherungen gedeckt sein. So werden zum Beispiel nicht liegenschaftliche Werte wie Gartenmöbel, Gartenzäune, Bäume und andere Bepflanzungen nicht bezahlt werden.

Neben dem grossen materiellen Schaden kommt auch viel Arbeit auf die Eigentümer zu. In einer ersten Phase haben Freiwillige, verschiedene Feuerwehr-Organisationen aus dem Kanton Neuenburg und den umliegenden Kantonen und auch die Armee geholfen. Diese erste Phase ist jetzt abgeschlossen, jetzt geht es nicht mehr darum, die Gebäude zu sichern, damit keine Ziegel mehr herunterfallen, sondern um die Behebung der Gebäudeschäden. Leider ist davon auszugehen, dass bis zum ersten Schnee nicht alle Dächer so instand gestellt sein werden, wie sie sollten.

Das Unwetter hat nicht nur Personen- und Gebäudeschäden verursacht, sondern auch zahlreiche öffentliche Räume und Parks, das Freibad und vieles mehr in Mitleidenschaft gezogen. Ein Grossteil dieser Kosten werden von der Stadt La Chaux-de-Fonds getragen werden müssen. Der Stadtrat La Chaux-de-Fonds hat seinem Parlament jetzt einen Zusatzkredit von rund 12 Millionen beantragt. Ergänzend zu erwähnen sind noch die Schäden um die Stadt herum. Die Frage, die sich die Winterthurer Stiftungsrätinnen und Stiftungsräte stellen, ist: Was kann die Stadt Winterthur machen, um unserer Partnerstadt zu helfen? Wir haben gehört, dass der Stadtrat der Stadtregierung La Chaux-de-Fonds Hilfe angeboten hat. Wir möchten gerne wissen, was er konkret angeboten hat. Und die zweite Frage ist: Welche Hilfe für die Stadt La Chaux-de-Fonds könnte sich der Stadtrat noch zusätzlich vorstellen?

Wir könnten uns zum Beispiel vorstellen, dass bei der Instandstellung der Parks, wo es ganz viele Bäume hat, die aufgeforstet werden müssen, das wäre eine Unterstützung, die der gesamten Bevölkerung unserer Partnerstadt zugutekommen würde.

Zusammenfassend: Wir danken dafür, dass der Stadtrat umgehend Hilfe angeboten hat und möchten gerne wissen, was er genau angeboten hat und was er noch denkt, dass er noch anbieten wird.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Christian. Möchte der Stadtrat sich dazu äussern?

Stadträtin Ch. Meier: Ich spreche im Namen des Stadtrats, als Stellvertretung für den Stadtpräsidenten Mike Künzle.

Auch der Stadtrat hat mit Bestürzung von diesen Unwettern vom 24. Juli Kenntnis genommen. Und wir haben uns umgehend mit dem Stadtrat von La Chaux-de-Fonds in Verbindung gesetzt. Wir haben in diesem Schreiben einerseits unsere Bestürzung zum Ausdruck gebracht und andererseits auch unsere Unterstützung angeboten.

Wie wir es gehört haben: In einer ersten Phase war unsere Unterstützung nicht wirklich im Zentrum, in einer ersten Phase ging es um Sofortmassnahmen. Da gab es zum Glück sehr

viel freiwillige Unterstützung aus der Region, wir haben es aus dem Votum von Christian Griesser gehört, die verschiedenen Feuerwehren aus der Region sind ausgerückt und die Armee kam zum Zug.

Jetzt kommt, wie wir es auch gehört haben von Christian, eine zweite Phase, bei der es um den Wiederaufbau geht. Wir sind einerseits auf politischer Ebene – von Stadtrat zu Stadtrat – im Austausch mit La Chaux-de-Fonds, andererseits aber auch auf fachlicher Ebene, insbesondere mit Leuten aus dem Departement Technische Betriebe (Stadtgrün) und Leuten aus meinem Departement (insbesondere Tiefbauamt). Wir können uns einerseits vorstellen, dass wir Arbeitskräfte nach La Chaux-de-Fonds entsenden würden, es ist aber noch offen, in welcher Form das dann stattfinden würde, das sind wir im Moment am Klären. Gerade bei den Arbeiten in den Parks können wir uns sehr gut vorstellen, dass wirklich fachliche Unterstützung gefragt wäre. Und dann ist sicher auch finanzielle Hilfe gefragt, da sind wir im Moment noch am Klären, was wirklich nötig ist. Da sind wir im Austausch mit La Chaux-de-Fonds. Wir möchten die finanzielle Unterstützung auch koordinieren mit der Unterstützung vom Schweizerischen Städteverband. La Chaux-de-Fonds hat auch dort ein Unterstützungsgesuch gestellt. Und eine Form der Unterstützung wird sicher sein, dass wir uns innerhalb des Städteverbands sehr stark dafür aussprechen werden, dass eben auch von dieser Seite finanzielle Hilfe gesprochen wird. Wir möchten nicht einfach ins Leere hinaus unterstützen, sondern das wirklich ganz stark nach den Bedürfnissen des Stadtrats La Chaux-de-Fonds machen, und wir sind am Moment am Abklären.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank, Christa. Ist das so gut für Dich, Christian?

Traktandenliste

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Wir kommen zur Abnahme der Traktandenliste. Hier liegt ein Ordnungsantrag vor. Das Wort hat Markus Nater (GLP).

M. Nater (GLP): Im Namen der GLP stelle ich den Ordnungsantrag, dass wir die Traktanden 14 und 15, Abwärmenutzung Datacenter, nach vorne schiebt an den vordersten Platz, das wäre Traktandum 12. Einerseits, da es sehr wichtig ist, die Abwärmenutzung der Rechenzentren jetzt zu besprechen, und auf der anderen Seite am 18. September nicht alle an der Parlamentssitzung teilnehmen können.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank, Markus. Möchte sich jemand zu diesem Ordnungsantrag äussern? Daniel Oswald (SVP).

D. Oswald (SVP): Die SVP-Fraktion stellt den Antrag auf Ablehnung dieses Ordnungsantrags. Erstens handelt es sich um Vorstösse aus dem Jahr 2023. Es ist keine Dringlichkeit gegeben. Auch inhaltlich wissen wir, dass das entsprechende Gebiet im Energieplan ist. Es ist interessant, wenn wir das behandeln, wenn wir das auch wissen. Zudem ist die Traktandenliste strukturiert nach den Departementen und den anwesenden Stadträten. Und es ist auch so, dass die Ratsleitung, die Präsidentin, die Reihenfolge bestimmt. Es ist nicht Usus, dass wir in die Reihenfolge eingreifen. Wir haben die Möglichkeit, für die Absetzung eines Traktandums zu votieren. Aber es macht keinen Sinn, diesen Ordnungsantrag anzunehmen. Diese Vorstösse kann man auch noch im Oktober behandeln. Vielen Dank für die Unterstützung.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank. Wünscht sonst noch jemand das Wort? Dann stimmen wir darüber ab.

Wer für den Antrag ist, für das Vorziehen der Traktanden 14 und 15 auf Traktandum 12, der soll das mit Handerheben bezeugen.

Wer ist dagegen? Wer möchte die Traktandenliste so belassen, wie sie ist? Es ist zu knapp für Eindeutigkeit. Bitte auszählen.

24 haben für die Verschiebung gestimmt, 31 dagegen. Somit belassen wir die Traktandenliste so, wie sie ist.

1. Traktandum

Protokolle der 2./3. und 4. Sitzungen

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Wir beginnen mit der Abnahme der Protokolle der 2./3. und 4. Sitzung. Gibt es da noch Einwendungen oder Anmerkungen aus dem Parlament? – Dem ist nicht der Fall. Somit sind diese Protokolle genehmigt und der Dank geht an die Protokollführerin Andrea Furrer.

2. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.55: Wahl eines Mitglieds in die Aufsichtskommission (AK) anstelle des zurücktretenden R. Hugentobler (AL) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.55, Wahl eines Mitglieds in die Aufsichtskommission (AK) anstelle des zurücktretenden R. Hugentobler (AL) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026. Das Wort hat die Präsidentin der IFK, Maria Sorgo.

M. Sorgo (IFK): Die IFK schlägt für die Aufsichtskommission für den Rest der Amtsdauer 2022/2026 Michael Zundel (Grüne) vor.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Gibt es Vermehrungen? – Das ist nicht der Fall. Damit bist Du, Michael Zundel, gewählt.

3. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.54: Wahl eines Mitglieds in die Sachkommission Umwelt und Betriebe (UBK) anstelle der zurückgetretenen M. Blum (Grüne) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.54, Wahl eines Mitglieds in die Sachkommission Umwelt und Betriebe (UBK) anstelle der zurückgetretenen M. Blum (Grüne) für den Rest der Amtsdauer 2022/2026. Das Wort hat erneut die Präsidentin der IFK, Maria Sorgo.

M. Sorgo (IFK): Für die UBK schlägt die IFK Reto Diener (Grüne) vor.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Gibt es da Vermehrungen? – Dann bist Du, Reto Diener, gewählt.

Viel Vergnügen bei der Arbeit Euch beiden in den Kommissionen.

4. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.37: Verpflichtungskredit von Fr. 3'250'000 für die Realisierung der Neugestaltung der Rudolfstrasse / 3. Etappe, Gertrud- bis Paulstrasse, im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof (Projekt-Nr. 11409) (vorbehältlich der Beschlussfassung in der Sachkommission)

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.37, Verpflichtungskredit von Fr. 3'250'000 für die Realisierung der Neugestaltung der Rudolfstrasse / 3. Etappe, Gertrud- bis Paulstrasse, im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof (Projekt-Nr. 11409). Ich bitte den Referenten Andreas Geering, das Geschäft vorzustellen und, falls es möglich ist, auch gleich die Fraktionsmeinung anzuhängen.

A. Geering (SBK): Ich darf Ihnen heute Abend das Geschäft 2023.037 Verpflichtungskredit von 3.25 Millionen vorstellen.

Der Stadtrat beantragt für die Neugestaltung der Rudolfstrasse, 3. Etappe, im Abschnitt zwischen Gertrud- bis Paulstrasse zu Lasten des genehmigten Rahmenkredits Stadtraum Bahnhof von 84 Millionen Franken einen Verpflichtungskredit von 3.25 Millionen zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens zu bewilligen.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 30.09.2021.

Das vorliegende Projekt ist Teilprojekt des Rahmenkredits «Masterplan Stadtraum Bahnhof», welcher am 17. Mai 2009 von den Stimmberechtigten bewilligt wurde. Damit liegt der vorliegende Kreditantrag abschliessend in der Kompetenz des Stadtparlaments. Ein Referendum ist nicht möglich. Die Neugestaltung der Rudolfstrasse Etappen 1 und 2 wurden im März 2016 bewilligt und sind weitgehend abgeschlossen. Das vorliegende Projekt Neugestaltung der Rudolfstrasse 3. Etappe ist das letzte Teilprojekt des Masterplans Stadtraum Bahnhof. Die Neugestaltung dieses Abschnitts der Rudolfstrasse soll unabhängig von der Langfristplanung der SBB realisiert werden, da die SBB entschieden hat, die Ausweitung der Personenunterführung Süd erst nach Realisierung des Projekts «Mehr Spur Winterthur Zürich» anzugehen.

In der Neugestaltung der Rudolfstrasse besteht eine Lücke zwischen Kesselhausplatz und Paulstrasse. Diese wird mit dem vorliegenden Projekt geschlossen. Ebenfalls werden die Einmündungen von Gertrudstrasse und Paulstrasse in das Projekt einbezogen. Die Rudolfstrasse wird auch in diesem Abschnitt baulich zur Begegnungszone umgestaltet. Dabei werden die Gestaltungselemente aus der 2. Etappe Rudolfstrasse weitergeführt.

Es handelt sich um eine Fortsetzung der Baumreihe, des Beleuchtungskonzepts und der Oberflächenentwässerung mittels Schlitzrinne. Die Veloparkierung gleisseitig unter den Bestandesbäumen entfällt und wird südlich dieser Bäume mit Doppelstockparkierung angeordnet.

Als Zugang zur Personenunterführung Süd wird eine neue vier Meter breite Treppe Richtung Wartstrasse erstellt. Die Treppe in die Paulstrasse und die Rampe Richtung Kesselhaus/Zentrum Neuwiesen bleiben bestehen. Die Treppen am gleisseitigen Rand der Rudolfstrasse in beide Richtungen werden aufgehoben.

Die Gertrudstrasse wird zur Begegnungszone mit einer Baumreihe. In der Paulstrasse werden die Elemente wie Natursteinpflasterung und Bäume bis zur Rudolfstrasse weitergezogen. Damit kommen wir zu den Kosten:

Die Bruttoinvestition beläuft sich auf 3.97 Millionen Franken. Abzüglich des bereits beanspruchten Projektierungskredits resultiert der beantragte Kredit von 3.25 Millionen. Es wird davon ausgegangen, dass für dieses Projekt 1'240'000 Franken an die Bau- und Unterhalts-

pauschale des Kantons angerechnet werden können. Da dieser Beitrag höher ausfällt als ursprünglich geschätzt – es ist eine Gutschrift –, wird die entsprechende Investitionsplanung im Budget 2024 angepasst.

Die Investitionsfolgekosten belaufen sich auf 148'125 Franken jährlich.

Die Kommission Stadtbau hat das Geschäft in einer ersten Lesung am 19. Juni 2023 behandelt und dem Antrag mit 8:1 zugestimmt. Im Juli wurde von einem Mitglied ein Rückkommensantrag eingereicht, auf den die Kommission am 21. August 2023 eingetreten ist.

Inhalt des Rückkommens und der Diskussion in der Stadtbaukommission waren die Veloparkierungen und die Zugänge zur Personenunterführung Süd. Die antragstellende Fraktion hielt fest, dass gemäss Zählungen einer externen Organisation ca. 160 oberirdische Veloabstellplätze im Projektperimeter aufgehoben werden. Weitere ca. 190 Veloabstellplätze werden gemäss aktuellem Planungsstand im eigenständigen Projekt Wartstrasse aufgehoben. Aus der Diskussion resultierte, dass der Stadtrat der Kommission in einer kommenden Sitzung ein Gesamtbild zur Veloparkierung auf der Westseite des Bahnhofs präsentieren wird.

Betreffend der Zugänge zur Personenunterführung hielt die antragstellende Fraktion fest, dass durch die Aufhebung der gleisseitigen Treppen die Kapazität der Zugänge für zu Fuss Gehende Richtung Kesselhaus massiv reduziert wird. Dem wurde entgegengehalten, dass dieser Kapazitätsverlust durch die vier Meter breite Treppe Richtung Wartstrasse kompensiert werde. Ziel der Aufhebung der gleisseitigen Treppen sei es, Konflikte zwischen zu Fuss Gehenden und Radfahrenden zu reduzieren. Ausserdem wurde festgehalten, dass ein Belassen der gleisseitigen Treppe Richtung Kesselhaus eine gewichtige Änderung des Projekts darstellen würde, was zu einer Verzögerung des Projekts führen würde.

In dieser zweiten Lesung wurde dem Kreditantrag mit 6:3 zugestimmt.

Soweit die Ausführungen aus der Kommission.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Insgesamt erscheint das Projekt der Mitte/EDU-Fraktion als attraktive Neugestaltung des verbleibenden Abschnitts der Rudolfstrasse und als gelungene Fortführung und Zusammenfügung der Fussgängerzonen der Rudolfstrasse Etappe 1 und 2 und des Kesselhausplatzes. Das Projekt wird von der Mitte/EDU-Fraktion allerdings in zwei Punkten kritisiert.

Zum einen ist das die Menge der aufgehobenen Veloabstellplätze. Obwohl wir den Ansatz teilen, dass möglichst viele Velos in den Velostationen parkiert werden sollen, gehen wir davon aus, dass auch künftig Velos im oberirdischen Strassenraum abgestellt werden. Damit dies in einem geordneten Rahmen passiert, braucht es weiterhin oberirdische Veloabstellplätze. Solche sind ja im Projekt auch vorgesehen, allerdings nicht mehr in derselben Anzahl wie bisher. Wir sind gespannt auf die Gesamtauslegung zur künftigen Veloparkierung westlich des HB, welche das Departement Bau und Mobilität der Kommission Stadtbau in Aussicht gestellt hat.

Der zweite Kritikpunkt sind die Zugänge zur Personenunterführung Süd. Wir sind der Meinung, dass die Zugänge überhaupt nicht verlegt werden sollten. Dies im Wissen, dass die SBB künftig diese Personenunterführung ausweiten wird. Zu diesem Zeitpunkt werden die Zugänge erneut umgestaltet werden. Man könnte diese Auslagen von ca. 1 Million für die Neugestaltung dieser Zugänge heute einsparen. Vor allem aber finden wir problematisch, dass mit der Umlegung die Pendlerströme neu geführt werden. Dies bringt eine Verschlechterung für die zu Fuss Gehenden mit sich. Mit der Aufhebung der Treppe Richtung Kesselhausplatz wird die Kapazität in diese Richtung weiter verringert. Für Pendelnde in Richtung Kesselhausplatz wird der Raum in der Rampe noch enger werden, da es dort noch mehr Fussgänger haben wird. Alternativ müssen die zu Fuss Gehenden künftig über die Treppe Richtung Wartstrasse und am Ende der Treppe um 180 Grad drehen, um Richtung Kesselhausplatz zu gelangen. Es ist davon auszugehen, dass vor der Treppe ein Gewirr von Menschen entstehen wird, welche in entgegengesetzten Richtungen die Unterführung verlassen und/oder betreten wollen. Gerade darum wird es auch weiterhin zu Fuss Gehende haben, welche auf der Rudolfstrasse gleisseitig der Treppe entlanggehen werden und die Konflikte mit Radfahrenden werden dadurch nicht vermindert. Die Mitte/EDU-Fraktion hatte angeregt, dass das

Projekt zumindest dahingehend angepasst wird, dass die bestehende Treppe Richtung Kesselhausplatz erhalten bleibt. Dies hätte allerdings eine zeitliche Verzögerung des Projekts bedeutet, weshalb sich keine Mehrheiten für eine solche Anpassung finden liessen.

Die Neugestaltung der Rudolfstrasse fällt in der Gesamtbeurteilung der Mitte/EDU-Fraktion daher durch. Die Verlegung der Zugänge in die Personenunterführung beurteilen wir kritisch. Die Aufhebung der Treppe Richtung Kesselhausplatz schliesslich ist der ausschlaggebende Faktor für die letztlich negative Beurteilung. Geschätzte Anwesende, die Mitte/EDU-Fraktion lehnt den Kreditantrag ab und regt die anderen Fraktionen an, das ebenfalls zu tun.

M. Gross (SVP): Die SVP dankt den Beteiligten des Baudepartements für die gute Arbeit und wird dem Verpflichtungskredit zustimmen.

Die Neugestaltung der Rudolfstrasse bildet wie die Wartstrasse den Abschluss des Grossprojekts Stadtraum Bahnhof. Bisher finden wir die Umsetzung des Masterplans eigentlich eine gute Sache – auch wenn sich über Teilprojekte wie das Pilzdach natürlich die Geister scheiden.

Hinter dem Bahnhof gibt es verschiedene Anspruchsgruppen. Ich durfte die Planungen auch als Mitglied der Verkehrsgruppe des Quartiervereins Neuwiesen begleiten. Leider sind Zielkonflikte zwischen den einzelnen Gruppen kaum vermeidbar. Fussgänger, Anwohner, das Gewerbe und die Velofahrer haben unterschiedliche Prioritäten. In der SBK gab vor allem der wegfallende Treppenaufgang bei der südlichen Unterführung, den Andreas gerade erwähnt hat, ziemlich zu reden. Dieser fällt leider dem besseren Verkehrsfluss der Velos zum Opfer. Darüber kann man geteilter Meinung sein. Wir von der SVP halten es aber nicht für zielführend, wenn die Politik in Sachen Verkehr Mikromanagement macht und sich in Detailprobleme einmischt, ohne Sachkenntnisse zu haben. Die Planer haben dieses Projekt – bewusst – unter Berücksichtigung aller Interessen und Umständen aus fachlicher Sicht ausgearbeitet. Die Politik sollte sich deshalb bei Vorgaben zur Detailplanung eher zurückhalten.

Wie bereits gesagt, wir unterstützen den Kredit und hoffen auf eine zeitnahe Umsetzung.

R. Heuberger (FDP): Ich möchte zuerst Andreas Geering danken für die gute Präsentation dieser Vorlage.

Auch die FDP-Fraktion wird diesem Projekt zustimmen. Die Aufwertung der Rudolfstrasse für die Fussgänger nimmt langsam Gestalt an. Die Zielkonflikte der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind in diesem Bereich enorm. Als kritisch sehen auch wir zwei Punkte in dieser Vorlage: Der Abbau von oberirdischen Veloabstellplätzen, die im Moment ersatzlos gestrichen werden. Das zweite ist der Wegfall der Treppe Richtung Kesselhausplatz, was halt wirklich zu einer Reduktion der Kapazitäten in Richtung Sulzer-Areal, wohin grosse Schülerströme Richtung ZHAW gehen, führen wird.

Die Stadt will die schlecht gefüllten Velo-Stationen im Westteil des Bahnhofs füllen, Flächen für Fussgänger freispielen und Verkehrsströme entflechten. Alle diese Ziele sind legitim. Was wird vermutlich passieren? Einige werden tatsächlich ein Abo für eine Velostation lösen. Aber andere werden in die Zonen ausweichen, wo man die Velos überall abstellen kann. Das führt vermutlich zu einem unschönen Durcheinander, zumal es dort keine Veloständer gibt. Um gegen die Falschparkierungen anzukommen, wird der Kontrollaufwand und der Aufwand für das Abtransportieren der Velos sehr aufwändig sein. Zudem muss ein System gefunden werden, das sicherstellt, dass wirklich nur Velos abtransportiert werden, die halt tatsächlich länger als vier Stunden dort stehen.

Und die Entflechtung der Verkehrsteilnehmer? Na ja, die Erfahrungen mit den Mischflächen vor dem Neuwiesenzentrum in Richtung Sulzer-Areal stimmen uns skeptisch, dass sich die Fussgänger- und die Veloströme auf diese Weise tatsächlich entflechten lassen. Trotzdem, ich habe es gesagt, werden wir dem Antrag heute zustimmen.

Denn wir wissen nicht, wie sich die geplanten Massnahmen tatsächlich auswirken werden. Genauso wenig wie die Planerinnen und Planer. Wir sind aber überzeugt davon, dass die Planerteams die notwendigen Aufgaben gemacht und eine sorgfältige Interessensabwägung mit allen Nachbarn und allen Benutzern gemacht haben.

Betreffend Veloabstellplätzen steht der Stadtrat ohnehin in der Verpflichtung, Veloabstellplätze auch auf der Westseite des Bahnhofs gemäss Richtplan umzusetzen. Da besteht noch ein grosses Defizit, aber der Handlungsbedarf ist bereits erkannt. Und die Veloständer, die jetzt abgebaut werden, werden ja nicht verschrottet. Wenn es tatsächlich wieder Veloständer braucht, kann man diese wieder aufstellen.

Und in der PU Süd wird es ohnehin zu grösseren baulichen Veränderungen kommen, sobald der Bahnhof Winterthur ausgebaut werden muss. Auch dort wurde uns versichert, dass die Absprachen mit der SBB stattgefunden haben und Geld nicht ins Blaue hinaus investiert wird, sondern auf der Basis der voraussichtlichen Planung. Und deshalb sagen wir heute Ja zu diesem Projekt beziehungsweise zu diesem Kredit.

K. Frei Glowatz (Grüne/AL): Ich danke auch zuerst Andreas Geering für die gute Präsentation.

Die Fraktion Grüne/AL wird dem Kredit zustimmen. Wir freuen uns trotz dieser kritischen Punkte, dass sich die Winterthurer HB-Rückseite mit der letzten und 3. Etappe fast ein bisschen zu einem eigentlichen Schmuckstück mit hoher Aufenthaltsqualität mausert. Ich denke zurück an die Zeiten, als dort noch der Verkehr durchging und es ein schwieriges Durchkommen war für alle zusammen. Ich glaube, von daher ist es ein sehr grosses Plus.

Wir sind guten Mutes, dass die angedachte informelle Trennung von Fuss- und Veloverkehr funktioniert. Und auch ich als passionierte Radlerin finde ich es richtig und wichtig, dass die Stadt hier jetzt einmal eine Bresche für die Fussgänger:innen schlägt. Letztere – zusammen mit Gehbehinderten und Männern und Frauen, die Rollstühle und Kinderwägen schieben, haben allemal eine schwache Lobby. Mit den neu geschickt positionierten Treppenausgängen wird gerade dieser Personengruppe der ihnen zustehende – wenn möglich – velofreie Raum zugesichert.

Was die wegfallenden Veloabstellplätze angeht, rufen wir natürlich auch nicht Hurra. Aber hier muss bei den Velofahrenden ein Umdenken stattfinden: Der Stadtraum ist begrenzt, kostbar und teuer und dementsprechend ist es zumutbar, dass auch Veloabstellplätze – gerade wenn sie überdacht und sicher sind – etwas kosten. Und wenn nicht, müssen ein paar Schritte bis zum Zug auch drin liegen. Sollte die Auslastung der Velostationen weiterhin tief bleiben, muss die Stadt bei den Preisen vielleicht dann doch einmal über die Bücher.

Was die Begrünung angeht: Wir freuen uns sehr, dass wenigstens ein Teil des Baumbestands erhalten bleibt. In der Weisung lese ich aber mehrfach von neuen Rabatten. Und bei diesem Wort läuft es mir immer etwas kalt den Rücken herunter, weil sie für mich den Inbegriff von gepützten und sterilen Abstandsgrün sind, die weder optisch noch ökologisch genügen. Da wünsche ich der Stadt – und dort, wo es in den Zuständigkeitsbereich der SBB geht, natürlich auch ihr – den notwendigen Mut zu einer biodiversen und schwammstadtgerechten Gestaltung mit viel wildem Grün!

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

S. Gfeller (SP): Wir danken für das vorliegende Projekt. Die Neugestaltung der Rudolfstrasse, wie sie jetzt vorliegt, ist ein Kompromiss. In diesem Abschnitt treffen viele verschiedene Interessen aufeinander: Veloverkehr, Fussgängerzone, Anlieferverkehr und es gibt auch noch die Anwohner. Die Aufhebung der oberirdischen Veloabstellplätze und die Aufhebung der Treppe sollen helfen, Fussgänger:innen und Velofahrer:innen besser voneinander zu trennen und den Verkehrsfluss zu erhöhen. Auf diesem knappen Raum ist das eine schwierige Ausgangslage und deshalb braucht es eine sorgfältige Interessensabwägung. Aber wie es schon gesagt wurde, ist der Stadtrat sowieso verpflichtet, die Anzahl Veloparkplätze zu erhöhen. Wo das aber geschieht, ist in seinem Ermessen.

L. Studer (GLP): Die Rudolfstrasse hat in diesem Abschnitt effektiv ein Facelifting nötig. Der Kreditantrag, wir haben es schon gehört, hat doch einige Zielkonflikte – oder ich nenne es einfach einige «aber».

Wir begrüssen die angestrebte Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr. Ein friedlicher Parallel-Durchgang sollte das Ziel sein und nicht ein Velo-Slalom. Das haben wir schon auf dem

Kesselhaus-Platz, dies muss sich nicht noch über die gesamte Länge entlang der Bahngeleise durchziehen. Da kommt aber das erste Aber.

Es ist bedauerlich, dass dafür der Treppenaufgang in Richtung Kesselhausplatz, Lokstadt, Töss zurückgebaut wird, gibt es doch auch in diesen Gebieten Bautätigkeit und damit potentielle Pendlerinnen und Pendler oder eben die Studenten und Studentinnen der ZHAW, die in diese Richtung den Bahnhof verlassen werden. Diese werden nun jeweils einen kleinen Umweg in Kauf nehmen müssen.

Und ob Theorie und gelebte Praxis bei der Entflechtung auch deckungsgleich sind, wird sich zeigen - wenn nicht, würden wir es begrüssen, wenn weitere gestalterische Elemente geprüft und umgesetzt werden.

Wir begrüssen auch grundsätzlich die Entsiegelung von Flächen – fast immer und überall in der Stadt - aber gleichzeitig befürchten wir auch die erneute Besiedelung der Flächen mit Velos. Ganz generell soll die Situation mit den Velo-Abstellplätzen im Auge behalten werden.

Wir begrüssen es sehr, dass man da die Gesamtfläche anschaut am Bahnhof. Oberirdische Velo-Abstellplätze abbauen innerhalb des Bahnhof-Perimeters führt nicht zwangsläufig zu einer besseren Auslastung der Velostation. Für eine Verhaltensänderung braucht es Push- und Pullfaktoren. Pushfaktoren hat man schnell, man nimmt einfach Veloparkplätze weg. Aber die Pull-Faktoren sind für viele Velofahrende noch nicht so offensichtlich und noch nicht so überzeugend. Hier gibt es noch Handlungsbedarf. Und man muss auch die Parkierflächen für Spezialvelos im Auge behalten.

Trotz einiger Aber stimmen wir dem Kreditantrag zu.

A. Würzer (EVP): Die Neugestaltung im Rahmen dieses Projektes sollte unter anderem eine Verbesserung der Verkehrssituation zwischen Velofahrern und Fussgängerinnen bezwecken und insbesondere künftig die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger stärker berücksichtigen. Mit der Aufhebung der Treppe in Richtung Kesselhausplatz wird es künftig allerdings faktisch weniger Kapazitäten für Fussgänger geben in Richtung Neuwiesenzentrum oder ZHAW – wie wir alle hier wissen, sind dies bedeutende Personenströme.

Die angestrebte Entflechtung der verschiedenen Langsamverkehrsteilnehmenden ist zwar zu begrüssen – wir von der EVP sind allerdings äusserst skeptisch, dass dies damit gelingen wird. Einerseits soll sich die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern, andererseits reduziert man Kapazitäten für diese Zielgruppe – irgendwas geht hier also nicht ganz auf.

Auch das Argument der Entflechtung dürfte kaum bestehen. Zwar kann es zu Randzeiten mal sein, dass man als Velofahrer vom Esse-Areal herkommend in Richtung Kesselhausplatz tatsächlich erst 5 Sekunden später die Bremsklötze bemühen muss. Auf der anderen Seite aber werden sich viele Passantinnen und Passanten kaum in das dichte Gedränge der verbliebenen Rampe stürzen, nur um damit zu riskieren, den Zug zu verpassen. Vielmehr werden diese Personen die gegenüberliegende Treppe in Richtung Wartstrasse – wohl von beiden Seiten her – benutzen, um den Zug rechtzeitig zu erwischen und damit gleichzeitig wiederum die Velos auszubremsen.

Ohne entsprechende Begleitmassnahmen, die das Argument einer Entflechtung glaubwürdig machen würden, fällt es uns als EVP schwer, diese Neugestaltung so zu unterstützen. Ein dickes Fragezeichen setzen wir auch hinter die Sicherheit im Bereich der Rampe, sollte es zu einer akuten Überkapazität und einem möglichen Gedränge kommen.

Ausserdem fallen diverse sehr beliebte und sehr gut ausgelastete Veloparkplätze weg, wir haben es schon einige Male gehört. Die EVP fordert, dass diese Parkplätze gleichwertig ersetzt werden müssen. Wir fordern den Stadtrat deshalb dazu auch auf, entsprechende Kompensationsmassnahmen und -plätze transparent darzulegen.

Fazit: Durch diese konkrete Neugestaltung wird wohl für viele Jahre eine Situation geschaffen, die weder den Fussgängern noch den Velofahrerinnen etwas nützen wird. Das Gegenteil für beide Seiten ist zu befürchten. Ausserdem hängt eine tatsächliche Verbesserung der Situation von einer zeitlich unberechenbaren Planung der SBB für die Neugestaltung der Personenunterführung Süd ab.

Wir stimmen diesem Verpflichtungskredit trotz all diesen Vorbehalten aber zu.

Stadträtin Ch. Meier: Ich möchte mich zuerst beim Referenten Andreas Geering für die Vorstellung dieses Geschäfts bedanken und bei den Mitgliedern der SBK für die anregende Diskussion, die stattgefunden hat.

Wir haben es gehört: Mit diesem Kredit möchten wir die letzte Etappe des Masterplans Stadtraum Bahnhof umsetzen. Es geht um eine Aufwertung dieser Rudolfstrasse. Der Rudolfstrasse, die in der Geschichte ein bisschen «das hinter dem Bahnhof»-Image hatte. Und mit der Belebung des Neuwiesenquartiers und des Sulzer-Areals gibt es kein vor und hinter dem Bahnhof mehr, sondern zwei gleichwertige Bahnhofsseiten. Und das erfordert eben wirklich auch einen Stadtraum hinter dem Bahnhof, der diesem auch Rechnung trägt.

Wir haben es gehört: Es gibt diverse Zielkonflikte. Wir haben einen relativ engen Raum, wir haben eine ziemlich hohe Nutzungsdichte, wir haben viele Velofahrende, wir haben sehr viele Fussgängerinnen und Fussgänger, wir haben Gewerbe mit Anlieferung und Kundentransport und wir haben diverse Anwohnende. Also einige Interessen, die wir da auf engstem Raum unter einen Hut bringen müssen. Da braucht es einfach von allen Beteiligten ein gewisses Entgegenkommen und auch eine gewisse Offenheit, ab und zu auch ein bisschen zurückzustecken. Und die zu Fuss Gehenden leisten quasi ihren Beitrag damit, dass sie den Treppenaufgang nicht mehr haben werden und entweder auf dieser Rampe zur Unterführung herauskommen werden oder dann auf der neuen Treppe, die in die andere Richtung geht. Dort gibt es vielleicht einen kleinen Umweg für ein paar Leute. Die Velofahrenden haben nicht mehr so viele Veloparkplätze an der Oberfläche, die ermöglicht haben, fast bis zum Zug zu fahren. Dieses Miteinander, das braucht es einfach, wenn wir auf so engem Raum so viele Bedürfnisse befriedigen müssen.

Die Aufhebung dieses Treppenaufgangs oder -abgangs, wir haben es gehört, geschieht in erster Linie zugunsten einer informellen (und ich betone: informellen) Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs. Es ist eine informelle Entflechtung, die aufgrund der baulichen Elemente stattfinden wird. Und deshalb kann man es nicht vergleichen mit der Situation vor dem Neuwiesenzentrum und auf dem Kesselhausplatz, denn dort haben wir die baulichen Elemente, die diese Verkehrsflüsse trennen, nicht. Vergleichen kann man es aber mit dem nördlichen Teil der Rudolfstrasse, wo wir auf der einen Seite der Rampe der Veloquerung die Fussgänger haben und auf der anderen Seite die Velofahrerinnen und Velofahrer. Es hat dort auch einen kleinen Moment gebraucht, bis sich alle Leute, die dort unterwegs sind, an diese informelle Entflechtung gewöhnt haben. Mittlerweile funktioniert das aber ziemlich gut. Und ich bin überzeugt davon, dass wir das auch bei der PU Süd schaffen werden.

Dann wurden noch die Veloabstellplätze angesprochen. Das ist ja klar, wir sind da in der Pflicht. Und wir sind auch dran. Aber das ist etwas, was wir wirklich in einer Gesamtbetrachtung anschauen müssen. Da braucht es einerseits eine gute Auslastung der Velostationen, wofür es auch geeignete Massnahmen braucht, um das noch weiter promoten zu können. Es wird auch zusätzliche Velostationen brauchen. Und es ist uns völlig klar, dass es auch in Zukunft oberirdische Parkplätze braucht. Aber für eine Aufwertung und vor allem für ein sicheres Vorwärtkommen von Leuten, die allenfalls eben auch mit Beeinträchtigungen unterwegs sind, ist es eben schon auch nötig, dass man diese Ströme, die vor allem auch von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden, möglichst sicher gestalten kann.

Ich danke ganz herzlich für die positive Aufnahme und die voraussehbare Zustimmung zu diesem Kredit.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank, Christa. Somit kommen wir zur Abstimmung. Da es eine Schlussabstimmung ist, werden wir auszählen.

Wer diesem Kredit zustimmen möchte, soll das jetzt bezeugen durch Handerheben.

Wer lehnt den Kredit ab?

Gibt es Enthaltungen?

Somit habt Ihr diesem Kredit mit 53:5 Stimmen zugestimmt.

5. Traktandum

Parl.-Nr. 2022.106: Kommunale Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» (vorbehältlich der Beschlussfassung in der Sachkommission)

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2022.106, Kommunale Volksinitiative «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)». Es ist uns bewusst, dass die beiden Geschäfte Traktandum 5 und 6 in der Kommission gemeinsam behandelt wurden. Es sind aber zwei Volksinitiativen, die so oder so zur Abstimmung kommen können, ausser es gäbe einen Rückzug durch das Komitee. Und somit haben wir bei jedem der beiden Traktanden drei verschiedene Anträge. Das eine ist die Volksinitiative selbst, dann gibt es einen Stadtratsantrag dazu und dann liegt auch noch der Antrag der Kommission vor.

Zum Vorgehen: Zuerst wird das Geschäft wie gewohnt vorgestellt. Dann werden wir die Bereinigung der Verordnung gemäss dem Beschlussblatt machen, das allen vorliegt. Wenn es um die Schlussabstimmung geht, werde ich nochmals genauer informieren, wie wir vorgehen werden. Als erstes hat das Wort der zuständige Referent Benedikt Zäch zur Vorstellung.

B. Zäch (SBK): Ich werde beide Initiativen separat vorstellen, aber mit dem gleichen Foliensatz. Die beiden Initiativen wurden in der Kommission miteinander behandelt und zum Teil sind die Zahlen, die ich zeige, auch addiert. Ich werde es einfach auf die jeweilige Initiative bezogen erläutern.

Es geht jetzt beim Traktandum 5 um die sogenannte Gute-Luft-Initiative. Es ist eine Initiative, die von umverkehR lanciert wurde. Und sie fordert die Umwandlung von Strassenflächen in Bäume und Grünflächen. Die Initiative ist so konstruiert, dass pro Jahr ein bestimmter Prozentsatz der gesamten Strassenfläche auf Stadtgebiet, auf Referenzjahr 2021 angepeilt, davon muss jedes Jahr 0,5% von befestigter Strassenfläche in Grünflächen umgewandelt werden. Gleichzeitig müssen die Flächen für Fuss- und Veloverkehr je im Bestand erhalten bleiben. Das ist die Initiative.

Der Stadtrat hat in seiner Weisung und auch in der Kommissionsdiskussion festgehalten, dass die Stossrichtung beider Initiativen sich im Grundsatz mit den städtischen Strategien und Sanierungsprogrammen decken. Man hat dann versucht auszurechnen, wie gross die Gesamtstrassenfläche ist. Der Stadtrat geht davon aus, dass es bei einer Strassenfläche von 10 – 15 m³ – 5 km² sind. Man sieht an dieser Bandbreite, dass nicht ganz klar ist, wie gross die Strassenfläche in Winterthur überhaupt ist. Das ist in diesem Bereich.

Zum Vergleich: Die Strassenfläche in Winterthur ist grösser als diejenige in St. Gallen und fast gleich gross wie diejenigen in Basel. Es ist also ein ziemlich grosses Mengengerüst, das man da einfordert. Man hat dann ausgerechnet, dass pro Jahr und pro Initiative 15-25'000 m² umgewandelt werden müssten, das gibt in 10 Jahren 300'000 – 500'000 m². Der Stadtrat legt dar, dass aus seiner Sicht die Umsetzung der Initiativen nicht realistisch ist. Es geht um Ressourcen, die nicht vorhanden sind und sich nicht so schnell aufbauen lassen. Es geht natürlich auch um Kosten. Und der Stadtrat meint, dass das Mengengerüst zu hoch ist. Man müsste zu viele Projekte realisieren, um diese Ziele zu erreichen. Das andere, nicht unwichtige Argument ist, dass man Sanierungen vorziehen müsste und damit Restwert von Infrastrukturen vernichten würde.

Als Resultat wollte der Stadtrat den Initiativen nicht folgen und hat selbst einen Gegenvorschlag vorgelegt. Der stadträtliche Gegenvorschlag geht von den heutigen Planungen aus, das ist der eine Punkt, der bemängelt wird. Der andere Punkt ist, dass der Stadtrat zwei Etappen definiert hat. Einerseits wird der Zeithorizont bis 2040 ausgedehnt, also aus 10 Jahren werden 20 Jahre, und gleichzeitig hat er ein Zwischenziel bei 2033 gesetzt. Man sieht da das Mengengerüst mit den heutigen Planungen, das wäre für die Gute-Luft-Initiative, von der wir jetzt sprechen, 10'000 m² bis 2033 und bis 2040 nochmals 10'000 m². Der Stadtrat hat dann

für die Gute-Luft-Initiative diese Zahlen, dieses Mengengerüst, erhöht auf ungefähr das Doppelte oder 1,5-fache, indem er 25'000 m² bis 2033 vorschlägt und bis 2040 nochmals 25'000 m², das gibt dann zusammen 50'000 m².

In der Kommission wurde der stadträtliche Gegenvorschlag diskutiert. In der 3. Lesung wurde dann ein erster Antrag von Fraktionen eingereicht, der weiter gehen würde als derjenige des Stadtrats. Dieser wurde dann diskutiert. Für die Gute-Luft-Initiative sah dieser vor bis 2033 40'000 m² umzuwandeln und bis 2040 nochmals 60'000 m², also insgesamt 100'000 m². Gegenüber dem stadträtlichen Gegenvorschlag wäre das eine Verdoppelung. Zusätzlich hat man in den Antrag eingebaut, dass man zusätzlich 1'000 Bäume im Strassenraum noch anrechnet. Das ergibt dann insgesamt bis 2040 100'000 m² umgewandelt und 1'000 Bäume, das ist auf das Jahr heruntergerechnet 6'000 m² und 59 Bäume.

Der Stadtrat hat dann das für beide Initiativen gegenübergestellt, um die Forderungen der Initiativen – aber von beiden zusammen – mit dem stadträtlichen Gegenvorschlag und dem, was jetzt passiert (Durchschnitt der letzten 5 Jahre) darzustellen. Der Stadtrat hat also das Mengengerüst in seinem Gegenvorschlag verdoppelt. Und der Antrag der Fraktionen hat es dann nochmals erhöht.

Der Stadtrat hat dann auch in der 3. Lesung versucht, eine ganz grobe Kostenschätzung zu machen, was der Effekt wäre, was zusätzliches Personal und Kosten betrifft. Und zwar einerseits für die Initiativen und andererseits für den Antrag der Fraktionen und den Gegenvorschlag des Stadtrats. Es ist aber keine Vollkostenrechnung, sondern nur eine grobe Kostenschätzung.

Nach der Diskussion bei der 3. Lesung haben die Fraktionen, die diesen Antrag eingereicht haben, nochmals miteinander diskutiert und haben ihren Antrag nochmals angepasst. Man ist dem Stadtrat nochmals entgegengekommen. Es geht immer noch weiter als der stadträtliche Gegenvorschlag, aber man hat bei der Gute-Luft-Initiative 40'000 m² bis 2033 und nochmals 40'000 m² bis 2040 eingesetzt, also insgesamt 80'000 und nicht 100'000 m². Man hat die Zahl der Bäume, die zusätzlich im Strassenraum gepflanzt werden sollen, von 1'000 auf 500 reduziert. Das ergibt dann pro Jahr 4'700 m² und 29 Bäume. Mit dieser Fassung ist dann der zweite Gegenvorschlag aus der Kommission mit 5:4 verabschiedet worden und ist jetzt Kommissionsantrag.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Benedikt. Als erstes erhalten die Kommissionsmitglieder die Möglichkeit, sich zu äussern. Philipp Angele (SVP).

Ph. Angele (SVP): Danke, Benedikt, für die Vorstellung dieser beiden – ich kann es nicht anders sagen – irrsinnigen Initiativen mit dem unrealistischen Mengengerüst.

Vorweg möchte ich sagen, dass gute Luft und zukunftsfähige klimatische Bedingungen auch für die SVP wichtig sind.

Der angepriesene Nutzen ist hinsichtlich Ökonomie, Ökologie und Verschuldung überhaupt nicht im Verhältnis. Die Projektierungskosten sind enorm und stehen finanziell in keinem gesunden, nachhaltigen Verhältnis. Wir sehen es als unsere Pflicht, nochmals darauf hinzuweisen, dass Kosten/Nutzen in keinem Verhältnis ist. Es scheint uns so, dass wir vor noch nicht allzu langer Zeit städtische Flächen frisch versiegelt haben und nun im worst case das Ganze wieder aufmachen muss.

Aber zum Traktandum 5, der Gute-Luft-Initiative. Uns stört, dass wir einmal mehr einem unrealistischen Mengengerüst entsprechen und die Umsetzung so ziemlich sekundär ist. Oder anders gesagt: Dass man jetzt etwas beschliesst und dann Bauprojekte vorziehen muss, die gemäss dem natürlichen Lebenszyklus (end of life) noch gar nicht fällig wären und dann das Risiko besteht, dass man kantonale Beiträge von vielen Millionen Franken dann künftig selbst finanzieren muss und nicht mehr fremdfinanzieren lassen kann.

Auch Zielkonflikte mit übergeordneten Strassennetzprojekten bleiben stehen. Der Handlungsspielraum beschränkt sich auf Quartierstrassen. Noch funktionierende Sachen oder Gegenstände ausmustern, das macht normalerweise kein Privathaushalt. Warum soll es dann die öffentliche Gemeinde tun? Wenn eine hohe Kostenfolge zu erwarten ist, dann stellt sich die Frage: Wer soll das bitte schön alles bezahlen? – Herr und Frau Winterthur natürlich.

Wir sind gegen die Initiative und gegen den Gegenvorschlag.

R. Diener (Grüne/AL): Ich mache zuerst ein paar Bemerkungen, die für beide Initiativen gelten. Die bringe ich dafür nur ein Mal. Nur falls jemand wieder mitprotokolliert, wie lange ich spreche.

Es geht jetzt in diesem Geschäft um die Wurst. Um die sprichwörtliche Wurst, nicht zum Essen, aber für die Klimamassnahmen: Wollen Sie sich dem Netto-Null-Ziel sowie dem städtischen Rahmenplan verpflichten und daran nachhaltig arbeiten – oder nicht? Wir stehen vor der Entscheidung, ob auch der öffentliche Strassenraum und seine Nutzer ernsthaft etwas zum Klimawandel beitragen sollen oder nicht. Beziehungsweise natürlich zur Lösung.

Der Stadtrat, das Parlament und die Bevölkerung haben Ziele gesetzt, für die wir hier drinnen als Vertreter des Volks, das ist unsere Pflicht, konkrete, angepasste Massnahmen zu treffen und freizugeben haben. Jetzt ist genau dazu die Gelegenheit.

Die beiden Initiativen bringen nicht mehr und nicht weniger, das muss man durchaus anerkennen, als eine etwas neue Sichtweise zur Nutzung des öffentlichen Strassenraums. Eine Sichtweise, die nach meiner Sicht für viele von uns noch gewöhnungsbedürftig ist. Angesichts der immensen Herausforderungen, die wir mit dem Klimawandel aber haben, ist diese Sichtweise zukunftsfähig und wir brauchen sie. Wir müssen sie jetzt anfangen einzunehmen, damit wir auch langfristig gesehen unsere Stadt lebenswert behalten.

Jede Umfrage, die in den letzten Monaten veröffentlicht wurde, die in der Schweiz durchgeführt wurde, hat immer wieder gezeigt, unmissverständlich: Die Sorge um die Klimaauswirkungen ist bei der Bevölkerung ganz zuoberst. Quer durch alle Parteien hindurch. Das auch an die Seite, die jetzt links von mir sitzt.

Welche Sichtweise ist damit gemeint? Ganz einfach: Mehr Grün, mehr Bäume, mehr Platz für Fussgänger, Velofahrende und für den öffentlichen Verkehr. Und – das ist ganz wichtig – wenn es nicht anders möglich ist, auch auf Kosten vom Platz für den motorisierten privaten Individualverkehr, stehend oder fahrend.

Mindestens 3 Realitäten lassen die win-win-Situation klar erkennen:

1. Weniger Belastung für Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur dank weniger Lärm und besserer Luftqualität.
2. Weniger CO₂-Ausstoss als Klimaschutz dank effizienter Mobilität.
3. Mehr Schutz gegen die kommenden Hitzewellen (wir haben wieder erlebt, wie das aussieht. Wenn die Temperaturen noch weitersteigen, haben wir dann da auch ein Problem) dank kühlenden Bäumen und unversiegelten Flächen.

Ja, natürlich, Philipp, das kostet ein bisschen Geld und personelle Ressourcen. Das streite ich nicht ab. Und ja, es bedeutet auch eine Umgewöhnung.

Wenn wir nichts machen, wenn wir die Klimamassnahmen nicht durchführen, wenn wir uns nichts machen, werden wir das Problem auf die Folgegenerationen verschieben. Und damit unsere Verantwortung nicht wahrnehmen. Das sage nicht ich, das sage ich quasi in Vertretung dessen, was die Wissenschaft sagt. Das können Sie jederzeit nachlesen.

Die Kommission hat einen guten Gegenvorschlag zur – ich gebe auch das zu – ehrgeizigen Initiative gezimmert. Deshalb sind wir auch nicht beim Maximum. Dieser Gegenvorschlag hat die Unterstützung verdient. Für den stehe ich namens der Grünen/AL.

Gegenüber der Stadtratsvariante geht er einen mutigen Schritt weiter. Stimmen Sie Ja dazu und zeigen Sie damit, dass Sie die gesetzten Ziele ernstnehmen.

Zum Abschluss, zur Gute-Luft-Initiative, der Weisung 2022.106: Die Grünen/AL folgen der Empfehlung der Kommission und werden diese unterstützen. Mit einer Ausnahme: Wir werden den Antrag 1 des Stadtrats nicht unterstützen (diesen also ablehnen) und damit auch die Initiative befürworten. Danke für die Aufmerksamkeit.

L. Studer (GLP): Es gibt kaum ein besserer Zeitpunkt, um über die Stadtklimainitiativen zu diskutieren. Es ist wieder schön kühl, aber wir haben es trotzdem noch präsent, dass es heiss (35 Grad) in der Stadt werden kann. Wir wissen nun, wie dankbar wir sein können über einen schattenspendenden Baum und wie wir lechzend nach Abkühlung von Schatten zu Schatten huschen.

Wir haben gehört, um was es in den Initiativen geht. Wir von der GLP unterstützen die Anliegen der Initiativen: Mehr Flächen entsiegeln, mehr Flächen für Velo, Fussgänger und ÖV. Bäume statt Asphalt.

Zuerst mal zum Punkt der Gute-Luft-Initiative:

Hitzetage, wie wir sie letzte Woche erlebt haben, werden zunehmen. Am grössten ist die Hitzebelastung in den bevölkerungsreichen städtischen Gebieten in tiefen Lagen, wo der Hitzeeinseleffekt zusätzlich zur Belastung beiträgt, dies gemäss Meteo Schweiz. Wir werden in 20-30 Jahren über 50 Hitzetage pro Jahr haben. Und in 30 Jahren gehören wir fast alle zu den vulnerablen Gruppen, denen das sehr zusetzen wird.

Und es ist nicht verwunderlich, erhebt das BAG seit diesem Jahr jährlich die Anzahl hitzebedingte Todesfälle, vorher war es nur situativ bei Hitzesommern. 2022 waren es 474 Todesopfer in der Schweiz, die man der Hitze zuschreiben kann.

Was kann man dagegen machen? Grünflächen! Grünflächen, die Schatten spenden und die Hitze so etwas erträglicher machen. Und dabei darf man nicht nur die momentanen Kosten sehen. Es braucht jetzt ein Vorwärtsgen, es braucht jetzt Investitionen. Der beste Zeitpunkt einen Baum zu pflanzen war vor 20 Jahren. Der zweitbeste ist jetzt.

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich die Anliegen der Initiativen. Wir sind aber der Meinung, dass mehr möglich ist. Auch bei kleineren Instandsetzungen können kleine Flächen umgewandelt und begrünt werden. Wieso nicht prinzipiell Parkplätze in Schotterrasen umwandeln oder mit Rasengitter versehen? Und Mittelinseln begrünen? Da gibt es noch Potenzial nach oben.

Wir sind der Überzeugung, dass diese Flächen erreicht werden können ohne das Schreckensgespenst der Restwertvernichtung. Sondern indem das Potenzial bei anstehenden Projekten ganz ausgeschöpft wird, dass auch die kleinen Flächen berücksichtigt werden.

So viel zur Gute-Luft-Initiative. Das ist Symptom-Bekämpfung. Wir müssen aber auch die Ursachen bekämpfen. Und da setzt die Zukunfts-Initiative an. Diese möchte mehr Fuss, Velo, ÖV anstelle vom motorisierten Individualverkehr. Auch hier können wir das Anliegen nur unterstützen. Der Verkehr macht mehr als ein Drittel der CO₂-Emissionen in der Schweiz aus. Es braucht da eine Verkehrswende. Und da haben wir wieder die Push- und Pullfaktoren. Es geht nicht darum, den MIV unattraktiv zu machen, sondern der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr muss attraktiver werden! Die Pullfaktoren müssen im Zentrum stehen, nicht nur die Pushfaktoren.

Je nach Quelle sind rund 30-40 % der Bevölkerung in der Stadt autofrei - und die meisten freiwillig. Und Ihr wisst selbst, wie viel Platz sie auf den Strassen haben. 1.5 m Velostreifen, mehr gibt es leider oftmals nicht. Die Verkehrsplanung soll sich auf den Langsamverkehr und den ÖV ausrichten.

Wir wollen wirklich ambitionierte Gegenvorschläge, welche das ganze Potential ausschöpfen, auch kleine Flächen mitberücksichtigen und entsiegeln und dass man manchmal auch kreative Lösungen findet.

Wir stimmen dem Gegenvorschlag der SBK zu. Die Bevölkerung soll auch zwischen dem Gegenvorschlag und der Initiative entscheiden können.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank. Es geht jetzt in erster Linie um die Gute-Luft-Initiative, also bitte die Voten auch dazu. Die Zukunfts-Initiative wird danach behandelt. Das Wort hat nun Romana Heuberger (FDP).

R. Heuberger (FDP): Auch ich werde zu beiden Vorlagen sprechen, da wir sie in der Kommission auch zusammen behandelt haben. Die beiden vorliegenden Initiativen, Gute-Luft- und Zukunfts-Initiative, lösen in unserer Fraktion eher Kopfschütteln aus. Auch wir sind für die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, denn eine bedarfsgerechte, leistungsfähige Gesamtverkehrsinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung und zu einer hohen Lebensqualität in unserer Stadt.

Aber wenn Reto Diener vom privaten motorisierten Individualverkehr spricht, der reduziert werden soll, dann vergisst er offensichtlich, dass auch 80% der ganzen Stadtlogistik über die Strassen abgewickelt wird. Mit der Forderung zur Reduktion von Strassenflächen um jeweils

jährlich 0,5% wird einmal mehr ein Angriff auf den Individualverkehr gestartet, der auch einen Verlust von Standortattraktivität bedeutet. Gemäss den Forderungen müssten Strassenflächen und Parkplätze in der Grössenordnung von 40'000 Parkplätzen oder 70 Fussballfeldern abgebaut werden.

Es ist ein von allen Verkehrsverbänden breit getragener Konsens, dass keine Verkehrsflächen abgebaut werden sollen. Und obwohl die Bevölkerung in den letzten 10 Jahren um 18% auf über 120'000 Menschen zugenommen hat, hat die gesamte Strassenfläche vom öffentlichen Strassennetz gemäss den Zahlen, die der Stadtrat in der Jahresrechnung publiziert, in der gleichen Zeit sogar abgenommen.

Mit dem deklarierten Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität und einer guten Stadtluft hat man jetzt wohlklingende Worte gefunden, um in Form der beiden Initiativen massive Strassenreduktionen zu rechtfertigen - koste es, was es wolle.

Der Stadtrat selbst hält die Ziele der beiden Initiativen für unrealistisch. Er rechnet für die Umsetzung der beiden Initiativen mit 86 – ich wiederhole: 86! – neuen Planungs- und Unterhaltstellen in der Stadt und jährlichen Zusatzkosten von 34 Millionen, was zu Gesamtkosten von deutlich über 300 Millionen Franken führt.

Auch ökologisch sind die Initiativen fragwürdig. Um die geforderten Ziele zu erreichen, müsste die Anzahl der jährlich realisierten Strassenprojekte drastisch erhöht werden. Viele Strassen müssten frühzeitig aufgerissen werden, also bevor sie das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben. Die Folgen solcher vorgezogenen Sanierungen wären extrem, auch die finanzielle Restwertvernichtung. Das steht im klaren Konflikt zu den eigentlichen Zielen dieser Initiativen. Zudem wird sich der Kanton an vorgezogenen (sprich: an unnötigen) Strassensanierungen nicht bzw. nicht gleich hoch beteiligen. Es käme also erheblicher finanzieller Mehraufwand auf die Stadt zu.

Und es ist ja nicht so, dass das Anliegen der Initiativen in Winterthur nicht bereits verfolgt wird. Wir haben z.B. 2021 über 14 Millionen für die Verbesserung der Veloinfrastruktur gesprochen. Es sind derzeit mehrere Velorouten in Planung. Auch der ÖV wurde in den letzten Jahren massiv ausgebaut. Und Infrastruktur-Projekte wie die Querung Grüze werden umgesetzt. Zudem gibt es diverse Strassenprojekte, bei denen die links-grüne Mehrheiten im Parlament und im Stadtrat die Forderungen der Initiativen durchsetzen können.

Unsere Fraktion ist weiterhin bereit, Massnahmen zur Förderung von Fussgänger-, Velo- und öffentlichem Verkehr zu unterstützen. Wir dürfen aber nicht so weit gehen, dass der Verkehrsfluss auf unseren Hauptverkehrsachsen weiter reduziert und die Erreichbarkeit unserer Stadt zusätzlich eingeschränkt wird.

Wir werden die beiden Initiativen aus den genannten Gründen ablehnen. Auch der Gegenvorschlag des Stadtrats geht uns zu weit. Auch dieser würde dazu führen, dass mit beiden Initiativen Strassen und Parkplätze mit einer Fläche von rund 25 Fussballfeldern abgebaut werden müssten. Für die Umsetzung dieses Gegenvorschlags wären 14 Stellen und Kosten von geschätzt über 70 Millionen nötig. Und auch das würde eine Verdreifachung der jetzigen Bauprojekte nötig machen.

Ich möchte einfach zu bedenken geben, was man mit 70 Millionen Franken für die Umwelt oder für Massnahmen für Hitzeschutz an publikumsintensiven öffentlichen Plätzen erreichen kann - anstelle von einem Strassenraum, wo jeder Baum rund 20'000 Franken kostet.

Auf Stadtgebiet haben wir 65% Wald- oder Landwirtschaftsfläche.

Und, Lisa, ja: Schotterrasen, Begrünung von Bauten etc., da sind wir überall voll dabei. Aber dafür braucht es die Initiativen nicht. Denn ehrlicherweise muss man sagen: Wer heute solche Dinge beim Strassenbau nicht berücksichtigt, lebt in der falschen Zeit.

Gemäss dem Motto «Dörf's es bitzeli meh sy?» hat die Klimaallianz in ihrem Vorschlag das Mengengerüst des stadträtlichen Gegenvorschlags nochmals erhöht. Da würde man schon von 20 zusätzlichen Stellen und Mehrkosten von 100 Millionen Franken sprechen. Auch diese beiden Gegenvorschläge lehnt die FDP-Fraktion ab.

Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Ich erlaube mir zwei Vorbemerkungen. Zum einen habe ich zwei Voten vorbereitet und werde jetzt auch zwei Voten halten, auch wenn sich diese Voten in einigen Teilen gleichen.

Die zweite Vorbemerkung: Wir haben gehört, dass man jetzt Schritte unternehmen müsse zur Erlösung dieser Krise. Ich persönlich sehe die Kompetenz zur Erlösung von einer Krise durch das Auto bei anderen Instanzen als bei der Stadt.

Aber zurück zur Gute-Luft-Initiative: Das Anliegen der Initianten kommt sympathisch daher. Es ist unbestritten, dass Pflanzen den Stadtraum kühlen und die Luft reinigen. Nur weshalb sollen die Pflanzungen ausschliesslich auf Strassenraum geschehen? Weshalb wird nicht viel mehr in Fassadenbegrünungen investiert und um diese gerungen? Die Initiative kommt doch sehr einseitig zu Lasten des Autos und Lastwagens, des motorisierten Individualverkehrs daher. Auch neue Bäume oder Entsiegelungen in Fussgängerflächen würden wohl in dieser Initiative nicht mitgerechnet, weil es ja explizit nur um MIV-Flächen geht, obwohl auch diese Entsiegelungen sehr wichtig sind für die Aufenthaltsqualität.

Es muss uns allen klar sein, dass der Winterthurer Stadtrat mit seinen Strategien schon lange unterwegs ist, um eine grünere Stadt zu verwirklichen. Dies kann beispielsweise in Winterthur 2040 gesehen werden und natürlich auch ganz konkret in aktuellen Bauprojekten, solchen in Planung und solchen, die schon realisiert sind. Auch wenn Initiative und Gegenvorschläge abgelehnt würden, würde der Stadtrat diese Strategien weiterverfolgen. Die Frage ist einfach, in welchem Tempo und in welchem Umfang die Umwandlung der Strassenflächen realistisch machbar ist. Die Antwort hat der Stadtrat mit seinem Gegenvorschlag aufgezeigt. Diese Frage wurde allerdings nicht nur in der Kommission kontrovers diskutiert, sondern auch in der Mitte/EDU-Fraktion. Zusammenfassend lässt sich die Haltung der Mitte/EDU-Fraktion folgendermassen wiedergeben:

- Die Initiative wird abgelehnt. Entsprechend stimmen wir den Antragsziffern 1 und 3 zu.
- Betreffend die Ausgestaltung der Verordnung wird die Mitte/EDU-Fraktion in der Bereinigung die Stadtratsanträge betreffend die Menge der umzuwandelnden Flächen (Art. 1) unterstützen.
- Sollte die Kommissionsvariante eine Mehrheit erhalten, werden wir den Gegenvorschlag ablehnen. Den Gegenvorschlag des Stadtrats würden wir unterstützen.

B. Zäch (SP): Auch ich spreche zuerst kurz zu beiden Initiativen sprechen und dann zur Gute-Luft-Initiative.

Wer sich letzte Woche – wohl eher unfreiwillig – in der Stadt bewegen musste, hat am eigenen Leib erlebt, was der Begriff «Hitzeinsel» in einer Stadt mit versiegelten Flächen bedeutet. Das sind nicht 30 oder 32 Grad wie in der Luft, sondern aufgeheizter Asphalt und Beton, der Temperaturen von über 50 oder 60 Grad erreichen kann.

Dem Klimawandel ist es ziemlich egal, ob man ihn ernst nimmt, ignoriert oder abstreitet, denn er findet einfach statt. Wir tragen aber alle die Folgen. Seit einigen Jahren hat die Stadt- und Verkehrsplanung erkannt, dass die Innenstädte – im negativen Sinn – klimatische Hotspots sind. Es gibt in Winterthur einen Rahmenplan Klima für die Stadt und wir lernen, wie wichtig im Stadtraum sogenannte «Kaltluftkorridore» sind, die abends von den Höhen rings um Winterthur die frische Luft in die Ebene bringen, die tagsüber eben stark erhitzt wurde.

Genau hier setzen die beiden umverkehR-Initiativen an, die wir heute beraten. Die Gute-Luft-Initiative, zu der ich jetzt rede, nimmt ein Kernanliegen auf, das in diesem Zusammenhang absolut zentral ist: Die Begrünung und vor allem Beschattung durch Bäume. Auch ich habe mich letzte Woche von Baum zu Baum bewegt in der Stadt. Jeder einzelne Baum zählt, und im versiegelten Stadtraum brauchen wir viele davon, ganz besonders im Strassenraum, der heute fast vollständig versiegelt ist.

Der Klimanutzen besteht nicht nur in der Beschattung und Kühlung, sondern auch durch die Entsiegelung des Baumbereichs, in der Versickerungsfähigkeit des Bodens. Das Konzept der Schwammstadt (um einen weiteren Begriff aufzuwerfen), versucht das Meteorwasser nicht einfach in die Kanalisation abfliessen, sondern in den Boden versickern zu lassen, um es dort zurückzuhalten, zu speichern und in Trockenphasen wieder freizugeben. Denn auch die Tro-

ckenphasen sind eine der Folgen des Klimawandels. Strassenräume werden so nicht nur beschattet und erhöhen ihre Aufenthaltsqualität ganz markant, das ist der 3. Aspekt, der sehr wichtig ist, die Bäume werden zu klimatischen Kraftwerken mitten im Stadtraum.

Die Initiative fordert, um dies zu einer Daueraufgabe zu machen, eine jährliche zu erreichende Fläche, die so umgewandelt werden muss. Sie wird in Prozent der Gesamtfläche berechnet. Der Stadtrat hat diese Zahl mit seinem Gegenvorschlag in ein Mengengerüst umgewandelt, welches das Ziel in Quadratmetern umgewandelter Fläche pro Jahr bemisst. Damit wird der Fortschritt an die laufenden und zusätzlichen Arbeiten am Strassenkörper gekoppelt, die so auch ausgewiesen werden können. Dem kann man sich gut anschliessen. Die Stadt St. Gallen, die diese Initiative schon mit einem Gegenvorschlag umgesetzt haben, verfährt genauso.

Allerdings stellt man fest, dass der Winterthurer Stadtrat seine Ziele im Gegenvorschlag wenig ambitioniert setzt. Er nennt das «realistisch» und «machbar» und argumentiert mit Ressourcen und Finanzen, die nicht zur Verfügung stehen würden. Dabei wird jedoch relativ stark ausgeblendet, was uns die Folgen von Hitzeperioden in Städten bereits jetzt und vor allem künftig kosten und an Ressourcen verschlingen bzw. an Schäden verursachen. Eine Vollkostenrechnung, die man doch sonst so gerne macht, ist das nicht. Wir nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass sich der Stadtrat in die richtige Richtung bewegt und das Problem sehr wohl erkannt hat. Das anerkennen wir ausdrücklich. Der stadträtliche Gegenvorschlag zur Gute-Luft-Initiative handelt aber nicht konsequent danach.

Der Gegenvorschlag, der als Kommissionsantrag jetzt zur Debatte steht, nimmt einerseits Bedenken der Stadtregierung betreffend Realisierbarkeit zum Teil auf und auch Punkte, die sich in der Kommissionsdiskussion ergeben haben, setzt aber trotzdem höhere Ziele, als der Stadtrat sich selbst setzen will. Diese Ziele sind erreichbar, wenn nicht nur die Planung auf etwas höherem Niveau fortgeschrieben wird, sondern gleichzeitig damit ein Kulturwandel bei der Planung und Projektierung von Strassensanierungen verbunden ist.

Und noch ein paar Bemerkungen zu gehörten Voten. Es sind Einwände, die wir auch in der Kommission gehört haben: Restwertvernichtung, sinnloses Aufreissen von Strassenflächen. Es geht nicht um das. Es geht darum, dass man konsequent Möglichkeiten nutzt, wenn der Strassenraum sowieso angefasst wird, dass man das mit einem anderen Blickwinkel macht und auch konsequent umsetzt. Wir werden in den nächsten Jahren sehr viele Strassen anfasen müssen, für Fernwärme und Wärmenetze. Das wird ganz umfangreiche Arbeiten geben. Und das ist das Ziel der Forderung. Es ist eine Herausforderung, aber es ist eine Herausforderung, die machbar ist.

Der Stadtrat hat uns erklärt, das würde nicht immer gehen, weil es verschiedene Verfahren seien, weil Wärmenetzarbeiten sich nicht den ganzen Auflage- und Einspracheverfahren unterziehen müssten. Das ist richtig. Aber das Potenzial ist vorhanden. Und man kann damit verhindern, dass genau das passiert, was jetzt passiert: Dass man eine Strasse aufreisst für das eine und kurz darauf wieder für das andere.

Die SP-Fraktion unterstützt den Kommissionsantrag zur Gute-Luft-Initiative.

A. Würzer (EVP): Wahrscheinlich wäre der vergangene Montag tatsächlicher geeigneter gewesen, um über diese beiden Stadtklimainitiativen zu beraten.

Inzwischen praktisch jährlich erreichen uns Rekordtemperaturen von verschiedenen Messstationen - häufig auch aus Städten. Während einige dabei einen faustdicken politischen Skandal wittern und lieber über den Wetterbericht wettern, fürchten sich andere eher von faustdicken Hagelkörnern, von denen wir nicht auch mehr so weit entfernt sind, wie der Blick in unsere Sonnenstube zeigt. Wer weiss, vielleicht ist nächstes Jahr ja auch Winterthur fällig mit neuen Temperaturrekorden. Wir von der EVP sind auf jeden Fall nicht dazu bereit, abzuwarten, bis die Sommergrillade auf der Steibi auch ohne Grill funktionieren wird.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir müssen heute handeln, wenn wir für morgen eine Verbesserung, oder in dieser Frage wohl noch maximal keine Verschlechterung dieser Situation erreichen wollen.

Was ist uns also lieber: Eine Stadt, in der sich tiefgekühlte Autos möglichst hindernisfrei durch den Winterthurer Backofen schieben, oder eine Stadt, die aufgrund ihrer vorausschauenden Planung über ein natürliches Kühlsystem verfügt? Mir wurde als Kind jedenfalls beigebracht, dass frische Produkte gesünder sind als Tiefkühlware. Eine Konservierung unserer aktuellen Politik wird den immer stärker spürbaren Folgen des Klimawandels nicht gerecht! Diese beiden Volksinitiativen stellen uns vor genau diese Fragen.

Zuerst also zur Gute-Luft-Initiative: Diese verlangt die Umwandlung befestigter Strassenflächen, die bis dahin primär dem MIV dienten, in Flächen für Bäume und in Grünflächen umzuwandeln. Es handelt sich hiermit um die wohl wesentlich anspruchsvollere der beiden Initiativen, wenn es um die Umsetzung geht. Der Stadtrat ist sich dessen auch bewusst. Dies erklärt denn auch seinen Gegenvorschlag, der aus unserer Sicht klar zu wenig weit geht. Es ist uns durchaus bewusst, dass der Handlungsspielraum der Stadt gewissermassen eingeschränkt ist und dass es teils harten Widerstand geben dürfte. Wir dürfen uns davon aber nicht abschrecken lassen. Es braucht nämlich einen Paradigmenwechsel, wenn wir unsere Stadt auf die klimatischen Herausforderungen der nahen Zukunft vorbereiten wollen. Und wiederum der Blick nach draussen: Mit der Klimaerwärmung sind auch vermehrt Starkniederschläge zu erwarten. Deshalb sind Massnahmen, wie es auch Benedikt gesagt hat, hin zu einer Schwammstadt, wo das Versickern des Wassers möglich ist, notwendig, damit Winterthur vor Überschwemmungen geschützt werden kann.

Wir sind überzeugt, dass der vorliegende SBK-Gegenvorschlag als Kompromiss realistische und mehrheitsfähige Ziele vorgibt und im Falle einer Abstimmung auch in der Winterthurer Bevölkerung auf Unterstützung stossen wird. Explizit befürworten wir auch die 500 zusätzlichen Bäume, die bis 2040 gepflanzt werden sollen. Deshalb werden wir von der EVP den SBK-Kompromiss mitunterstützen.

Stadträtin Ch. Meier: Ja, es ist eine emotionale Diskussion und es ist verständlich, dass es diese Diskussion emotional ist. Wir haben es gehört und die letzten Tage haben es uns gezeigt, dass ein grosser Handlungsbedarf besteht. Dieser Handlungsbedarf ist nicht umstritten, den hat auch der Stadtrat erkannt und hat das in diversen stadträtlichen Strategien und in aktuellen Projekten auch bereits aufgenommen und es ist dort abgebildet. Zum Beispiel hat das Tiefbauamt ein Pilotprojekt, das sogenannte Projekt Neuwiesen III, lanciert. Da sind wir in der Planung dran (übrigens bevor die Initiative bei uns angekommen ist), das ist aus unserer Erkenntnis heraus entstanden. Ein Pilot, bei dem man wirklich die Strassengestaltung genau so umsetzen möchte, mit Entsiegelung, mit Begrünung – genau in diese Richtung, in die auch die Initiative geht. Das Pilotprojekt Neuwiesen III haben wir jetzt schon, bevor wir Erfahrungen haben damit und wissen, wo allenfalls auch Hürden auf uns zukommen werden, als Massstab genommen für unseren Gegenvorschlag. Wir gingen also davon aus, dass wir künftig sämtliche Strassenprojekte nach diesem Pilot Neuwiesen III, umsetzen. Aus diesen Zahlen ist der Gegenvorschlag zur Gute-Luft-Initiative entstanden. Also das heisst, wir haben uns da wirklich auf diese Pilot-Zahlen abgestützt.

Für den Stadtrat ist klar: Wir brauchen in Zukunft begrünte, entsiegelte öffentliche Flächen. Das ist das, was die Gute-Luft-Initiative anstrebt. Und wir brauchen ein stadt- und klimaverträgliches Mobilitätsverhalten, das, was die Zukunfts-Initiative verfolgt. Das heisst, wir brauchen eine Modalsplitverschiebung zu Gunsten von Fuss-, Velo- und ÖV-Verkehr. Und wir brauchen Strassenprojekte, die sich an diesem Pilot Neuwiesen III orientieren. Das ist der eine Treiber, den der Stadtrat hat.

Der andere Treiber ist aber auch die Frage nach der Umsetzbarkeit und der Finanzierbarkeit. Wir haben aufgezeigt, dass mit dem Gegenvorschlag des Stadtrats wir bis ins Jahr 2040 16 zusätzliche Stellen brauchen werden und dass wir ca. 71 Millionen Mehrkosten an Investitionen haben. Das müssen wir irgendwo auch noch in unserem Budget unterbringen. Und ich bin dann sehr gespannt, wenn dann die Budgetdiskussionen mit den entsprechenden Stellenanträgen kommen, wie dann die Unterstützung aussieht.

Der Stadtrat nimmt die Ziele der Initiative sehr ernst, ist aber gleichzeitig auch sehr daran interessiert, dass wir verbindliche Vorgaben haben, die umsetzbar und finanzierbar sind. Und

aus diesem Grund werden wir bei beiden Initiativen an unseren stadträtlichen Gegenvorschlägen festhalten.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Christa.

Somit kommen wir zur Bereinigung der Verordnung gemäss dem Beschlussblatt.

Wir starten mit dem Ingress. Dort schlägt die SBK eine Wortanpassung vor, dass es nicht wie im Stadtratsantrag heisst «Initiativbegehren», sondern «Initiativanliegen».

Schliesst sich der Stadtrat dem Vorschlag der SBK an, dass der Ingress so geändert würde?

Stadträtin Ch. Meier: Ja.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Somit ist der Ingress bereits bereinigt.

Wir kommen zu Art. 1. Dort gibt es drei Änderungen, wir werden über jede einzeln jetzt abstimmen. Es geht um die Änderungen der Fassung SBK.

Als erstes geht es um den Änderungswunsch, dass es nicht mehr um 25'000 m² geht, sondern um 40'000 m².

Wer dem zustimmen möchte, soll das jetzt zeigen mit Handerheben.

Wer ist dagegen?

Ihr habt mit einer Mehrheit dem Vorschlag SBK zugestimmt, dass man diese Zahl ändert von 25'000 auf 40'000 m².

Die nächste Änderung betrifft die gleichen Zahlen, jetzt geht es um die befestigten Strassenflächen, wieder 40'000 m² statt 25'000 m².

Wer dem SBK-Vorschlag zustimmen möchte, bitte Hand erheben.

Wer ist dagegen?

Die gleichen Verhältnisse. Somit werden diese Zahlen auch angepasst.

Im letzten Abschnitt geht es um den Zusatzsatz: «Ausserdem werden bis 2040 insgesamt 500 Bäume im Strassenraum neu gepflanzt.»

Wer ist dafür, dass dieser Satz neu hineinkommt im Art. 1?

Wer ist dagegen?

Somit haben wir es bereinigt und eine Mehrheit hat dafür gestimmt, dass alle Vorschläge der SBK so aufgenommen werden.

Die Abstimmung, ob wir den SBK-Antrag weiterverfolgen wollen oder den Stadtratsantrag, machen wir erst nach den beiden Schlussabstimmungen.

Beim Art. 2 der Verordnung ist kein Antrag bekannt. Hat jemand einen Änderungsvorschlag? – Wenn dem nicht so ist, wird er so belassen.

Beim Art. 3 ist auch wieder die Frage, gleich wie beim Ingress, ob der Stadtrat sich der Änderung der SBK-Fassung anschliessen würde?

R. Heuberger (SBK): Einfach kurz zur Erklärung: Je nachdem, wie die Situation ist, kommt es gar nicht zu einer Volksabstimmung. Und deshalb hat man auch den Ingress angepasst. Man sagt hier, wenn es verbindlich angenommen ist, dann folgt die Inkraftsetzung. Das ist der einzige Unterschied.

Stadträtin Ch. Meier: Das ist okay.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Dann haben wir die Verordnung bereinigt.

Wir kommen zur Schlussabstimmung, das wird dann auch wieder ausgezählt.

Es geht zuerst um die Ziffer 1, also um die Initiative selbst.

Wer der Volksinitiative, so wie sie steht, zustimmen möchte, soll das jetzt bezeugen mit Handerheben. Bitte auszählen.

Wer lehnt die Initiative ab?

Gibt es Enthaltungen?

Für die Initiative gestimmt haben 25, abgelehnt 30, Enthaltungen 3.

Somit kommen wir zur Ziffer 2, also den Stadtratsvorschlag gegen den von uns erarbeiteten Parlamentsbeschluss.

Wer möchte seine Stimme dem Stadtratsvorschlag geben? Der soll das jetzt bezeugen mit Handerheben. Bitte auszählen.

Wer ist für den SBK-Vorschlag, also für den Parlamentsbeschluss?

Wer enthält sich?

Ihr habt mit 22 Stimmen für den Stadtratsvorschlag und mit 36 Stimmen für den SBK-Vorschlag, also den Parlamentsbeschluss, gestimmt.

Jetzt geht es darum, den obsiegenden Vorschlag, also den SBK-Vorschlag, den Parlamentsbeschluss, noch anzunehmen.

Wer möchte den bereinigten SBK-Vorschlag, der ein Parlamentsbeschluss ist, annehmen?

Der soll das bezeugen mit Handerheben. Bitte auszählen.

Wer lehnt den Beschluss ab?

Gibt es Enthaltungen?

Es sind die gleichen Zahlen wie vorhin, 22:36.

Jetzt müssen wir noch über Ziffer 3 abstimmen.

Wer Ziffer 3 so annehmen möchte, wie sie in der Weisung steht («Die Volksinitiative wird mit der Empfehlung zur Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.»), soll das bezeugen mit Handerheben.

Also alle, die gegen die Initiative sind, müssten jetzt aufhalten.

Gegenmehr?

Der Stadtratsgegentorschlag ist ja jetzt wie weg. Es geht bei der Ziffer 3, die ich vorgelesen habe, darum, ob Ihr für den Parlamentsbeschluss seid oder für die Initiative.

Also, wir probieren es nochmals. Es geht jetzt nur um die Abstimmungsempfehlung.

U. Glättli (GLP): Zuhanden der Volksabstimmung.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Korrekt.

Ich lese die Ziffer 3 der Weisung nochmals vor: «Die Volksinitiative wird mit der Empfehlung zur Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.»

Möchtet Ihr dieser Ziffer, so wie ich sie vorgelesen habe, zustimmen? Dann bezeugt das mit Handerheben. Wir müssen es auszählen, es ist eine Schlussabstimmung.

Ablehnung?

R. Diener (Grüne): Ich möchte gerne einen Ordnungsantrag stellen.

Ich denke, da ging etwas vergessen. Es kann sein, dass wir bei einer Volksabstimmung sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag auf dem Tisch haben werden. Und dann gibt es ganz verschiedene Varianten von Haltungen, die man einnehmen kann. Man kann beides befürworten, und dann gibt es eine Stichfrage, welche man bevorzugt, wenn beide angenommen werden. Und man kann nur das eine befürworten und nicht das andere.

Als Abstimmungsempfehlung kann man das nicht nur so weiterreichen.

Wurde das nicht überlegt? Oder wie genau ist das gemeint? Ich verstehe immer noch nicht ganz, wie genau diese Abstimmungsempfehlung gedacht ist.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Ihr seht, die Parlamentsleitung ist am Debattieren. Wir müssen als Parlament eine Empfehlung abgeben. Aber unser Vorschlag wäre, dass wir uns in der Pause in der Parlamentsleitung beraten und jetzt noch zur nächsten Initiative gehen,

die Vorschläge diskutieren und diese bereinigen. Und nach der Pause würden wir bei beiden noch die Schlussabstimmung machen und hoffen, Euch das dann erklären zu können. Ist das ein guter Vorschlag? – Dann gehen wir jetzt zuerst zur Vorstellung der zweiten Volksinitiative.

6. Traktandum

Parl.-Nr. 2022.107: Kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» (vorbehältlich der Beschlussfassung in der Sachkommission)

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2022.107, Kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)». Das Wort hat Benedikt Zäch für die Vorstellung.

B. Zäch (SBK): Die Zukunfts-Initiative hat einen anderen Ansatz als die Gute-Luft-Initiative. Da geht es darum, Strassenflächen in Flächen für Fussverkehr, Veloverkehr und Flächen für die Bevorzugung des ÖV umzuwandeln. Es geht also nicht um Grünflächen, sondern um Strassenflächen, die an andere Verkehrsmittel umverteilt werden sollen. Auch da verlangt die Initiative während 10 Jahren eine Fläche von 0,5%, die umgewidmet werden muss von befestigter Strassenfläche zu Fläche für Fussgänger- und Veloverkehr und Bevorzugung von öffentlichem Verkehr, vieles davon ist nur schon mit geänderter Signalisation umsetzbar. Und da auch wieder, die Flächen für Fuss-, Velo- und ÖV-Verkehr sind im Bestand mindestens zu erhalten.

Da ist es auch so, dass der Stadtrat ausgerechnet hat, was das Mengengerüst ist, wenn man die heutige Planung weiterführt. Er sagt, bei heutigem Standard, bei heutiger Planung, wären das 55'000 m² bis 2033 und 110'000 m² bis 2040. Man sieht daran, dass es für die Zukunfts-Initiative weniger bauliche Massnahmen braucht, sondern vieles mit Signalisation erreicht werden kann. Der Stadtrat hat da in seinem Gegenvorschlag diese Zahlen leicht erhöht auf 65'000 m² bis 2033 und 130'000 m² bis 2040. Im Gegensatz zur Gute-Luft-Initiative hat er hier das Mengengerüst nicht verdoppelt, sondern nur leicht erhöht.

Der 1. Antrag in der Kommission in der 3. Lesung wollte da auch einen höheren Ansatz setzen. Man sagte, 80'000 m² bis 2033 und bis 2040 zusätzlich noch 120'000 m². Das gibt dann zusammen 200'000 m² und pro Jahr ca. 12'000 m².

Diese Darstellung gilt ja wieder für beide Initiativen zusammen. Der Stadtrat hat den zusätzlichen Bedarf für beide Initiativen ausgerechnet. Es gibt keine genauen Zahlen für den 2. Gegenvorschlag. Dieser liegt irgendwo zwischen dem 1. Antrag in der Kommission und dem Gegenvorschlag des Stadtrats.

Der 2. Gegenvorschlag, der in der Kommission gemacht wurde, hat bei der Zukunfts-Initiative das Mengengerüst des Stadtrates erhöht, bis 2033 80'000 m² und bis 2040 zusätzlich 90'000 m², insgesamt 170'000 m² (statt 200'000 m² wie beim 1. Antrag), das gibt dann pro Jahr 10'000 m² (statt 12'000 m² wie beim 1. Antrag). Auch da kam der 2. Gegenvorschlag dem Stadtratsvorschlag entgegen. Und auch das wurde mit 5:4 als Kommissionsvorschlag verabschiedet.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Benedikt. Das Wort geht an die Mitglieder der Kommission. Philipp Angele (SVP).

Ph. Angele (SVP): Wie beim vorherigen Traktandum Gute-Luft-Initiative schon erwähnt, ist auch die Zukunfts-Initiative irrsinnig. Die Umwidmung für noch mehr Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ist gar nicht nötig. Über 10 Jahre entspricht eine zusätzliche Umwidmung bei der Zukunfts-Initiative 15'000 – 25'000 m², das heisst rund 20'000 Parkplätze weniger und

das entspricht rund 35 Fussballfeldern. Oder für beide Initiativen zusammen rund 40'000 Parkplätze oder 70 Fussballfelder.

Die Antwort des Stadtrats betreffend Mengengerüst ist gewaltig. Übrigens ist ja bekannt, dass der Sachverhalt eher optimistisch ausgelegt wird. Fazit ist, dass diese Massnahmen alle gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV) abzielen. Winterthur schneidet unter den Grossstädten bereits als sehr velofreundlich ab und hat in der Vergangenheit mehrmals zu den Spitzenreitern bei den Velostädten gezählt. Schwachstellen werden gezielt im Rahmen der Planungen weiterentwickelt, zuletzt die Veloschnellroute Töss zugunsten der Velofahrer. Die neuen Markierungen bringen eine Velozone, dort haben wir wirklich eine schöne und zukunftsfähige Veloschnellroute. Das zeigt, dass Winterthur jetzt schon zukunftsfähig und velofreundlich ist.

Wir stehen für ein Miteinander von allen Verkehrsteilnehmern, von Fussgängern, Velos, Autos und ÖV. Aus diesen Gründen erachten wir die Initiative und auch den Gegenvorschlag als unnötig und lehnen beide ab.

R. Diener (Grüne/AL): Ich halte mich kurz, ich wiederhole meine Argumente nicht nochmals. Was die Zukunfts-Initiative betrifft, werden wir selbstverständlich auch der Empfehlung der Kommission folgen. Wir werden auch hier den Gegenvorschlag des Stadtrats nicht unterstützen und werden beide Projekte, also den Gegenvorschlag der Kommission (wenn er durchkommt) und die Initiative annehmen.

Nur ein kleiner Satz noch zu dem, was jetzt gerade Du, Philipp, gesagt hast: Es ist leider nicht so, wie Du das dargestellt hast. Winterthur hat von allen Grossstädten in der Schweiz den höchsten MIV-Anteil im Modalsplit. Beim Velo haben wir in den letzten 20 Jahren einiges an Plätzen verloren. Wir sind unterdessen nicht mehr Spitzenstadt beim Velo, sondern wir sind zurückgefallen. Bern und Basel haben uns deutlich überholt. Das einfach noch zur Richtigstellung.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Ich bin doch einigermaßen erstaunt, wie die links-grüne Parlamentsmehrheit den links-grünen Stadtrat, angeführt von der Vorsteherin Bau und Mobilität, heute im Regen stehen lässt. Kulturwandel in der Planung müsse stattfinden, damit man die ehrgeizigen Ziele umsetzen könne, das wird gesagt. Wenn man aber beobachtet, wie geplant wird, so stellt man fest, dass dieser Kulturwandel bereits stattgefunden hat. Allerdings schafft es die Planung, abzuwägen zwischen dem, was gewünscht wäre, und dem, was machbar ist. Und es geht manchmal eher zugunsten des Gewünschten als des Machbaren, so haben wir manchmal den Eindruck.

Strassenraum, welcher heute vom Auto genutzt wird, soll also in Strassenraum für zu Fuss Gehende, für das Velo und für den ÖV umgenutzt werden. Dies wird in Winterthur schon lange gemacht, liebe Freunde. Die jüngsten Beispiele sind die Stadthausstrasse und die Rudolfstrasse, ja der ganze Raum zwischen Hauptbahnhof und Neuwiesenstrasse, aber auch die Velorouten durch die Stadt. Auch wenn Initiative und der Gegenvorschlag abgelehnt würden, würde der Stadtrat diese Strategien weiterverfolgen. Die Frage ist einfach auch hier einmal mehr, in welchem Tempo und in welchem Umfang die Umwandlung der Strassenflächen realistischerweise machbar ist. Dies hat der Stadtrat mit seinem Gegenvorschlag für uns schlüssig beantwortet. Auch diese Frage wurde in verschiedenen Gremien kontrovers diskutiert, zusammenfassen lässt sich die Haltung der Mitte/EDU-Fraktion folgendermassen:

- Die Initiative wird abgelehnt. Entsprechend stimmen wir den Antragsziffern 1 und 3 zu.
- Betreffend die Ausgestaltung der Verordnung wird die Mitte/EDU-Fraktion in der Bereinigung die Stadtratsanträge betreffend die Menge der umzuwandelnden Flächen unterstützen.
- Sollte die Kommissionsvariante eine Mehrheit erhalten, werden wir den Gegenvorschlag ablehnen. Den Gegenvorschlag des Stadtrats hingegen würden wir unterstützen.

B. Zäch (SP): Die Zukunfts-Initiative ist eine Schwester der Gute-Luft-Initiative und setzt im Strassenraum selbst an. Die Initiative fordert eine jährliche zu erreichende Fläche, die in Flächen für ÖV und Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) umgewandelt werden soll. Das wird in

Prozenten ausgedrückt. Es geht eigentlich um die Veränderung des sogenannten «Modalsplits», d.h. einer flächeneffizienten Bewirtschaftung der Verkehrsflächen.

Es ist halt einfach so, dass bis heute der Strassenraum für das Auto gedacht, geplant und gebaut wurde und alle übrigen Verkehrsteilnehmer grundsätzlich zweitrangig sind. Das ist nach wie vor so. Das Säuseln von gewissen Parteien, das wir jetzt auch gehört haben, man wolle ja nur ein «ausgewogenes Miteinander» der Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse, zementiert unter diesen Umständen nur die Dominanz des Autos und löst das eigentliche Problem, die ineffiziente Nutzung des Strassenraums, nicht. Im städtischen Strassenraum ist dieser Zielkonflikt praktisch unlösbar, wenn man nicht gezielt die Verkehrsanteile zugunsten des Langsamverkehrs umbauen kann – was notabene natürlich erst den nötigen Raum und guten Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer schafft.

Der Stadtrat hat die Prozent-Zahl mit seinem Gegenvorschlag auch hier in ein Mengengerüst umgewandelt, welches das Ziel in Quadratmetern umgewandelter Fläche pro Jahr bemisst. Allerdings ist es auch hier so, dass der Winterthurer Stadtrat seine Ziele im Wesentlichen nach der laufenden Planung ausrichtet und einfach diese leicht erhöht. Er nennt das auch hier «realistisch» und «machbar».

Bei der Zukunfts-Initiative wird jedoch nur unvollständig das Potential ausgeschöpft, das die Stadt hat, um ohne oder nur mit wenigen baulichen Eingriffen, nämlich über Verkehrsanordnungen und Signalisationen, die Umwandlung von Verkehrsflächen anzugehen. Der Stadtrat betont sogar selbst, dass hier durchaus niederschwellige Massnahmen einen sehr markanten Effekt haben können, der Gegenvorschlag des Stadtrats handelt aber auch hier nicht konsequent danach.

Der Gegenvorschlag dagegen, der als Kommissionsantrag zur Debatte steht, setzt auch bei der Zukunfts-Initiative ein bisschen höhere, aber erreichbare Ziele, als der Stadtrat sich selbst setzen will.

Die SP-Fraktion unterstützt den Kommissionsantrag und lehnt den stadträtlichen Gegenvorschlag ab.

A. Würzer (EVP): Die Zukunfts-Initiative verlangt die Umwandlung von Strassenflächen, die bis dahin primär dem motorisierten Individualverkehr dienten oder ihm als Parkflächen zur Verfügung standen, in Strassenflächen, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.

Wir sind der Auffassung, dass mit hier eine grosse Chance besteht, die Strassenflächen insbesondere für alle Winterthurerinnen und Winterthurer sicherer zu gestalten, und den nicht notwendigen MIV zusätzlich auf ÖV-Angebote oder auf das Velo zu verlagern. Wir sind davon überzeugt, dass davon letztendlich alle profitieren. Auch diejenigen, die tatsächlich auf das Auto angewiesen sind.

Auch hier sind wir der Auffassung, dass der SBK-Gegenvorschlag den eher wenig ambitionierten Gegenvorschlag des Stadtrats klar verbessert. Wir werden diesen entsprechend ebenfalls unterstützen.

R. Heuberger (FDP): Ich habe vorhin schon zu diesem Traktandum votiert, deshalb halte ich mich kurz. Die Klimaallianz hat die Mehrheit im Stadtrat und die Klimaallianz hat die Mehrheit hier im Parlament. Ihr hattet es schon lange in der Hand, Projekte entsprechend anzugehen und sie entsprechend planen zu lassen.

Velostadt waren wir, bevor die links-grüne Mehrheit in der Stadtregierung übernahm und die letzten 4 oder 5 Jahre kein Velo-Projekt mehr umgesetzt hat. Auch wenn das aktuell ausgeblendet wird. Aber Ihr habt es in der Hand, das bei den konkreten Projekten umzusetzen. Für das braucht es keine Initiative mit fixen Zahlen. Ausser Ihr traut dem eigenen Stadtrat nicht. Und von daher werden wir sowohl die Initiative wie auch den Gegenvorschlag ablehnen, weil es sie schlicht und einfach in diesem Sinn nicht braucht, um die angestrebte Planung so zu machen.

Und eines möchte ich doch noch bemerken: In den vorhergehenden Voten wurde gesagt, wie wichtig Bäume sind, um Kühlung im Strassenraum zu erhalten. Ich gehe davon aus, dass Ihr

aufgrund dieser Voten sowohl bei der Zürichstrasse wie auch bei der Technikumstrasse angesichts all der zu fällenden Bäume auf die Anpassungen der Vorlagen verzichten werdet. Denn diese Bäume, die dort neu gepflanzt werden, werden erst unseren Kindern wieder Schatten spenden.

Stadträtin Ch. Meier: Auf diesen verbalen Hieb aus dem letzten Votum bezüglich vermeintlich nicht umgesetzter Velo-Projekte des jetzigen Stadtrats möchte ich nicht eingehen. Aber ich äussere mich sehr gerne zum stadträtlichen Gegenvorschlag zur Zukunfts-Initiative. Auch da wird der Stadtrat an seinem Gegenvorschlag festhalten. Es ist uns ganz wichtig, dass wir die Modalsplitverschiebung zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr stärken. Das ist unumgänglich, wenn wir eine stadt- und klimaverträgliche Mobilität in Winterthur wollen. Wir sind da aber auch mit diversen Projekten wirklich auf gutem Weg. Wir sind daran, die Velorouten umzusetzen. Wir möchten auch echte Verkehrsberuhigung in den Quartieren und nicht nur eine Verkehrsordnung Tempo 20 vorsehen, sondern wir wollen wirklich eine echte Beruhigung, z.B. mit der flächendeckenden Blauen Zone, mit der in Zukunft verhindert wird, dass Pendlerinnen und Pendler von auswärts in die Quartiere hineinfahren, um dort zu parkieren. Wir sind daran, eine konsequente ÖV-Priorisierung umzusetzen. Und wir bauen an der ÖV-Infrastruktur. Das sind alles Massnahmen im Hinblick auf die Ziele der Zukunfts-Initiative.

Es ist tatsächlich so, dass wir die Ziele der Zukunfts-Initiative als sehr viel einfacher umsetzbar anschauen als diejenigen der Gute-Luft-Initiative. Aber auch da braucht es einen riesigen Effort. Ich erinnere daran, wie viele Diskussionen wir für jede einzelne Verkehrsordnung führen. Und deshalb haben wir auch da Ziele genannt, die über den Werten liegen, die wir in der Vergangenheit umgesetzt haben, aber die für uns auch noch in einem realistischen Rahmen. Deshalb möchten wir an unserem Gegenvorschlag festhalten, im Wissen darum, dass wir uns sehr darum bemühen, die Ziele einer stadtverträglichen Mobilität zu erreichen.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Christa.

Somit kommen wir zur Bereinigung der Verordnung gemäss dem Kommissionsblatt. Da ist beim Ingress dieselbe Änderung vorgeschlagen wie bei der ersten Volksinitiative. Schliesst sich der Stadtrat dieser Änderung an?

Stadträtin Ch. Meier: Ja.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Dann geht es um den Art. 1, wo zwei Zahlen abgeändert werden sollen. Wir werden über beide einzeln abstimmen.

Wer dem SBK-Antrag folgen und 80'000 m² statt 65'000 m², wer also für den SBK-Vorschlag ist, soll das bezeugen mit Handerheben.

Wer möchte es so belassen?

Es ist eine Mehrheit für die Änderung.

Wer eine Zeile weiter unten dem SBK-Vorschlag von 90'000 m² statt 65'000 m² zustimmen möchte, soll das jetzt bezeugen mit Handerheben.

Wer möchte es so belassen, wie es drin ist?

Somit haben wir Art. 1 bereinigt und so übernommen, wie er von der SBK vorgeschlagen wurde.

Beim Art. 2 sind keine Änderungen bekannt.

Beim Art. 3 wäre wieder die gleiche Fragestellung wie bei der vorherigen Initiative, ob sich der Stadtrat da anschliessen würde?

Stadträtin Ch. Meier: Ja.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Somit haben wir nun beide Volksinitiativen und Kommissionsvorschläge mit Stadtratsantrag bereinigt.

Wir machen jetzt die Nachtessenspause und danach, nach der Pause, werden wir bei beiden Initiativen die Schlussabstimmung durchführen.

Ich wünsche allen «en Guete».

Nachtessenspause.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Willkommen zur Abendsitzung. Ihr seht hinter mir einblendend einen neuen Vorschlag, wie er in der Nachtessenspause erarbeitet wurde. Wir von der Parlamentsleitung sind einstimmig der Überzeugung, dass es im Falle einer Volksabstimmung sinnvoll ist, wenn im Abstimmungsbüchlein etwas geschrieben steht über das Parlament. Wir haben diese Formulierung gewählt, weil diese aus unserer Sicht den jetzigen Debattenverlauf und das Abstimmungsverhalten, das wir hatten, am ehesten widerspiegelt.

Neue Formulierung:

«3. Im Falle einer Volksabstimmung empfiehlt das Stadtparlament die Volksinitiative abzulehnen und den Gegenvorschlag des Stadtparlaments anzunehmen.»

Wir schlagen vor, dass wir diese Formulierung, diese neue, in einer ersten Abstimmung der vom Stadtrat ursprünglich formulierten Ziffer 3 gegenüberstellen.

Nachher wird über die obsiegende Formulierung abgestimmt, ob man diese so im Abstimmungsbüchlein haben möchte oder nicht.

Es sind jetzt also zwei Abstimmungen, die wir machen.

Bei der ersten, bei der Gute-Luft-Initiative, müssen wir nur noch das machen.

Bei der zweiten Volksinitiative, bei der Zukunfts-Initiative, müssen wir noch das vorgängige Abstimmungsprozedere zur Schlussabstimmung machen.

Jetzt stimmen wir ab über diese neue Formulierung, welche von der Parlamentsleitung erarbeitet wurde.

Wer diese neue Formulierung so haben möchte als Ziffer 3, soll das bezeugen mit Handerheben.

Wer die stadträtliche, die ursprüngliche Version der Ziffer 3 möchte, soll das jetzt zeigen mit Handerheben.

Wer enthält sich?

Damit ist der obsiegende Antrag die neue Formulierung.

Wir kommen also jetzt zur Abstimmung, ob wir diese neue Formulierung im Falle einer Volksabstimmung so im Abstimmungsbüchlein haben wollen. Es ist ja noch nicht ganz klar, ob es zur Abstimmung kommen wird oder nicht. Aber es sind so viele Varianten, auf die wir dann keinen Einfluss mehr haben. Aber damit hätten wir die Möglichkeit, ein Zeichen zu setzen, um zu zeigen, wie es bei uns abgelaufen ist.

Wer die neue Formulierung «3. Im Falle einer Volksabstimmung empfiehlt das Stadtparlament die Volksinitiative abzulehnen und den Gegenvorschlag des Stadtparlaments anzunehmen.» so beschliessen möchte, soll das jetzt mit Handerheben bezeugen. Bitte auszählen, da es eine Schlussabstimmung ist.

Wer lehnt das ab? Bitte Hand erheben.

Enthaltungen?

Das Stadtparlament hat der neuen Formulierung mit 36:21 und 1 Enthaltung zugestimmt. Das bezieht sich jetzt auf die Gute-Luft-Initiative.

Wir kommen zur Schlussabstimmung der Zukunfts-Initiative.

Ziffer 1: «Die kommunale Volksinitiative «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird abgelehnt.»

Wer für die Ablehnung der Zukunfts-Initiative ist, soll jetzt die Hand erheben. Bitte auszählen, da es eine Schlussabstimmung ist.

Wer ist dafür? Wer möchte die Initiative beibehalten?

Gibt es Enthaltungen?

30 für Ablehnung der Initiative, 28 für die Initiative.

Wir kommen zu Ziffer 2, die wir vor der Pause bereinigt haben. Da steht der Stadtratsantrag gegen den Parlamentsbeschluss.

Wer ist für den Stadtratsantrag? Bitte die Hand erheben. Bitte auszählen, es ist eine Schlussabstimmung.

Wer ist für den bereinigten Parlamentsbeschluss?

Gibt es Enthaltungen?

36 haben für den Parlamentsbeschluss votiert und 22 dagegen, das heisst 22 für den Stadtratsantrag.

Jetzt müssten wir uns noch äussern zum bereinigten Parlamentsbeschluss, ob man dafür ist oder dagegen.

Wer möchte den Gegenvorschlag annehmen, so wie er jetzt vorliegt? Bitte auszählen.

Wer lehnt den Gegenvorschlag ab?

Gibt es Enthaltungen?

Der Gegenvorschlag ist mit 36:22 Stimmen angenommen.

Wie vorhin kommen wir jetzt noch zur Ziffer 3. Das ist identisch zur vorherigen Initiative, wo wir die neue Formulierung erarbeitet haben. Wir müssen dieselbe Abstimmung nochmals durchführen, das heisst den neuen Vorschlag versus denjenigen des Stadtrats.

Ich frage zuerst nach der neuen Version.

Wer die neue Formulierung unterstützen möchte, sollen das jetzt mit Handerheben bezeugen. Bitte auszählen, es ist eine Schlussabstimmung.

Wer möchte den ursprünglichen Stadtratsantrag annehmen?

Gibt es Enthaltungen?

Die neue Formulierung wurde mit 37:21 Stimmen angenommen.

Wir schliessen das Geschäft mit der letzten Abstimmung ab, versprochen.

Es geht jetzt noch darum, ob wir die obsiegende Formulierung, die neue Formulierung, im Abstimmungsbüchlein haben wollen, falls es eine Volksabstimmung gibt.

Wer dafür ist, der soll das jetzt mit Handerheben bezeugen. Nochmals auszählen bitte.

Wer ist dagegen?

Gibt es Enthaltungen?

Der bereinigte Vorschlag des Parlaments ist mit 36:21 und 1 Enthaltung angenommen worden.

Somit haben wir nun alle Abstimmungen zu diesen beiden Initiativen abgeschlossen.

7. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.46: Beantwortung der dringlich erklärten Interpellation O. Staub (SP) und N. Wenger (Grüne) betr. Folgen der Erhöhung des Referenzzinssatzes und Massnahmen zum Schutz der Mieter:innen

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.46, Beantwortung der dringlich erklärten Interpellation betreffend Folgen der Erhöhung des Referenzzinssatzes und Massnahmen zum Schutz der Mieter:innen. Das Wort hat die Erstinterpellantin Olivia Staub.

O. Staub (SP): Wir danken dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Interpellation.

Wenn ich die Antwort in einem Bild zusammenfassen müsste, wäre es wahrscheinlich das mit den drei Affen, von denen sich einer die Augen, einer die Ohren und einer den Mund zuhält. Die beamtische Übersetzung von «Nichts sehen, nichts hören und nichts sagen» ist in diesem Fall «Entzieht sich unserer Kenntnis, haben wir keinen Handlungsspielraum und ist nicht Aufgabe der Stadt». Natürlich kann die Stadt privatrechtliche Vereinbarungen nicht beeinflussen. Aber sie kann – oder besser gesagt: sie muss – die Mieter:innen in der Stadt bestmöglichst dabei unterstützen, ihre Rechte geltend zu machen.

Es gibt einen kleinen Verdacht, dass es so lange für diese Antwort gebraucht hat, weil man die Sommerferien abwarten wollte, wenn die Frist für die Anfechtung von missbräuchlichen Mietzinsen für die meisten bereits verstrichen ist. Oder ist es ein Zufall, dass auch erst in den Sommerferien bekannt wurde, dass die Stadt selbst bei sage und schreibe knapp 7% mit den Mieten in ihren eigenen Liegenschaften hinaufgeht? So viel zu «kein Handlungsspielraum». Dass den Mieter:innen der 170 städtischen Liegenschaften neben der Referenzzinssatzerhöhung auch noch die volle Teuerung belastet wird, ist nicht nur kleinlich. Es zeigt, dass dem Stadtrat eventuell auch nicht bewusst ist, dass die Mietzinserhöhung in einer Zeit von generell steigenden Preisen für die betroffenen Mieterinnen und Mieter, insbesondere für solche mit tiefem Einkommen, zu einer grossen finanziellen Belastung führen kann, wie es am Anfang dieser IP-Beantwortung steht.

Auch bei der Antwort zur Frage, wie der Stadtrat sicherstellen möchte, dass sich alle Mieter:innen ohne grossen Aufwand informieren können, ob eine angekündigte Mietzinserhöhung rechtens ist und wie sie gegen eine missbräuchliche Erhöhung vorgehen können, zeigt sich: Dem Stadtrat ist wohl die Lebensrealität von vielen Mietern und Mieterinnen nicht bewusst. Denn ja, natürlich leistet der Mieter- und Mieterinnenverband riesige und wichtige Informations- und Aufklärungsarbeiten. Ab diesem Punkt, wo er bei Mieterinnen oder Mietern vermutet, dass sie oder ihre Rechte verletzt worden sind. Aber das Problem fängt eben schon ein bisschen früher an.

Das Mietrecht ist relativ komplex. Und um innerhalb der relativ kurzen 30-Tage-Frist den Mietzins anzufechten, müsste man zuerst einmal wissen, wann eine Mietzinserhöhung zulässig ist und wann nicht. Und dass man sich zum Beispiel kostenlos an eine Schlichtungsstelle wenden kann. Sonst ist die Hemmschwelle sehr gross, um eine Mietzinserhöhung anzufechten. Man geht schlicht davon aus, dass es schon rechtens ist, wenn ein eingeschriebener Brief von der Verwaltung kommt. Eine angemessene Information der Stadt wäre das mindeste, um diese Hemmschwelle abzubauen und würde die Leute ermächtigen, weitere Schritte zu unternehmen, wie zum Beispiel der Gang zum Mieterinnen- und Mieter-Verband. Als erfreulich beurteilen wir immerhin, dass der Wille erkennbar ist, dass die Stadt diejenigen bei Anfechtungen von Mietzinsen unterstützt, die es am meisten brauchen, auch wenn die Antwort des Stadtrats zur konkreten Unterstützung sehr vage ist. Das Anfechten von Mietzinsen, insbesondere verbunden mit einem Gang zu den Schlichtungsbehörden oder sogar über Gericht, ich habe es schon einmal gesagt, ist komplex und belastend und oft herausfordernd. Gerade für Leute, die zum Beispiel in der Sozialhilfe sind. Und wir hoffen dann doch, dass die Menschen dort ein bisschen mehr Unterstützung erhalten als eine Vorlage für den Anfechtungsbrief, die man sich sicher auch im Internet herunterladen kann.

Bei der Antwort auf die letzten zwei Fragen fing dann des sozialdemokratische Herz kurz an zu klopfen, denn man kann dort lesen: «Als Handlungsoptionen sieht der Stadtrat deshalb primär die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus.» und «[...] erachtet der Stadtrat die finanzielle Förderung gemeinnütziger Wohnbauträger auf kommunaler Ebene als aktuell effektivste Massnahme, um für Mieterinnen und Mietern mehr preisgünstigen Wohnraum zu schaffen.» Das finden wir natürlich sagenhaft, weil man in dem Fall ja davon ausgehen muss, dass der Stadtrat vollumfänglich die Volksinitiative «Wohnen für alle», die nämlich ganz genau das fordert, unterstützen würde.

Aber dazu gibt es ja einen Gegenvorschlag. Aber anderes Thema, lassen wir das.

Zurück zur IP: Beim Lesen dieses Berichts und im Kontext zu dem, was sonst noch zum Thema Wohnungsmarkt in Winterthur läuft, werde ich das Gefühl nicht ganz los, dass dem Stadtrat der Schutz der Mieter:innen egal ist. Und das ist sehr schade. Winterthur ist eine

Stadt von Mieter:innen und wir erwarten vom Stadtrat, dass er sich den ständig und teilweise missbräuchlich steigenden Mietzinsen mit Engagement und einer ganz klaren Haltung entgegenstellt. Sich mit «nichts sehen, nichts hören und nichts sagen» aus der Verantwortung ziehen, das geht nicht.

Indem wir besser über die Mietzinserhöhungen in Winterthur Bescheid wissen oder indem die Bevölkerung von Winterthur über ihre Rechte informiert wird, wenn sich der Referenzzinssatz ändert, hätte die Stadt zum Beispiel zwei Instrumente, um Mieter:innen zu schützen.

Meine Kolleginnen und Kollegen im Parlament merken es vielleicht: Das ist auch ein Werbeblock für die zwei Postulate, die zirkulieren. Bitte unterstützt diese, damit wir in dieser Sache vorwärtsmachen können. In der Zwischenzeit nimmt die SP-Fraktion die Antwort auf die Dringliche Interpellation zur Kenntnis.

N. Wenger (Grüne/AL): Im Namen der Fraktion Grüne/AL danke ich dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Auch wir haben nur mässig Freude an der Antwort des Stadtrats und hätten uns natürlich schon auch mehr erhofft. In der Antwort kann man vor allem lesen, wie sehr die Stadt nicht zuständig ist und an den Mieterverband und die Schlichtungsbehörde verweist. Und immer wieder sehr betont, dass sie leider nichts machen könne.

Man kann schon verweisen. Man muss einfach alles abfangen, was der Mieter:innen-Verband macht. Aber zumindest das Informieren der eigenen Bevölkerung würde schon drinliegen. Schliesslich kommt viel Post mit Informationsbroschüren von der Stadt in die Haushalte. Auf eine mehr kommt es auch nicht an.

Und noch kurz zum Mieter:innen-Verband: In einer Zeit, in der in allen Wohnungen Referenzzinssatzerhöhungen hereinflatterten, war der Mieter:innen-Verband sehr ausgelastet. Und um sein Anliegen dort schildern zu können und Hilfe zu erhalten, dauerte es ziemliche Weile.

Dazu kommt noch, dass man im Mieter:innen-Verband Mitglied sein muss, was auch nicht alle wissen und auch nicht alle sind. Und leisten können sich das auch nicht alle.

Immerhin ist der Stadtrat offensichtlich für die Förderung von gemeinnützigem Wohnungsbau. Das freut uns auch. Und wir sind gespannt, wie das dann genau aussieht mit diesen Förderungen.

Wir nehmen die Antwort zähneknirschend zur Kenntnis – und am Thema werden wir dranbleiben.

U. Glättli (GLP): Die Interpellantinnen haben ein aktuelles Thema aufgegriffen. Der Stadtrat bzw. eine offensichtlich versierte Person der Verwaltung des Präsidialen hat innert Frist kompetent, klar und verständlich Antworten geliefert. Für die geleistete Arbeit gebührt Ihnen grünliberaler Dank, Herr Stadtpräsident – das kann man ihm ausrichten.

Wir wollen es kurz diskutieren: Die Wurzel des Übels ist die Inflation und dafür ist - zum guten Glück - die Schweizerische Nationalbank und nicht das Winterthurer Stadtparlament zuständig.

Die immer wiederkehrenden Ansätze der Interpellantinnen lehnen wir ab: «Negativzinsen nicht gut - Gaspreis runter, Teuerung nicht gut - sofortiger Teuerungsausgleich, Zinsanstieg nicht gut - Mietzinsausgleichsmassnahmen.» Dieses Hüst und Hot lehnen wir aus grün- und ordoliberaler Optik ab.

Für die jüngere Generation mögen Zinsanstiege empörend sein, für etwas erfahrenere Semester sind sie nichts als normal. Wir haben nun sehr lange zuerst von sinkenden und dann von sehr tiefen Zinsen profitiert, alle hier drin, auch Mieterinnen und Mieter.

Natürlich verstehen wir die Sorgen und Ängste, wenn alles teurer wird und am Monatsende trotz allfälliger Lohnerhöhung gleich wenig oder noch weniger übrigbleibt. Das kann tatsächlich hart sein und frustrieren. Wir verstehen das.

Aber die Lösung aller Probleme ist nicht immer nur der Staat. Vielleicht heisst Mut zur Lösung ein Vorkaufsrecht für Gemeinden zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus. Aber vielleicht auch nicht. Sorgen wir dann dafür, dass die Stadt die dafür notwendigen Mittel freispielen würde? Und nehmen wir die Verzögerung beim Schuldenabbau in Kauf, die durch einen Zukauf von solchen Liegenschaften notwendig werden würde?

Ein Anstieg der Energiepreise und damit der Nebenkosten finden wir auch nicht per se schlecht, es kann auch ein Beitrag sein zur Internalisierung externer Kosten.

Es ist doch nicht Euer Ernst, dass wir nicht nur den Gas- und Ölverbrauch und neuerdings wohl auch noch den Stromverbrauch mit Preismassnahmen ankurbeln wollen? Also billiges Gas, billiges Heizöl und möglichst billiger Strom.

Das ist eine widersprüchliche Politik, die wir nicht mittragen wollen. Und zum Kern Eurer Forderungen kann auf die bereits bestehenden städtischen Massnahmen verwiesen werden, die für jedefrau und jedermann auf der Internetseite der Stadt unter «Beratung für Mieterinnen und Mieter» einsehbar sind. Insbesondere die dortigen Massnahmen gegen missbräuchliche Zinse, gegen Gammelwohnungen und gegen Vermieterinnen und Vermieter, die davon profitieren, unterstützen wir vorbehaltlos. Und da müssen wir nun sehr genau aufpassen, dass bei einer allfälligen «Zinszuschusserhöhung» nicht die falschen, nämlich nur die Profiteure der Sozialwohnungswirtschaft - profitieren und nicht die wirklich betroffenen Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger. Übrigens gibt es aus dieser Logik auch keine Notwendigkeit für irgendeinen Aktivismus für betreffende Vorstösse - das scheint uns billige Themenbewirtschaftung im Vorwahlfenster der Bundeswahlen zu sein...

Herzlichen Dank, wenn wir hier und jetzt diese Interpellation mit positiver Kenntnisnahme ihrer Beantwortung erledigen.

D. Oswald (SVP): In der Beantwortung der Interpellation weist der Stadtrat zu Recht darauf hin, dass es für die Mieterinnen und Mieter bewährte Wege und Institutionen gibt, an welche sich Betroffene wenden können, sollten sie mit einer Mietzinsenerhöhung nicht einverstanden sein. Allen voran ist hier der Mieterverband zu erwähnen. Da gibt es auch ein Onlinetool «Mietzinsrechner». Wenn all das nicht hilft, steht die paritätisch zusammengesetzte Schlichtungsbehörde zur Verfügung.

Es entspricht einem marktwirtschaftlichen Instrument, dass die Festsetzung eines Mietzinses hinterfragt und somit auch verhandelt werden kann. Die SVP-Fraktion steht voll und ganz hinter den vorhin genannten Akteuren. Es ist uns auch sehr wichtig, dass die Mieter und Mieterinnen auf Augenhöhe verhandeln können.

Für die SVP-Fraktion gibt es aber bei der Interpellation und auch bei der Antwort noch einige andere Punkte genauer anzuschauen. Es ist ein Zahlenverwirrspiel in der Begründung der Interpellation. Die 370 Franken stehen in keinem Zusammenhang mit einer möglichen Erhöhung um 3% oder 6%. Ja, das steht in der Begründung auch nicht, aber der Text ist so verfasst, dass dies so verstanden werden könnte. Bei einem Mietzins von 2'500 Franken, was man in Winterthur für eine 4.5-Zimmer-Wohnung vielleicht bezahlen muss, wären 6% Erhöhung 150 Franken pro Monat. Es gilt ja nach wie vor die Faustformel, dass für das Wohnen nicht mehr als 1/3 des Einkommens ausgegeben werden sollte. Zum Mietzins kommen noch Nebenkosten dazu. Wer also zwischen 2'500 bis 3'000 Franken pro Monat für das Wohnen ausgeben kann, der sollte ein Monatseinkommen von 8'000 bis 9'000 Franken haben. 150 Franken ist nicht wenig, aber auf diesem Lohnniveau sollten 150 Franken auch nicht gleich zum Notstand führen.

Damit will ich keineswegs sagen, dass die Wohnkosten nicht ein Problem sind, nein, im Gegenteil, es ist ein Problem, denn der Durchschnittslohn im Kanton Zürich ist weit unter diesem Monatslohn. Er liegt irgendwo zwischen 6'000 und 7'000 Franken.

Die IP nimmt also zu Recht ein Problem auf. Leider aber liegen aber die Gründe für dieses Problem nicht in der Zinspolitik der Nationalbank. Im Gegenteil. Eine hohe Teuerung ist für die Geringverdiener viel einschneidender als höhere Zinsen. Die Zinspolitik der Nationalbank hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Teuerung in der Schweiz tiefer ist als im Rest der Welt.

Die wahren Gründe für die Probleme liegen bei den Verwerfungen von Angebot und Nachfrage. Die unkontrollierte Zuwanderung lässt die Nachfrage nach Wohnraum stark ansteigen, während gleichzeitig die unter SP und der progressiven Allianz geführten Städte durch interventionistische Massnahmen die Erweiterung des Angebots bremsen und mit hohen Gebühren und zeitlichen Verzögerungen Mehrkosten verursachen. Zusätzlich kommen die Tarifer-

höhungen für Strom und Gas während den letzten Jahren hinzu. Ich wage die These aufzustellen, dass diese genannten Faktoren bei meinem Beispiel wesentlich mehr als 150 Franken pro Monat ausmachen. Auch der soziale und genossenschaftliche Wohnungsbau ist diesen Verwerfungen unterworfen. Mit Paragraphen kann man Realitäten nicht ungeschehen machen.

Schauen wir, dass wir die Zuwanderung wieder unter unsere Kontrolle bekommen, damit wir das bestehende Bauland besser nutzen können und dass die Baubewilligungsprozesse massiv vereinfacht und beschleunigt werden. Dann werden auch die Mieten wieder sinken. Zum Schluss komme ich noch auf einen Punkt aus der Antwort zu sprechen. Ich halte hier ganz klar fest, dass es nicht in den Kompetenzbereich einer politischen Exekutive gehört, sich in privatwirtschaftliche Themen einzumischen. Die Formulierung «Für den Stadtrat gebe es kaum Handlungsspielraum» zeigt für uns, dass die linke Mehrheit des Stadtrats hier langfristig nach mehr Kompetenzen strebt. Die SVP-Fraktion erteilt interventionistischen Machtgehlüsten ganz klar eine Absage. Ich habe in meinem Votum aufgezeigt, wo wir ansetzen müssen. Die linken Rezepte sind kontraproduktiv. Wer diese These verifizieren will, soll sich mit der Situation in Genf auseinandersetzen.

Am Schluss möchte ich noch eine Replik geben auf die Vorgängervoten: Auch Nicht-Mitglieder vom Mieterverband erhalten Unterstützung vom Mieterverband, wenn sie diese anfragen. Wir nehmen die Antwort des Stadtrats mit gemischten Gefühlen zur Kenntnis.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Daniel.

Noch kurz ein persönlicher Einwurf: Ich finde es sehr irritierend, wenn ich von hier oben sehen muss, dass Mittelfinger ausgestreckt werden gegen Personen, die eine andere politische Meinung haben. Ich möchte darum bitten, das zu unterlassen. Das ist dem Parlament nicht würdig und zeugt nicht von Anstand.

Das Wort hat als nächster Andreas Geering (Die Mitte/EDU).

A. Geering (Die Mitte/EDU): Vieles von dem, was heute Abend gesagt wurde, zeugt von Nichtwissen oder Halbwissen, was die bundesrechtliche Gesetzgebung und Rechtslegung des Mietgesetzes angeht. Und man muss, darauf hat Dani Oswald schon hingewiesen, nicht Mitglied beim Mieterinnen- und Mieterverband sein, um dort eine Beratung zu bekommen. Man wird aber anders bepreist bei einer Beratung, wenn man dort Mitglied ist. Von daher sollte jeder Mieter dort Mitglied sein, es würde sich lohnen.

Das andere, was ich vorausschicken möchte: Es gibt in der Schweiz keine Marktmiete. Das ist eine Mär, die zwar häufig in die Welt gesetzt wird, aber es ist so: In der Schweiz keine Marktmiete. Die Preisgestaltung ist auf Bundesebene reguliert und vom Bundesgericht unterstützt, ich komme darauf später zurück.

Der Inhalt der Beantwortung ist für mich nicht überraschend und wir bedanken uns beim Stadtrat für die umfassende Beantwortung der dringlichen Interpellation. Die Interpellantinnen halten fest, dass der Mietzins um bis zu drei Prozent erhöht werden könne. Ich möchte ergänzen mit einem Zahlenbeispiel: 3% sind aufgrund der Referenzzinssatzanpassung möglich. Dazu kommt dann die Teuerung, die man jedes Mal, wenn man eine Anpassung macht, auch ausgleichen kann. Die Vermieterschaft macht allerdings in aller Regel gleichzeitig auch die Teuerung und eine weitere allgemeine Kostensteigerung geltend. Auch diese Kostensteigerung kann man ausgleichen, wenn man es entsprechend belegt. Wenn dies geschieht und neben dem Referenzzinssatz auch Teuerung und allgemeine Kostensteigerung geltend gemacht werden, dann sind wir bei einem Gesamtmietzinsaufschlag von über 6%. Bei einem Nettomietzins von 1'500 Franken kann somit der Aufschlag gut und gerne bei über 100 Franken pro Monat liegen, wie das aufgelegte und erläuterte Beispiel zeigt. Obwohl das Bundesgericht pauschale Kostensteigerungen als unzulässig beurteilt hat, sind entsprechende Pauschalen bei den Erhöhungen gang und gäbe und werden leider auch von den Schlichtungsstellen grossmehrheitlich akzeptiert. Die 22.25 Franken im Beispiel müssten gemäss mehreren Bundesgerichtsurteilen ausgewiesen werden mit einem Vorher-Nachher-Vergleich über mehrere Jahre der ersten und mehrere Jahre der zweiten Periode.

Ich möchte vor allem auf die Beantwortung der Fragen 3 und 4 sowie dann 5 eingehen. Bei den Fragen 3 und 4 geht es um die Mietzinsanfechtung. Die Referenzzinssteigerung und die damit einhergehenden Mietzinssteigerungen waren schon lange absehbar. Der Mieterinnen- und Mieterverband, wie auch der Hauseigentümergeverband haben sich entsprechend vorbereitet und haben Kampagnen bei ihrer Klientel lanciert. Das finden wir legitim und es ist nicht die Aufgabe der Stadt, das zu machen. Der HEV berät seine Mitglieder in seinen Publikationen und macht auf mögliche Mietzinserhöhungen aufmerksam, der Mieterinnen- und Mieterverband tut dasselbe in seinen Publikationen zur Anfechtung der Erhöhungen, wenn diese Vermutung vorhanden ist. Die Stadt hätte entsprechend Zeit gehabt, sich ebenfalls vorzubereiten. Nicht auf alle städtischen Mietverhältnisse heruntergebrochen, aber doch immerhin auf diejenigen, die in ihrem Einflussbereich liegen.

Dass Sozialarbeitende die geänderten Mietzinse prüfen und bei Bedarf die Klientinnen und Klienten bei einer Mietzinsanfechtung unterstützen, respektive eine entsprechende Beratung beim Mieterinnen- und Mieterverband bei Bedarf finanziert wird, begrüßen wir. Dort würden wir ans Herz legen, dass man eine Kostensteigerung von 5% nicht einfach akzeptiert.

Wirklich stossend dagegen ist das aktuelle Vorgehen der Schlichtungsbehörde des Bezirks Winterthur. Anstatt bei eingegangener Anfechtung der Mietzinserhöhung direkt zur Verhandlung einzuladen, werden die Mieter/-innen aufgefordert, eine Mietzinserhöhung zu akzeptieren, in welcher eine Kostensteigerung von 0.5% inkludiert ist und die auf die letzte Referenzzinsanpassung zurückgeht. Dies ist aus den folgenden Punkten problematisch: 1. Die Anfechtung wird nicht von einer paritätisch zusammengesetzten Schlichtungsbehörde beurteilt, sondern nur von einer Person (in der Praxis der Vorsitzende). 2. Es wird nicht geprüft, ob für die Berechnung weiter in die Vergangenheit gegangen werden müsste. Wenn der Referenzzins neu berechnet wird, geht man nicht auf die letzte Senkung zurück, sondern auf die letzte Erhöhung oder den Vertrag. Im aktuellen Zahlenbeispiel wäre das nicht 2 Jahre zurück, sondern zurück in das Jahr 2007. 3. Es wird nicht einmal annähernd geprüft, ob eine pauschale Kostensteigerung von 0,5% zumindest annähernd plausibel ist, geschweige denn werden effektive Kostennachweise verlangt. Im eingangs erwähnten Zahlenbeispiel kann so eine Differenz von monatlich über 100 Franken resultieren, wenn man statt 0.5% nur 0.25% nehmen würde, was auch eine Option wäre, da die Kosten nicht ausgewiesen sind. Und es wird halt in diesem Fall nicht von einer paritätischen Behörde überprüft, weil der Vorsitzende der Behörde schreibt, das sei zu akzeptieren.

Zurück zur Interpellationsbeantwortung: Ich empfinde es als störend, dass die Stadt in ihren eigenen ca. 170 Mietverhältnissen ebenfalls eine pauschale Kostensteigerung von 0.5% geltend macht und das nicht ausweist, wie das das Bundesgericht in mehreren Urteilen festgehalten hat. Angebracht wäre es, die Kostensteigerung auszuweisen, oder (je nach dem wie umfassend die Nebenkosten ausgewiesen sind) die pauschale Kostensteigerung bei 0.25% anstelle der 0.5% anzusetzen.

Und wenn vorhin gesagt wurde, die Stadt müsste halt einfach ein Vorkaufsrecht für Liegenschaften haben, dann würden die Mietpreise nicht derart steigen... Die Stadt macht dasselbe. Ich komme zur Renditekontrolle, zur Beantwortung von Frage 5. Gesetz und Bundesgericht regulieren die Mietzinsgestaltung. Die Nettorendite eines Mietobjekts darf aktuell den Referenzzinssatz um maximal 2% übersteigen. Nur wird dies kaum überprüft. Auch die Schlichtungsbehörden können die Vermieterschaft nicht dazu zwingen, die Berechnungsgrundlagen für die Nettorenditenberechnung offenzulegen. Entsprechend müssten Mieterinnen und Mieter die Mietzinsgestaltung bis vor das Mietgericht ziehen, damit eine Überprüfung der Rendite vorgenommen wird. Es ist nicht verwunderlich, dass die meisten Mieterinnen und Mieter vor diesem Schritt zurückschrecken, insbesondere da sie meist einen Kostenvorschuss leisten müssen dafür. Insofern würde ich eine wirkungsvolle Überprüfung der Nettorendite begrüßen. Die Gemeinde ist aber dafür wohl die falsche Staatsebene. Sollten Überlegungen in diese Richtung weitergehen, sollte man aber aus meiner Sicht vor allem die Kontrolle des Anfangsmietzinses machen. Die am 18. August 2023 lancierte kantonale Initiative «Wohnschutz» scheint in diese Richtung zu gehen und ein besserer Weg zu sein.

Damit habe auch ich jetzt geschlossen. Vielen Dank.

R. Tobler (FDP): Ich fasse mich etwas kürzer, weil wir ja wieder Zeit aufholen müssen.

Eine kleine Anekdote: Olivia, Du hast das Beispiel mit den drei Affen gebracht. Ich weiss jetzt nicht genau, welche drei Stadträte Du damit gemeint hast... Aber es ist eine sympathische Meinung. Wenn Du nicht zufrieden bist mit dem jetzigen Stadtrat, dann darfst Du gerne die FDP wählen, wir haben einige kompetente Leute.

Sonst halte ich mich kurz. Die Stadt ist da nur teilverantwortlich und auch das hätte man eigentlich schon vorher wissen können, dass das nicht in der Kompetenz der Stadt Winterthur liegt. Der Mieter/-innen-Verband und andere Behörden wie die Schlichtungsstellen wurden schon genannt und es wurde gesagt, dass das auch benutzbar ist. Und ich denke, es ist zwar sicher so, dass nicht alle in der Bevölkerung von Winterthur das Thema verstehen und da Kenntnisse haben, aber ein bisschen Eigeninteresse und Eigenverantwortung von Mieterinnen und Mietern darf man schon voraussetzen. Es wurde ja in allen möglichen Medien diskutiert, dass der Mietzins ansteigt, und es wurde auch breit aufgezeigt, wo man sich Hilfe holen kann.

Was auch schon genannt wurde, ist das Spielchen mit der Teuerung und den Zinsen. Das spielt halt etwas zusammen und ineinander.

Um es aber kurz zu halten: Das Problem ist, dass wir einfach zu wenige Wohnungen haben, da sind wir uns wohl alle einig. Und da gibt es verschiedene Lösungsansätze. Ich empfehle Euch einen Anruf zu Euren Kollegen in Zürich, die können Euch sicher erklären, wie Ihr das beheben könnt – oder eben auch nicht.

Wir nehmen die Antwort des Stadtrats entsprechend zur Kenntnis.

Stadträtin Ch. Meier: Ich nehme stellvertretend für den Stadtpräsidenten dazu Stellung. Die steigenden Mieten sind ein grosses Problem. Für viele Haushalte werden sie zu einem existenziellen Problem. Und auch dem Stadtrat macht dieser Umstand Sorgen. Das einfach einmal vorweg.

Die Unterstellungen, die da dem Stadtrat zum Teil gemacht wurden, sind ziemlich dick aufgetragen und zum Teil schlicht fehl am Platz. Wir haben bei den Mietverhältnissen privatrechtliche Verhältnisse. Und es ist nicht so, dass sich der Stadtrat da nicht einmischen will, sondern er kann sich da nicht einmischen. Wir müssen uns an diese Rahmenbedingungen halten.

Es wurde in der Diskussion ziemlich wild durcheinander zwischen privatrechtlichen Mietverhältnissen und städtischen Mietverhältnissen hin- und hergeswitcht. Die Fragen in der Interpellation haben sich nicht auf städtische Mietverhältnisse bezogen und deshalb sind auch die Antworten nicht auf die städtischen Mietverhältnisse gemünzt, sondern auf die allgemeinen Fragen, die in der Interpellation gestellt wurden. Und ich bin froh, wenn man das auch entsprechend würdigt.

Wie gesagt, es sind privatrechtliche Verhältnisse. Diese haben wir auch in anderen Bereichen. Auch bei arbeitsrechtlichen Fragen kann sich die Stadt nicht einfach einklinken, oder auch nicht bei Fragen, bei denen es um Gesundheitsversicherungen geht.

Es ist aber durchaus so, dass dem Stadtrat diese Problematik sehr bewusst ist. Wir haben deshalb auch für die städtische Initiative für mehr bezahlbaren Wohnraum einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, weil uns dieses Problem bewusst ist. Wir haben in der kantonalen Initiative, bei der es um das Vorkaufsrecht von privaten Grundstücken für Gemeinden geht, damit gemeinnütziger und günstiger Wohnraum geschaffen werden kann, ein Stadratsmitglied, das im Initiativkomitee ist. Also das Problem ist uns bewusst. Es ist aber wichtig, dass wir dort aktiv werden, wo wir einen Spielraum haben, und nicht dort, wo wir keinen haben.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank, Christa. Somit ist diese Interpellation erledigt.

8. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.51: Begründung des Postulats M. Steiner (SP), A. Würzer (EVP), S. Casutt (AL), N. Ernst (GLP) und N. Wenger (Grüne) betr. kinderfreundliche Stadt Winterthur

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.51, Begründung des Postulats betreffend kinderfreundliche Stadt Winterthur. Dort ist ein Ablehnungsantrag der SVP bekannt. Ich bitte darum, diesen direkt nach dem Erstpostulanten zu stellen. Das Wort hat Markus Steiner (SP).

M. Steiner (SP): Die Teilnahme am Vorhaben «Kinderfreundliche Stadt Winterthur» bedeutet, kinderfreundliche Strukturen zu gestalten und alle Beteiligten intensiver für die Bedürfnisse für Kinder und Jugendliche zu sensibilisieren. Die Stadt macht schon einiges richtig in diese Richtung und auch in einigen Departementen. Aber Kinder und Jugendliche finden in der weiterhin wachsenden Stadt Winterthur sehr unterschiedliche Lebensbedingungen und Lebenswelten vor. Sie bringen ganz unterschiedliche Ressourcen mit für die Alltagsbewältigung, für die soziale, politische und persönliche Lebensgestaltung. Kinderrecht ämterübergreifend umzusetzen und in allen Belangen umzusetzen, stellt für eine Verwaltung, die über 5'200 Mitarbeitende umfasst, eine besondere Herausforderung dar.

Ich gebe ein Beispiel anhand von kinderfreundlichen Lebensräumen. Heute leben $\frac{3}{4}$ der Schweizer Bevölkerung im urbanen Raum. Winterthur ist ein Teil davon. Kinder sind ein Teil unserer Gesellschaft und sie haben besondere Bedürfnisse an ihren Lebensraum. Raum ist für sie Orientierung, Raum ist Zeit, Erfahrung, aber auch Überwindung, Angst, Stolz und Mut in einem. Kinder entwickeln sich, indem sie ihre Lebensräume autonom entdecken und langsam erweitern. Sie erweitern ihr Netz, indem sie in und zwischen den verschiedenen Lebensräumen unterwegs sind, das macht sie eigenständig, selbständig, verantwortungsbewusst. Dem steht die Siedlungsentwicklung gegenüber, geprägt durch Verdichtung, Ökonomisierung und Zweckbestimmung im öffentlichen Raum. Kinder halten sich überall auf, im Wohnraum, im öffentlichen Raum, in Nischen oder in der Natur. Sie sind auf Strassen, Trampelpfaden und Wegen unterwegs, um von A nach B zu gelangen. Entsprechend sollten alle Räume kinderfreundlich gestaltet sein.

Es reicht nicht, wenn Erwachsene Kindern aus Erwachsenensicht geeignete kinderfreundliche Räume zuweisen, wie zum Beispiel einen Spielplatz oder den Aussenraum eines Schulhauses, ohne die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen an diesen Raum geklärt zu haben. Es ist aber nicht nur der offenkundige Raum, der den entscheidenden Einfluss auf den Lebensraum der Kinder hat. Sondern es ist entscheidend, ob die verschiedenen Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Schule, Raum- und Bauplanung die Kinderrechte überhaupt kennen und entsprechend gewillt sind, mit anderen Departementen zusammenzuarbeiten.

Nicht immer haben wir Erwachsene das Gespür für die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen. Oft fehlt uns das Verständnis und das Bewusstsein dafür. Kinderfreundliche Lebensräume sind nicht nur Lebensräume für kleine Menschen, es sind Räume für alle. Denn was für die Kinder richtig ist, nützt anderen Generationen genauso. Die Kindersicht zeigt oft Problemstellungen, die von den Erwachsenen nicht als solche erkannt werden. Mehr Grün, mehr Rückzugs- und Erholungsorte verschaffen auch Erwachsenen eine Atempause. Das Postulat für ein kinderfreundliches Winterthur wäre nicht glaubwürdig, wenn ihre Stimmen da nicht Einzug halten könnten. Ich habe deshalb mit Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 10 und 15 Jahren aus dem Quartier Mattenbach über die Kinderfreundlichkeit der Stadt Winterthur gesprochen. Ich gebe Euch gerne ein paar wenige Statements aus diesen Gesprächen mit auf den Weg, die mir in diesen Gesprächen aufgefallen sind, und die einen Bezug zum aktuellen Anliegen haben. Da wurde zum Beispiel gesagt: «Ich möchte mehr

Plätze, wo man gut spielen und sich bewegen kann.», «Kinder und Jugendliche, die in ärmeren Familien leben, sollen gute Chancen für die Zukunft haben.», «Bei allen Entscheidungen im Gemeinderat immer daran denken, was das für Kinder und Jugendliche bedeutet.», «Wir wollen, dass alle Menschen die Kinderrechte gut kennen und danach handeln. Nur dann können sie merken, wenn Kinderrechte nicht beachtet werden und etwas dagegen machen.», «Wir wollen, dass unsere Strassen und Plätze nicht nur für Erwachsene, sondern auch für Kinder und Jugendliche geplant und gebaut werden.» Ihr seht, auf was ich hinauswill. Kinder und Jugendliche sind städtische Indikatoren. Wenn wir eine erfolgreiche Stadt für Kinder bauen können, werden wir eine erfolgreiche Stadt für alle Menschen haben. Ich lade Euch ein, das Postulat für eine kinderfreundliche Stadt zu unterstützen.

M. Wegelin (SVP): Die Begründung der Einreichenden stützt sich auf die UNICEF Initiative «Kinderfreundliche Gemeinde». Diese hat zum Ziel, die Umsetzung der Kinderrechtskonvention auf kommunaler Ebene zu unterstützen. Um eine «kinderfreundliche Stadt» zu werden, müssen fünf Schritte durchlaufen werden. Der erste Schritt ist die Standortbestimmung, der Aktionsplan wäre dann bereits der dritte Schritt. In einem zweiten Schritt müssten eingeschaltet erst noch die Sichtweisen, Bedürfnisse und Anliegen von Kindern und Jugendlichen in Bezug auf die Stadt erhoben werden. In einem vierten Schritt findet eine Evaluation durch eine externe Kommission von Fachpersonen statt, bevor dann im letzten Schritt das Label vergeben wird, welches seine Gültigkeit für vier Jahre behält, danach kann eine Zertifizierung stattfinden und das Rösslispiel beginnt von vorne.

Wir stellen einen Ablehnungsantrag, weil dieser Vorstoss aus unserer Sicht nicht nötig ist. Gegen eine «kinderfreundliche Stadt» haben wir nichts einzuwenden, im Gegenteil. Die SVP ist der Meinung, dass Winterthur eine sehr kinderfreundliche Stadt ist. Doch sowohl die Standortbestimmung wie auch der daraus resultierende Aktionsplan wird einmal mehr die Verwaltung beschäftigen und ob es aufgrund eines Labels den Kindern und Jugendlichen in dieser Stadt besser gehen soll, wage ich zu bezweifeln. Ich glaube, beim Thema Kinder und Jugendliche haben wir weit wichtigere Probleme, als uns um Labels zu bemühen. Dazu will ich beispielsweise auf den Jahresbericht 2022 der KESB verweisen. 2022 wurden allein in der Stadt Winterthur 2'129 Kinderschutz-Verfahren neu eröffnet, 2'113 abgeschlossen und 514 blieben pendent. Oder die steigende Jugendkriminalität. Das sind Probleme, die wir lösen müssen und die den Kindern und Jugendlichen wirklich etwas bringen würden. Da helfen keine Labels! Da helfen gesunde Familienstrukturen! Das sollte man fördern und nicht Lebensräume.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

A. Würzer (EVP): Wenn man am Sonntagmorgen in aller Früh aus unerklärlichen Gründen aus dem Schlaf gerissen wird und sich anschliessend wieder an das Votum für eine kinderfreundliche Stadt macht, ist der Gedanke verlockend, etwas ähnliches auch für die Eltern einzureichen.

Wobei genau dies natürlich auch für diesen Vorstoss zutrifft. Denn, ich bin überzeugt, von einer kinderfreundlichen Stadt profitieren letztendlich alle Einwohnerinnen und Einwohner. Es gilt auch festzuhalten und es wurde auch schon gesagt, dass einige Entwicklungen in diese Richtung in Winterthur bereits am Laufen sind, was sehr erfreulich ist. Trotzdem haben wir noch einige Baustellen, wenn es darum geht, den Bedürfnissen der Kinder in unserer Stadt noch gerecht zu werden.

Vor zwei Wochen konnten Erwachsene im Hauptbahnhof Zürich auf eindrückliche Art und Weise wieder einmal die Perspektive der Kleinsten im Strassenverkehr einnehmen. Und man staune: Plötzlich wirken diese Autos bedrohlich gross und es wird einem bewusst, wie angenehm es ist, als erwachsene Person den Blick über ein Auto richten zu können.

Einen solchen Perspektivenwechsel fordert auch dieser Vorstoss: Die Herausforderungen bestehen in unterschiedlichsten Themengebieten. Den Verkehr habe ich bereits erwähnt. Aufgrund ihrer Körpergrösse sind Kinder aber auch den Abgasen des Verkehrs am stärksten ausgeliefert. An Strassen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen zu leben, kann für Kinder gar gesundheitsschädigende Folgen mit sich bringen.

Betroffen ist aber auch der ganze Bereich der Stadtentwicklung, der aufgrund des fortschreitenden Wachstums unweigerlich vermehrt auf die Verdichtung nach innen ausgerichtet sein wird. Dadurch verändern sich natürlich auch die Lebensräume der Kinder und der Jugendlichen. Und mehr Menschen bedeutet auch, dass mehr Kinder und Jugendliche Freiräume beanspruchen werden. Es braucht für Kinder deshalb weiterhin genügend Freizeitmöglichkeiten, vorausschauende Planung inklusive nutzbarer Infrastruktur wie z.B. Trinkwasserstationen. Es werden auch weitere Grünflächen, Parks und Baumpflanzungen benötigt.

Kinderfreundliche Städte sollten auch erschwinglichen und angemessenen Wohnraum für Familien bereitstellen können. Sicherheit und kindgerechte Gestaltung der Wohngebiete sind ebenfalls wichtig. Kinder aus verschiedenen kulturellen und sozialen Hintergründen sollten sich in der Stadt willkommen und akzeptiert fühlen. Kulturelle Vielfalt sollte als eine Bereicherung betrachtet und entsprechend gefördert werden. Es gäbe noch sehr viel mehr aufzuzählen.

Um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sowie von deren Familien angemessen berücksichtigt werden, müssen sie – und das wird auch gefordert - aktiv in den Planungsprozess einbezogen werden. Dank einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung, die man jetzt auch bewusst so vorantreiben soll, soll Winterthur für Kinder und Jugendliche ein noch lebenswerteres Daheim werden.

S. Casutt (Grüne/AL): Ich kann mich eigentlich fast meinen beiden Vorrednern anschliessen. Mit der Überweisung des Postulats für eine kinderfreundliche Stadt Winterthur können wir als Stadtparlament zeigen, dass die Umsetzung der Kinderrechtskonvention in unserer Stadt ein zentrales Anliegen ist.

Verschiedene Berichte aus Städten, welche die Initiative «Kinderfreundliche Gemeinde» bereits umgesetzt haben, zeigen auf, welchen Mehrwert ein breiter Aktionsplan zur Sicherung der Rechte von Kindern und Jugendlichen hat. In allen Bereichen des städtischen Lebens - ob beim Wohnen, den Finanzen, der Bildung oder der Umwelt - sollen die Interessen von jungen Menschen berücksichtigt werden und deren Mitbestimmung gefördert werden.

Die Stadt Winterthur, wie wir bereits gehört haben, leistet bereits viel im Bereich der Jugendarbeit, bei Freizeitangeboten und vielem mehr. Mit der Initiative soll jetzt aber neu ein klarer Aktionsplan geschaffen werden und die Rechte und Teilhabe in allen Bereichen gesichert werden.

Eine hohe Lebensqualität bei jungen Menschen bietet auch eine lebenswertere Stadt für uns alle. Deswegen empfehle ich Euch im Namen der Fraktion AL/Grüne, das Postulat an den Stadtrat zu überweisen.

N. Ernst (GLP): Vieles wurde bereits gesagt. «Kinderfreundliche Gemeinde» ist ein qualitativ sehr hochstehendes und weitverbreitetes Label. Gleichzeitig unterstützen wir von den Grünliberalen, dass der vorliegende Vorstoss offen gehalten ist und die Kinderfreundlichkeit und nicht die Zertifizierung im Zentrum steht. In einem ersten Schritt soll eine Standortbestimmung durchgeführt werden. Basierend auf dieser und in Anbetracht einer Kosten/Nutzen-Abwägung kann dann in einem nächsten Schritt die Bewerbung für das Label «Kinderfreundliche Stadt» nachgereicht werden. In diesem Sinne empfinden wir den Vorstoss als unterstützungswert und stimmen der Überweisung zu.

G. Porlezza (FDP): Natürlich ist niemand gegen eine kinderfreundliche Stadt. Ich mit meinen 1,65 sowieso nicht. Und ich als Bewohnerin von Winterthur, die viel mit Kindern unterwegs ist, habe nicht das Gefühl, dass sich die Stadt Winterthur nicht für die Kleinsten ihrer Bewohner interessiert. Im Gegenteil. Schauen wir doch nur mal schon rund um Bahnhof, dem 5. grössten Bahnhof der Schweiz. Hinter dem Bahnhof kann im Wasser geplätscht werden. Am Dialogplatz gibt es einen grossen Spielplatz und auch im Stadtpark hat es Platz für Kinder zum Sändele und Spielen.

Fakt ist: Nur schon im absoluten Zentrum von Winterthur gibt es innerhalb von 5 Gehminuten Angebote für Kinder, ohne dass irgendjemand dafür die Verwaltung bespessen musste. Wahnsinn, oder? Die Verwaltung macht das, ohne dass man sie dafür am Händchen nehmen

muss. Das muss man auch anerkennen und dafür bin ich als Winterthurerin auch sehr dankbar.

Warum man jetzt die Verwaltung beschäftigen muss für ein Label mehr, ist mir schleierhaft. Inwiefern Winterthur die Kinderrechtskonvention nicht erfüllen soll, hinterlässt einen etwas dekadenten Nebengeschmack. Mit dem Geld, für das man die Verwaltung beschäftigen will, könnte man sicher sehr viel Gutes tun, das nichts mit einem Label zu tun hat, das am Schluss – sind wir ehrlich – doch überhaupt niemanden interessiert ausser einige Politiker.

Im Postulat selbst steht, dass der Prozess aufwändig ist. Investieren wir das Geld lieber in konkrete Massnahmen anstatt in Verwaltungsstellen.

Als langjährige Trainerin im Jugend- und Sport-Bereich möchte ich an alle appellieren: Geht hinaus mit Euren Kindern, und zwar wirklich hinaus. Es gibt nämlich so viele Wälder rund um Winterthur, wo es keinen Franken kostet, um zu klettern, zu rennen und die Natur zu entdecken.

Wir unterstützen den Ablehnungsantrag und dass unsere Ressourcen für echte Massnahmen statt für Verwaltungsstellen eingesetzt werden.

K. Vogel (Die Mitte/EDU): Gegen den Titel «Kinderfreundliche Stadt Winterthur» kann man ja gar nicht sein. Wie wir gehört haben, sind da alle genau gleicher Meinung – wunderbar. Und es ist uns wahrscheinlich allen ein Herzensanliegen, dass wir das Beste für unsere Kinder tun wollen. Und das meine ich jetzt nicht ironisch.

Und dann lese ich im Antrag so schöne Worte wie «Kinderfreundlichkeit», «Aktionsplan schaffen» und «nachhaltig entwickeln». Für mich hat dieser Antrag viele schöne Worte, aber wenig konkreten Inhalt. Es tönt ein bisschen wie in einem Werbespot.

Und dann wird in der Begründung aufgezählt, was zu beachten sei, dass es mehr beinhalte als das, was wir haben. Es gehe darum, dass bei Themen von Gesundheit, Umwelt, Wohnen, Sicherheit, Finanzen, Bildung, Verkehr und Integration Kinder berücksichtigt werden müssten. Das heisst einfach «überall» und ist wirklich wahnsinnig allgemein gefasst. Nora Ernst hat das richtig gesagt. Mir fehlen da die konkreten Inhalte.

Wir haben in Winterthur ein gut funktionierendes Jugendparlament. Wir haben Mojawi mit Jugendtreffs, Weiterbildungstreffs, wo sich die Jugendlichen einbringen können, in den Schulen eine institutionelle Schülerinnen- und Schülerpartizipation usw.

Wenn ich im letzten Abschnitt lese, dass andere Städte diesen aufwändigen Prozess durchschritten haben, und lese im ersten Abschnitt der Begründung, dass dabei alle Departemente beteiligt sein werden, um dem gerecht zu werden. Und für was das alles? Für ein Label für 4 Jahre? Wofür soll das gut sein?

Ich habe es gesagt: Auch wir sind für eine kinderfreundliche Stadt. Aber das da ist Schaumschlägerei, etwas tun, was nicht übermässig viel bringt. Für den Wahlkampf?

Wir wollen die Verwaltung nicht unnötig damit beauftragen und werden den Ablehnungsantrag unterstützen.

Stadtrat N. Galladé: Ich habe zugehört und bin gespannt, was das Stadtparlament beschliesst.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Vielen Dank. Damit kommen wir zur Abstimmung. Wer für die Überweisung dieses Postulats ist, soll das jetzt mit Handerheben bezeugen.

Wer ist für den Ablehnungsantrag?

Gibt es Enthaltungen?

Damit hat eine Mehrheit für die Überweisung des Postulats gestimmt.

9. Traktandum

Parl.-Nr. 2023.52: Begründung der Motion A. Geering (Die Mitte/EDU), Ph. Angele (SVP) und Ch. Maier (FDP) betr. Machbarkeitsstudie MIV-Zentrumsumfahrung gemäss sGVK

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2023.52, Begründung der Motion betreffend Machbarkeitsstudie MIV-Zentrumsumfahrung gemäss sGVK. Wird da auch ein Ablehnungsantrag gestellt? Von Kathrin. Danke. Als erstes bekommt das Wort der Erstmotionär Andreas Geering (Die Mitte/EDU).

A. Geering (Die Mitte/EDU): Ich dachte schon, ich käme ohne Ablehnungsantrag durch, aber scheinbar nicht.

Ich glaube, alle Anwesenden hier würden gerne das Breitequartier von Durchgangsverkehr entlasten. Auch das Stadtzentrum soll entlastet werden. In diese Richtung sind ja auch andere Entscheide der heutigen Parlamentssitzungen zu verstehen. Die Frage ist einfach, wo die Autos und Lastwagen und Motorräder und Roller hinsollen. Einfach auflösen werden sich die Fahrzeuge nicht. Auch wenn der Modalsplit sich zu Ungunsten des MIV oder besser ausgedrückt: zu Gunsten des Langsamverkehrs ein bisschen verschiebt, werden in absoluten Zahlen in unser wachsenden Stadt gleich viele motorisierte Fahrzeuge auf unseren Strassen unterwegs sein, auch bei einem sinkenden Anteil des Modalsplits.

Die Frage ist also, wo dieser Verkehr rollen soll. Gemäss Stadtrat sollen die Fahrten von Seen, Gutschick oder Mattenbach ins Dätttau, an den Reitplatz oder nach Kempththal, also die Fahrten, die durch die Stadt müssen, künftig alle über Oberwinterthur und die Autobahn erfolgen. Kurz: Eine Verkehrsverlagerung durch andere Quartiere und überlastete Verkehrsknoten soll es richten.

Nun gibt es im städtischen Gesamtverkehrskonzept (das ja sonst immer gilt in dieser Stadt) aber diese Zentrumsumfahrung. Oft wird diesbezüglich auch von einem Breitertunnel gesprochen. Dieser soll den Raum Töss mit dem Raum Seen/Mattenbach verbinden, ohne einen Kapazitätsausbau auf dem städtischen Verkehrsnetz zu bedeuten. Mit einem solchen Tunnel könnten die MIV-Kapazitäten auf der Breitestrasse und der Achse Zürcher-/Technikum-/Tösstalstrasse tatsächlich reduziert werden, weil er unter den Boden verlegt wird, wie es von vielen gewünscht würde, dass das auf dieser Achse möglich würde. Vom Stadtrat wird das ja mit Massnahmen wie Tempo 30 vor dem Zentrum Töss aktiv unterstützt, dass wir weniger Verkehr haben dort. Aber durch muss er. Profitieren würden oberirdischer Langsamverkehr und ÖV.

Wir teilen auch die Auffassung des Stadtrats, dass eine solche unterirdische Umfahrung nicht auf die Schnelle geplant und erstellt werden kann. Auch wenn heute gestartet würde, würde der Tunnel im Jahr 2040 noch kaum realisiert sein, wie uns die Erfahrung lehrt. Nicht trotzdem, sondern gerade darum ist es wichtig, dass eine Machbarkeitsstudie jetzt angegangen wird. So soll unter anderem eruiert werden, wo Tunnelportale zu liegen kommen würden und wo es weitere oberirdische Anschlussbauten braucht. Dies aus dem einfachen Grund: In Winterthur wird weiter gebaut und der Tunnel wird dereinst aufgrund der gebauten Realität allenfalls verunmöglicht. Wir möchten das nicht. Wir möchten den Platz dafür sichern mit einer solchen Machbarkeitsstudie.

Die Mitte/EDU-Fraktion dankt für die Unterstützung der Motion.

K. Frei Glowatz (Grüne/AL): Wir stellen einen Ablehnungsantrag zur Motion MIV-Zentrumsumfahrung.

Der Kern der Motion für einen MIV-Tunnel durch den Heiligberg ist ein Tunnel durch den Heiligberg. Die Motion mit diesem Ziel widerspricht dem Entwicklungsleitbild Winterthur 2040 diametral und ist unserer Ansicht nach total aus der Zeit gefallen.

Auch wenn der Tunnel weiterhin Teil des Kantonalen Richtplans und des Städtischen Gesamtverkehrskonzept ist, ist es, wie in der Interpellationsantwort vor etwas mehr als einem Jahr klar und logisch darlegt, nicht zielführend, heute viel Geld und Zeit aufzuwerfen für ein Projekt, das von den Zeichen der Zeit zunehmend überholt wird.

Die Verlagerung des MIV von Töss nach Seen durch einen Heiligbergtunnel würde für Entlastung auf dem innerstädtischen Strassennetz führen, wird von den Motionären argumentiert. Wir meinen, das Gegenteil ist der Fall.

«Was im Volksmund gilt, (ich zitiere) ist mittlerweile auch unter Verkehrsforschern unbestritten: „Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.“» Das sagt der deutsche Verkehrsforscher Tobias Kuhnimhof. Die Fachwelt spricht in diesem Zusammenhang von induziertem Verkehr. Oder ganz einfach: Jede zusätzliche Strasse bringt nicht weniger, sondern mehr Verkehr. Zudem ist zu bedenken - und ich zitiere nochmals, diesmal aus der Interpellationsantwort:

«Im Übrigen besteht ein Grossteil des MIV aus innerstädtischem Verkehr (Quelle und Ziel in Winterthur). Dies zeigt, dass ein grosses Verlagerungspotenzial auf andere Verkehrsmittel besteht. Von der Entlastung des MIV profitieren nicht nur Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und der Öffentliche Verkehr (innerstädtisch wie regional). Auch Autofahrende, die unbedingt in der Innenstadt sein müssen, erreichen schneller ihr Ziel.»

Echte Entlastung des innerstädtischen MIVs kann nur durch seine Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie S-Bahn, Bus und den Langsamverkehr geschehen. Alles andere ist Augenwischerei und Träumerei (entschuldigen Sie meine klaren Worte) einer ewiggestrigen, fossilgläubigen Verkehrspolitik, die in der heutigen Zeit der Klimakrise wirklich nichts mehr verloren hat.

Wir danken Ihnen für die Unterstützung unseres Ablehnungsantrages.

Ph. Angele (SVP): Unsere Fraktion und ich als Mitmotionär setzen uns dafür ein, dass wir, wie in der Motion beschrieben, die Machbarkeitsstudie durchführen lassen. Damit soll die ideale Verkehrslinie, wie es Andreas vorhin als Erstmotionär bei der Vorstellung aufgezeigt hat, und der dazu nötige Raum gesichert werden.

Was braucht es im Grunde? Lassen Sie mich kurz folgende Gedanken dazu ausführen: Wir haben eine starke Zuwanderung, bald sind es 10 Millionen in der Schweiz, und auch Winterthur wächst weiter. Es ist ein Trugschluss, dass sich der Verkehr rückläufig entwickelt. Jetzt haben wir bereits jeden Abend lange Verkehrsströme von Töss via Breite Richtung Mattenbach, Gutschick, Seen. Und zusätzlich wird auch die Technikumstrasse stark befahren. Wir glauben nicht, dass die Mobilisten Umwege, wie es Andreas vorhin erwähnt hat, über Oberwinterthur nach Mattenbach oder Seen auf sich nehmen.

Darum soll geprüft werden, wie zukünftig der städtische Verkehr entlastet werden kann. Verkehrsstau und mangelnde Infrastruktur senken nämlich die Produktivität und sorgen für unnötige Emissionen.

Es ist noch wichtig zu sagen: Das Anliegen der Motion ist nicht ein Ausbau des Strassennetzes, sondern es ist eine Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes. Und in dem Sinne hoffen wir auf die Machbarkeitsstudie für die langfristige Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes.

Ch. Maier (FDP): Das städtische Gesamtverkehrskonzept bildet die Basis und liefert die Begründung für die vielen Verkehrsprojekte, die die Stadt Winterthur aktuell umsetzt bzw. bereits schon umgesetzt hat. Und es bildet auch die Basis für unsere Motion.

Ich bin kein Fan vom Gesamtverkehrskonzept. Aber ich anerkenne, dass es einen Kompromiss darstellt, mit dem sich allen Anspruchsgruppen arrangieren konnten. Was bei der Umsetzung des Konzeptes auffällt, ist das, was ich bereits betreffend MIV-Zentrumsumfahrung gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept gesagt habe: Es werden konsequent nur die Projekte vorangetrieben, die der politischen Haltung des Stadtrats entsprechen. Die anderen werden konsequent ausgebremst. Das ist undemokratisch und erweist zukünftigen Konzepten einen Bärendienst: Wieso soll man dann überhaupt einen Kompromiss erarbeiten, wenn dieser dann nur einseitig umgesetzt wird? Das ist Gift für unser System, weil wir bei Verkehrsthemen zwar eine linke Mehrheit im Stadtrat haben, diese aber einer grossen, einer

sehr grossen Minderheit im Volk entgegensteht. Das wird von der sehr machtbewussten Mehrheit des Stadtrats nicht berücksichtigt. Und das ist gefährlich. Und zwar nicht nur politisch gefährlich, sondern vor allem in Bezug auf unseren Wohlstand.

Ohne leistungsfähige Strassen keine Produktion und Verteilung von Gütern. Und damit keine Wertschöpfung und damit kein Wohlstand. Und damit keine Steuereinnahmen.

Als Antwort zu Kathrin in den gleichen Worten: «Wer Verkehrsschikanen sät, wird Armut ernten.» Zur Erinnerung: Der motorisierte Individualverkehr ist die einzige Verkehrsart, die ihre Kosten, intern und extern, ansatzweise selbst trägt. Alle anderen Verkehrsarten folgen mit sehr grossem Abstand. Der MIV ist, ob einem das gefällt oder nicht, für viele Anwendungen die ökonomisch und ökologisch cleverste Lösung.

Die MIV-Zentrumsumfahrung ist ein wichtiger Teil des Gesamtkonzepts. Sie ermöglicht eine wirkliche Entlastung des Zentrums von dem Verkehr, der dort gar nicht hinwill. Sie stellt sicher, dass Seen und das Tössstal sinnvoll über die Strasse erreichbar bleiben und sich wirtschaftlich entwickeln lassen. Die Zentrumsumfahrung gehört darum zwingend in den neuen Richtplan. Und die Umsetzung muss jetzt anfangen. Mit dieser Motion. Danke.

B. Zäch (SP): Ich glaube, es ist nicht ganz übertrieben, wenn man die Zentrumsumfahrung (umgangssprachlich: Heiligbergtunnel) als eine hartnäckige Passion von Andreas Geering, meinem Kollegen in der SBK, bezeichnet. Es ist geradezu sein Ceterum censeo: «aber vergesst mir de Heiligbergtunnel nöd».

Jetzt haben wir allerdings gehört, dass er ein Gspänli gefunden hat, der das Ganze dramatisch in eine Wohlstands- oder Armutsebene verpackt.

Zuerst die Interpellation und jetzt also eine Motion. – Es ist richtig, dass im städtischen Gesamtverkehrskonzept auf der Karte A6 im Anhang eine Autotunnel-Verbindung von Töss bzw. dem Vogelsang nach der Grüze als Option (d.h. getrichelt) eingetragen ist. In der Karte geht es um die «künftige Struktur Verkehrsnetze», aber auf dem Wissens- und Planungsstand von 2010. Auf derselben Ebene sind auch Ziele der städtischen Verkehrspolitik festgehalten. Eines der wichtigsten ist die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Verkehrswachstum; über die Hälfte des Wachstums soll durch den ÖV aufgefangen werden.

Wie wir alle wissen, sind wir noch lange nicht so weit. Inzwischen sind neue Planungsgrundlagen entwickelt worden, die das Gesamtverkehrskonzept fortsetzen und vertiefen. Auch dort geht es nicht darum, den motorisierten Individualverkehr nochmals auszubauen, sondern im Gegenteil, ihn zu verringern, und zwar nicht aus bösem Willen oder aus ideologischen Gründen, sondern schlicht deshalb, weil das Strassennetz überlastet ist und neue Strassen das Problem nicht lösen, sondern verschärfen. Christian Maier: Wer Tunnel sät, wird Verkehr ernten.

Kurzum: Wir stehen heute an einem anderen Punkt als 2010 – wir standen es übrigens 2010 schon, wenn man das Gesamtverkehrskonzept als Ganzes anschaut. Ja, es gibt eine Option Heiligbergtunnel, nach wie vor, auch im Richtplan, aber sie wird nicht prioritär weiterverfolgt, im Gegensatz zur Erschliessungsstrasse Neuhegi, die im Gesamtverkehrskonzept ebenfalls als Option aufgeführt ist. Aber die Erschliessungsstrasse Neuhegi ist mit dem Kammer-Achsen-Konzept der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur (kurz: Winterthur 2040) kompatibel. Und damit hat der Heiligbergtunnel auch nicht mehr die gleiche Bedeutung wie 2010.

Die SP-Fraktion möchte die Stadtverwaltung nicht unnötig beschäftigen und unterstützt den Ablehnungsantrag der Grünen.

D. Roth-Nater (EVP): Die Motion stützt sich auf den Eintrag im städtischen Verkehrskonzept von 2010. Deshalb halte ich es für unumgänglich, wenn schon eine solche Analyse gemacht wird, dass diese Kosten-/Nutzen-Analyse mit aktuellen Werten durchgeführt werden muss, bevor wir finanzielle Mittel für eine Machbarkeitsstudie bereitstellen können. Die heutigen Begebenheiten weichen wohl erheblich von den damaligen ab, deshalb sind aktuelle Werte unerlässlich, um fundiert zu entscheiden. Auch miteinbezogen werden sollte das auferlegte Ziel Netto-Null-CO₂ bis 2040. Eine mögliche MIV-Zentrumsumfahrung könnte mit diesem Ziel un-

vereinbar sein, wenn sie den Verkehr und die Emissionen eher fördert als reduziert. Wir müssen sicherstellen, dass das Projekt die ökologischen Ziele miteinbezieht und es sollen auch Alternativen geprüft werden, statt dass wir uns auf eine Linienführung festlegen während der Machbarkeitsstudie. Viel eher sollten wir Möglichkeiten in Betracht ziehen, die die heutigen Verkehrssituationen und Umweltauswirkungen mitberücksichtigen. Eine nachhaltige Lösung könnte allenfalls mehrere Verkehrsträger, moderne Technologien oder auch Parkplatzmanagement, Roadpricing oder Pullmassnahmen von alternativen Transportmöglichkeiten miteinbeziehen.

Die EVP unterstützt es, das Stadtzentrum künftig noch stärker von den übermässigen Belastungen durch den MIV zu befreien. Doch sehen wir in der vorliegenden Motion und in Anbetracht der laufenden Abklärungen weder den richtigen Hebel noch den richtigen Zeitpunkt. Denn ein neuer Richtplan wird in Kürze diskutiert. Und das ist dann der richtige Zeitpunkt. Denn Entscheidungen von solcher Tragweite sollten im Interesse der Bürger:innen und im Besonderen auch im Interesse der folgenden Generationen getroffen werden. Die EVP unterstützt den Ablehnungsantrag der Motion.

L. Studer (GLP): Wir haben schon vieles gehört und ich möchte nicht noch unnötig Worte verlieren. Die GLP ist der Meinung, dass die Entlastung des Winterthurer Strassennetzes primär durch die Reduktion beim Autoverkehr passieren sollte, mit Umlagerung auf ÖV und Langsamverkehr.

Ein Tunnelbau würde nicht Flächen freispielen für alternative Nutzungen, sondern lediglich zu einer Entlastung führen. Und ein grosser Teil des Verkehrs und auch Schleichverkehr würden trotzdem noch über die Breite erfolgen. Die Verlagerung in den Berg ist zu gering, als dass wir das unterstützen könnten, dass das weiterverfolgt wird.

Wir unterstützen den Ablehnungsantrag der Grünen ebenfalls.

R. Diener (Grüne/AL): Ich bin ganz schnell in das Archiv gegangen. Wir haben im Jahr 2005 bereits schon einmal eine Machbarkeitsstudie gemacht zum Heiligbergtunnel in Winterthur. Die Machbarkeitsstudie hat gemeinsam mit einer Potenzialabschätzung bezüglich der Entlastung vom Durchgangsverkehr durch die Stadt ein eigentlich klares Resultat ergeben: Es ist nicht zweckmässig, auf keinen Fall.

Warum? Weil schlicht und ergreifend die Entlastungswirkung sehr gering ist. Man hat damals mit einer Modellrechnung und mit einer Analyse und auch mit Erhebungen, die man gemacht hat, herausgefunden, dass zum Beispiel auf der Technikumstrasse eine Entlastungswirkung von rund 3% realisiert werden könnte. Also mitnichten ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs, den man damit adressieren könnte.

Verglichen mit diesem kleinen, bescheidenen Resultat ist der Aufwand, den man betreiben müsste, also die Kosten, gewaltig. Das war auch der Grund, weshalb man eine tiefergelegte Vogelsangstrasse, die man damals auch geprüft hatte, wieder verworfen hat. Der Nutzen von einem solchen Teil ist einfach zu gering. Und das war auch der Grund, weshalb diese Studien wieder in der Schublade verschwunden sind.

Ich sehe keine Differenz zu jener Zeit. Wir sind zwar jetzt rund 18 Jahre später, aber die grundlegenden Verkehrsbeziehungen haben sich nicht geändert. Wir haben immer noch viel zu viel Verkehr im Zentrum. Und wir haben natürlich auch auf der Breitestrasse viel zu viel Verkehr. Das liegt aber nicht daran, dass wir keinen Tunnel haben, sondern dass viel zu viele Leute mit dem Auto herumfahren, die eigentlich gut auf Alternativen umsteigen könnten. Deshalb lehnen wir natürlich dieses Anliegen und nur schon der Aufwand, der dadurch entsteht, ganz klar ab.

Ch. Maier (FDP): Noch eine kleine Anmerkung: Es wurde vorhin gesagt, man solle dieses Thema mit aktuellen Zahlen kommentieren.

Danke vielmals, Reto, dass Du ins Archiv gestiegen bist und so schnell wieder hier warst. Der Punkt ist: Seit diese Erhebung gemacht wurde, ist auch viel passiert. Sie hat nicht mehr die gleiche Bedeutung wie damals. Man hat es mit der Verkehrspolitik der letzten paar Jahre ge-

schaft, einen Grossteil vom MIV auf wenigen Hauptverkehrsachsen konzentrieren zu können. Es geht um den Verkehr, der gar nicht auf die Technikumstrasse möchte. Und deshalb wage ich zu behaupten, dass heute die Verlagerung, die Entlastung dort, wirklich grösser ist und deshalb braucht es diese Machbarkeitsstudie mit aktuellen Daten.

A. Geering (Die Mitte/EDU): Zum einen finde ich es toll, dass Benedikt Zäch erkannt hat, dass mir die Zentrumserfahrung tatsächlich wichtig ist und ich das Thema nicht zum ersten Mal platziere. Das ist so. Und er hat es gesagt: Das Ziel des städtischen Gesamtverkehrskonzepts ist Erhöhung vom ÖV. Und genau deshalb wäre der Tunnel sinnvoll, weil oberirdische Flächen freigespielt würden für den ÖV und Langsamverkehr.

Und dann wurde noch auf das Kammer/Achsen-System Bezug genommen, das ja auch in Winterthur 2040 drin ist. Und genau ein solches Kammer/Achsen-System würde, auch wenn die Zentrumsumfahrung jetzt nicht drin ist, gestärkt werden, weil mit dieser Umfahrung das Quartier Mattenbach direkt erschlossen werden könnte und man nicht mehr durch das Zentrum fahren müsste.

Und das letzte Votum, das noch war von Reto: Ich verweise einfach auf die Antwort des Stadtrats zur Interpellation 2021.80 vor einem Jahr, die besagte, wenn man eine solche Umfahrung möchte, dann braucht es eine Machbarkeitsstudie, man könne nicht auf das zurückgehen, was 2005 geschrieben wurde. Und da möchten wir den Stadtrat darauf behaften.

U. Glättli (GLP): Nur noch eine kleine Schlussbemerkung: Schminkt Euch doch endlich mal den Heiligbergtunnel ab! Es wird mir wirklich bald mal schlecht, wenn Ihr das immer wieder bringt mit dem Heiligbergtunnel. Der kommt einfach nie, vergesst das. Unterschätzt das Quartier nicht. Wir akzeptieren diesen Heiligbergtunnel nicht und die ganze Stadt auch nicht. Herzlichen Dank.

P. Werner (SVP): Ich möchte mich auch noch kurz äussern zu diesem Thema. Es war ganz interessant, welch diverse Aussagen gekommen sind, da war von unterhaltsam bis seriös eigentlich alles dabei.

Wir haben heute Abend schon diverse Sachen zu den Strassen diskutiert. Zukunfts-Initiative, Gute-Luft-Initiative – und doch möchte man von einer Umfahrung der Stadt nichts wissen. Meiner Meinung nach wäre es sicher schöner im Zentrum Winterthur, wenn man den Verkehr (namentlich die Logistik) von der Technikumstrasse entfernen könnte. Zum Beispiel, wenn man von Zürich ins Tösstal muss oder nach Seen. In Seen hat man keinen Anschluss an die Autobahn, also drängt sich der Verkehr durch die Stadt Winterthur, über die Technikumstrasse oder über Oberwinterthur.

Es wäre sicher schöner, wenn der ganze Verkehr nicht über die Breite schleichen würde. Es war einmal die Rede seitens Stadtrat, dass man die Breite für den Durchgangsverkehr sperren wolle. Es war die Rede davon, dass man auf der Technikumstrasse Tempo 30 macht. Ich habe eine Aussage gehört heute Abend, wer Strassen sät, erntet etc. Aber wenn man überall Strassen sperrt, dann wird sich der Verkehr anderswo durchdrücken.

Die Bevölkerung wird wachsen in der Schweiz und auch in der Stadt Winterthur. Der MIV wird sich nicht reduzieren, er wird auch steigen. Ja, auch ich bin dieser Meinung. Es gibt zu viele Leute, die mit dem Auto auf den Strassen unterwegs sind, das ist absolut kein Thema. Aber es macht keinen Sinn, wenn man aus der Stadt noch mehr ein Nadelöhr macht. Und von daher würde ich den Antrag sicher begrüssen.

Stadträtin Ch. Meier: Grundsätzlich hat sich der Stadtrat in der Antwort auf die Interpellation 2021.80 vor gut einem Jahr zu diesen Themen bereits geäussert. Es hat sich seit dann an den Rahmenbedingungen nichts geändert. Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn Sie dem Ablehnungsantrag zu dieser Motion folgen würden.

Aber vielleicht einfach noch kurz eine kleine Einbettung: Es wurde in der Debatte einige Male gesagt, man müsste die heutige Realität zuziehen, um diese Situation zu beurteilen. Die heutige Realität sieht so aus, dass wir nicht einfach in erster Linie MIV oder Autofahrende haben, die über die Breite fahren, die von Zürich nach Seen fahren, sondern ein ganz grosser Teil

MIV, der sowohl die Breitstrasse wie auch das Stadtzentrum belastet, ist innerstädtischer Verkehr. Es ist also ein bisschen zu einfach, wenn man sagt, das ist extern. Ein sehr grosser Teil ist innerstädtisch.

Wir haben eine räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, die Antwort bietet auf diese Belastung der Innenstadt, die ganz klar eben die Engpassbeseitigung auf der A1 nutzen möchte. Wir haben vorhin in der Debatte mehrmals von diesem Achsen/Kammern-System gehört, das ja eben vorsieht, dass man nicht durch das Zentrum fragt, sondern dass man auch für den innerstädtischen Verkehr die A1 nutzt. Damit eben auch Oberwinterthur, Neuhegi, Grüze und Seen angeschlossen sind, machen wir die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze. Dort sind wir an der vertieften Vorstudie dran. Das ist etwas, das wir weiterverfolgen. Aber ein zusätzliches Angebot, lediglich für den MIV, das können wir uns im Moment nicht vorstellen und ehrlich gesagt auch schlicht nicht leisten.

Und was auch zur aktuellen Realität gehört, das ist der Entscheid, den das Parlament vor ungefähr zwei Stunden gefällt hat, nämlich den Antrag der SBK zur Zukunfts-Initiative. Dieser sagt ganz klar, wir möchten Wert legen auf Verkehrsflächen für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Und da wäre ein Angebot, ein zusätzliches Angebot, das lediglich für den MIV zur Verfügung stehen würde, sicher nicht unbedingt zeitgemäss.

Deshalb wären wir sehr froh, wenn Sie den Ablehnungsantrag unterstützen würden.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Damit sind wir abstimmungsreif.

Wer der Überweisung der Motion zustimmen möchte, soll das bezeugen mit Handerheben. Wer sie ablehnen möchte?

Somit ist dieses Geschäft abgelehnt.

10. Traktandum

Parl.-Nr. 2022.50: Antrag und Bericht zur Motion A. Gütermann (GLP), M. Nater (GLP), R. Heuberger (FDP), Ch. Hartmann (SVP) und I. Kuster (Die Mitte) betr. verdichtet Bauen durch Dachstockausbauten

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Parl.-Nr. 2022.50, Antrag und Bericht zur Motion betreffend verdichtet Bauen durch Dachstockausbauten. Der Erstmotionär Andreas Gütermann ist nicht mehr im Parlament, es übernimmt Markus Nater.

M. Nater (GLP): Trotz meiner Erfahrung habe ich bei meinem Ordnungsantrag zu Ratsbeginn zu wenig bedacht, dass es bei den Themen Klima, Mobilität, Miete, Kinder und Tunnel in dem Rat immer sehr lange gesprochen wird. Das habe ich jetzt wieder einmal gemerkt. Zur Motion Bau, welche etwas klarer sein sollte.

Vielen Dank für die knapp dreiseitige Antwort zur Motion «Verdichtetes Bauen durch Dachstockaufbauten», welche vom ehemaligen GLP-Parlamentsmitglied Andreas Gütermann mit der Mitte, FDP und SVP eingereicht wurde. Wir werden dem Antrag der Stadt zur Nicht-Erheblichkeit zustimmen, da eine Erheblichkeitserklärung der Motion inzwischen keine nennenswerte Beschleunigung der Umsetzung in der BZO bringen würde. Die Stadt Winterthur hat seit 2017 den Auftrag des Kantons, die BZO anzupassen und hat nun noch eine Frist bis 2025, also in den nächsten 2 Jahren. Da bringt eine Erheblichkeitserklärung dieser Motion auch nicht mehr Geschwindigkeit!

Formell können wir der Argumentation der Stadt zustimmen, dass die Grösse von Dachaufbauten nur bewilligt werden kann, wenn diese auch in der BZO geregelt sind. Für die Umsetzung würde jedoch auch ein entsprechender Vorbehalt in der Baubewilligung der Gemeinde genügen, da der Kanton wahrscheinlich nicht gegen die eigenen Vorgaben Einspruch erheben würde.

Stossend ist nämlich, dass wir seit dem 14. September 2015 eine Änderung im kantonalen Planungs- und Baugesetz haben, welche die Grösse der Dachaufbauten im Sinne der Motionäre regelt. Es geht also in der Stadt Winterthur 10 Jahre, bis kantonales Recht zu Gunsten der Bürger und Bürgerinnen auch auf Gemeindeebene angepasst wird.

Vieles, z.B. Traufdurchbrüche, Balkone im Dachgeschoss und Wohnen im Untergeschoss wird als «selbstverständlich» im Sinne der Motion dargestellt. Das war aber in der Vergangenheit nicht immer der Fall und es sind entsprechende Baugesuche abgelehnt worden.

Zusammenfassend hat sich die Stadt Winterthur weiterentwickelt und wendet inzwischen eine kundenfreundlichere Auslegung der Vorgaben an, was sicher auch mit dieser Motion zu tun hat. Wir von der GLP bedauern es jedoch, dass es 10 Jahre geht, bis auch die BZO der Stadt Winterthur die Grösse von Dachaufbauten gemäss kantonalem Recht übernimmt.

Wir erwarten nun, dass die neu geplanten Änderungen im Plan- und Baugesetz des Kantons Zürichs gerade im Klimabereich auch schon in der BZO von 2025 übernommen werden und nicht erst im Jahr 2035.

Wir von der GLP stimmen dem Bericht zu und der Nicht-Erheblichkeit.

R. Heuberger (FDP): Auch wir danken dem Stadtrat für die Beantwortung dieser Motion. Der Vorstoss hat zwei Inhalte: Die rasche Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch den Ausbau von Dachgeschossen zu ermöglichen und deshalb auch die Festlegung des Grundsatzes, möglichst viel zu ermöglichen zu Gunsten von Baubewilligungen, am Beispiel Dachstockausbauten.

Energetische Sanierungen von Gebäuden leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels 2040. Durchschnittlich verpuffen immer noch ca. 30% der Wärme durch die Luft. Pro Jahr werden nur 1% der Gebäude energetisch saniert. Die Sanierungsquote muss rasch steigen. Ein Grund für die tiefe Sanierungsquote mögen die hohen Kosten für energetische Gesamtanierungen sein. Um diese attraktiver zu gestalten, sollte ein Ausnützungsbonus von plus 30% gewährleistet werden, bei Sanierungen wie auch bei Ersatzneubauten. Zudem sollte alles darangesetzt werden, im Bereich bestehender Möglichkeiten wie z.B. Dachstock- und Kellerausbau diese optimal zu nutzen und die bestehenden Gebäude rasch ausbauen und damit rasch Wohnraum schaffen zu können. Und damit wird auch die im Raumplanungsgesetz geforderte Verdichtung nach innen ermöglicht.

Die Rechtsbelehrung des Stadtrats in seiner Motionsantwort haben wir zur Kenntnis genommen. Was uns bei der Motionsantwort aber fehlt, ist ein klares Commitment des Stadtrats, dass die anstehende BZO-Revision dazu genutzt wird, dass Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass zum Beispiel Dachstockausbau möglich ist und dass grundsätzlich höher gebaut werden darf und dass Baubewilligungsverfahren vereinfacht werden sollen. Wir hätten uns vom Stadtrat gewünscht, dass er den Ball aufnimmt und zeigt, wo er da bei der BZO-Revision angehen will. Deshalb sind wir gespannt auf die bevorstehende Auflage des Richtplans und auch auf die kommende BZO-Revision, die ja bereits im März 2025 betreffend Harmonisierung von Baubegriffen abgeschlossen sein sollte.

Deshalb stimmen auch wir der Abschreibung dieser Motion zu, weil auch wir der Meinung sind, dass jetzt diese Prozesse angestossen sind und die Motion nicht mehr viel erreichen würde.

Ch. Hartmann (SVP): Ich glaube, es ist schon alles gesagt worden, einfach noch nicht von mir. Wir stimmen dem Antrag des Stadtrats zu und sind gespannt auf die Aufnahme in die BZO-Revision.

I. Kuster (Die Mitte/EDU): Auch die Mitte/EDU-Fraktion nimmt die Antwort des Stadtrats zustimmend zur Kenntnis. Wenn die neue BZO im Februar 2025 in Kraft treten soll, muss das Parlament da nicht noch mehr Druck aufsetzen. Wir hätten aber in der Beantwortung mindestens eine Bemerkung des Stadtrats zu seiner Haltung erwartet, ob er die Anpassung im Sinne der Motionäre machen will und das Anliegen in die BZO-Revision übernehmen will.

K. Frei Glowatz (Grüne/AL): Auch die Grünen/AL unterstützen den Antrag auf Abschreibung der Motion und danken dem Stadtrat für den Bericht.

Laut einer Studie vom Circular Hub, einer Wissens- und Netzwerkplattform für ein zirkuläres Bauwesen in der Schweiz, verursachen Sanierungen, bezogen auf die Energiebezugsfläche (das wurde vorhin schon einmal angetönt), rund 40% weniger CO₂-Emissionen als Ersatzneubauten. 40%! Das muss man sich wirklich einmal auf der Zunge zergehen lassen.

Vor diesem Hintergrund ist die Stossrichtung dieser Motion sicher richtig.

Wir hoffen einfach, dass die geplanten Dachstockausbauten dann wirklich auch energetische Sanierungen sind und eine nachhaltige Verdichtung bewirken und qualitativ hochwertigen Wohnraum schaffen.

Trotzdem muss festgehalten werden, dass die Umsetzung der Motion für Rechtsunsicherheit gesorgt hätte, denn die Stadt hätte dabei ganz offensichtlich gegen übergeordnetes Recht verstossen.

Der Rest wurde bereits gesagt. Ich denke, diese Motion wirkt vielleicht als Booster für die weitere Ausarbeitung und Abschluss der BZO-Teilrevision bis Ende Februar 2024. Denn auf kantonaler Ebene ist ja die zweite PBG-Teil-Revision bereits am Laufen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

S. Gfeller (SP): Wir danken dem Stadtrat für den Bericht. Und wie der Stadtrat im Bericht aufzeigt, ist er vorbereitet auf die Teilrevision. Die Bestimmungen müssen in die BZO eingegossen werden. Die BZO-Revision, auch das wurde schon gesagt, muss sowieso innerhalb der nächsten 1 – 2 Jahre abgeschlossen sein. Der Stadtrat legt auch dar, dass Dachstockausbauten schon möglich sind und man nicht auf die Revision warten muss. Und wie die Motionäre auch gesagt haben, gibt es mittlerweile bereits eine Verbesserung und es geht mit dieser Motion nicht schneller und nicht besser.

Stadträtin Ch. Meier: Ich muss dazu nicht viel sagen. Ich danke für die positive Aufnahme unserer Antwort. Und wenn die Motionäre und die Motionärinnen davon ausgehen wollen, dass wir die BZO-Revision nur angehen, weil sie diese Motion gestellt haben, und dass wir nur deshalb den Spielraum nutzen, dort, wo wir ihn haben, weil sie diese Motion eingereicht haben, dann möchte ich ihnen diesen Glauben nicht nehmen.

Parlamentspräsidentin B. Huizinga: Danke, Christa.

Somit stimmen wir ab.

Wer den Bericht zustimmend zur Kenntnis nimmt und die Motion abschreiben möchte, soll das bitte mit Handerheben zeigen.

Zum Schluss des Abends haben wir ein einstimmiges Ergebnis, vielen Dank. Somit ist die Motion abgeschrieben.

Wir beginnen kein neues Geschäft mehr. Ich habe noch zwei Informationen: Das nächste Mal sehen wir uns am 18. September hier, unter anderem für die Fragestunde. Dazu noch eine Bitte seitens der Verwaltung: Wenn Ihr auf Eure Fragen eine fundierte Antwort erhalten möchtet und Ihr sie schon vor dem Donnerstag vor der Sitzung habt, dann wäre es toll, wenn Ihr sie schon vorher einreichen würdet, so dass nicht alles auf den letzten Drücker kommt und das ganze Wochenende gearbeitet werden muss. Das einfach als Bitte und als Hinweis. Und noch etwas ganz Wichtiges für Eure Agenden: Gemäss dem heutigen Geschäftsstand benötigen wir die Reserve-Sitzung vom 25. September nicht. Sie ist somit freigegeben für Kommissionssitzungen. Die Kommissionspräsidien sind bereits informiert. Wer dann eine Kommissionssitzung machen möchte, kann das tun. Eine Parlamentssitzung findet am 25. September nicht statt.

Somit wünsche ich Euch allen einen wunderschönen Abend und schliesse die Sitzung.

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Die Präsidentin:

Der 1. Vizepräsident:

Der 2. Vizepräsident:

B. Huizinga (EVP)

F. Helg (FDP)

M. Steiner (SP)