

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Kredit von Fr. 500'000.– für die Erstellung des Durchgangsplatzes für Fahrende an der Deponiestrasse in Oberwinterthur

Antrag:

Für die Erstellung des Durchgangsplatzes für Fahrende an der Deponiestrasse bei Nr. 5 in 8404 Winterthur wird ein Kredit von Fr. 500'000.– zu Lasten der Investitionsrechnung des Finanzvermögens (Projekt Nr. 30'032) bewilligt. Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und MWST bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. April 2009.

Weisung:

Zusammenfassung

Der definitive Durchgangsplatz für Fahrende soll am Rand der Deponie Riet realisiert werden. Geplant ist ein Platz mit einer Fläche von rund 2'000 m² und einem einfachen baulichen Standard sowie einer einfachen Infrastruktur mit zwei Toiletten sowie Anschlüssen für Elektrizität, Wasser und Abwasser. Er soll in erster Linie Schweizer Fahrenden zur Verfügung stehen und Platz für 20 Gespanne bieten. Wenn nicht alle Stellplätze besetzt sind, können auch gemischte Gruppen von schweizerischen und ausländischen Fahrenden zugelassen werden. Für die Realisierung des Durchgangsplatzes unterbreitet der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen Kredit von Fr. 500'000.–.

1. Ausgangslage

Seit Jahren wird in und um Winterthur nach einem definitiven Durchgangsplatz für Fahrende gesucht. Ursprünglich gab es folgende provisorischen Durchgangsplätze: am Schützenbühl in Seen und an der Holzwingertstrasse in Hegi für Schweizer Fahrende sowie beim NOK-Parkplatz in Töss für ausländische Fahrende. Der Durchgangsplatz am Schützenbühl wurde bereits 2005 geschlossen. Auch auf dem NOK-Parkplatz ist kein Campieren mehr gestattet. Der Platz dient seit Mai 2011 teilweise als Parkplatz und für die neu erstellte Skateranlage; die übrige Fläche ist an eine private Firma vermietet. Somit steht heute nur noch der Durchgangsplatz an der Holzwingertstrasse in Hegi für Schweizer Fahrende zur Verfügung.

Die heutige Lösung ist in verschiedener Hinsicht unbefriedigend und entspricht u. a. auch aus hygienischer Sicht nicht den gesetzlichen Vorgaben: Die für das Campieren notwendige Infrastruktur mit Wasser-, Strom- und Abwasseranschlüssen ist auf dem provisorischen Durchgangsplatz an der Holzwingertstrasse nicht vorhanden. Zudem wird dessen Umgebung mehr und mehr überbaut, weshalb eine Aufhebung dieses Platzes schon bald unumgänglich sein wird. In Töss kam es wegen unterschiedlichen Emissionen immer wieder zu erheblichen Problemen und Klagen aus der Nachbarschaft.

Der Druck auf die provisorischen Durchgangsplätze der Stadt Winterthur hat während der vergangenen Jahre stetig zugenommen. Einerseits entscheiden sich heute wieder mehr junge Schweizer Fahrende für ein Leben auf der Landstrasse; andererseits gibt es in der Schweiz immer weniger Durchgangsplätze für Fahrende. So hat beispielsweise die Gemeinde Wiesendangen vor einigen Jahren ihren Durchgangsplatz geschlossen. Aufgrund dieser Ausgangslage kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach einem Durchgangsplatz in Winterthur in Zukunft zunehmen wird.

2. Standortevaluation

Eine im Jahr 2004 vom Stadtrat in Auftrag gegebene Evaluation von acht Standorten zeigt, dass sich der Standort «Riet» am besten für den Bau eines definitiven Durchgangsplatzes für Fahrende eignet. Gewichtet wurden unter anderen die Kriterien Baukosten, Nähe zu Wohngebiet, Bedeutung Naherholung, soziale Kontrolle sowie Zufahrtsmöglichkeit.

Am 15. September 2004 beschloss der Stadtrat, dass der Durchgangsplatz für Fahrende auf dem städtischen Grundstück Kat.-Nr. 2/15558 im «Riet», am Rande der Deponie Riet unmittelbar neben der Sonderabfallsammelstelle erstellt werden soll (SRB 2004-1919).

3. Grosser Bedarf nach Durchgangsplätzen für Fahrende

Im Oktober 2006 veröffentlichte der Bundesrat einen Bericht über die Situation der Fahrenden in der Schweiz. Darin wird die faktische und rechtliche Situation der Fahrenden in der Schweiz ausführlich analysiert und festgestellt, dass ihre mobile Lebensweise durch diverse Grundrechte sowie die Grundsätze der Raumplanung geschützt sei. Der bundesrätliche Bericht stützt sich auf zwei Berichte zum Thema Fahrende und Raumplanung, welche die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende»¹ in enger Zusammenarbeit mit der «Radgenossenschaft der Landstrasse»² im Mai 2001 und im März 2006 publiziert hatte^{3 4}. Der «Standbericht 05» liefert eine detaillierte Bestandesaufnahme der Stand- und Durchgangsplätze sowie eine Einschätzung der zusätzlichen Raumbedürfnisse der Schweizer Fahrenden. Diese Berichte zeigen auf, dass ausländische Fahrende in der Regel in grossen Verbänden unterwegs sind, während Schweizer Fahrende meist in kleineren Einheiten reisen. Gestützt auf diese Erkenntnis kommt der Standbericht 05 zum Schluss, dass ein klarer Bedarf nach zusätzlichen Durchgangsplätzen für Schweizer Fahrende besteht und fordert 29 zusätzliche Standplätze⁵ und 38 zusätzliche Durchgangsplätze⁶ zu je zehn Stellplätzen⁷ für Schweizer Fahrende. Gleichzeitig fordert er den Bau von zehn grossen Durchgangsplätzen mit 35 bis 50 Stellplätzen für ausländische Fahrende (Standbericht 05, Seiten 24, 28 und 44). Der Bundesrat unterstützt diese Forderungen in seinem Bericht ausdrücklich und kommt zum Schluss, dass den Anliegen der Fahrenden im Rahmen der kantonalen Richtplanung angemessen Rechnung zu tragen sei, sowie dass Bund, Kantone und Gemeinden die erforderlichen Grundstücke zur Verfügung stellen müssten (Bericht Teil I Seite 55 und Teil II Seite 23/24).

¹ Die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» wurde 1997 vom Bund gegründet. Sie hat den Auftrag, die Lebensbedingungen der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz zu sichern und zu verbessern sowie einen Beitrag zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses dieser in unserem Land während langer Zeit diskriminierten und verfolgten Minderheit zu leisten.

² Die «Radgenossenschaft der Landstrasse» wurde 1975 gegründet und nimmt die Funktion eines Dachverbandes der Fahrenden wahr.

³ Fahrende und Raumplanung, Gutachten, Mai 2001

⁴ Fahrende und Raumplanung, Standbericht 05, März 2006

⁵ Standplätze dienen dem stationären Aufenthalt, vor allem in den Wintermonaten.

⁶ Durchgangsplätze dienen dem kurzfristigen Aufenthalt während der sommerlichen Reisetätigkeit.

⁷ Stellplätze: Fläche auf einem Stand- oder Durchgangsplatz, welche einer Familie zur Verfügung steht und Platz für den Wohnwagen und Kleintransporter bietet.

Zu einem ähnlichen Schluss kommt auch das Bundesgericht: «Die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von Standplätzen in den Kantonen, damit die Schweizer Fahrenden gemäss ihrer Tradition leben können, bildet ein Anliegen der Bundesbehörde.» Im Hinblick auf die Raumplanung präzisiert das Bundesgericht: «In unserem Land stellen die Fahrenden eine Bevölkerungsgruppe dar. Wenn in den Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung vorgesehen ist, dass die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen sind, müssen auch die Bedürfnisse der fahrenden Bevölkerung der Schweiz befriedigt werden.»⁸

Im Dezember 2010 veröffentlichte die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» einen aktualisierten Standbericht⁹. Darin wird im Wesentlichen festgehalten, dass sich die Situation der Schweizer Fahrenden seit der letzten Erhebung nicht verbessert, sondern im Gegenteil eher verschlechtert habe. Zwar habe sich seit 2001 die Anzahl der Standplätze von 11 auf 14 erhöht, dagegen sei die Zahl der Durchgangsplätze von 51 auf 44 zurückgegangen. Es wird ein Bedarf nach 82 Durchgangsplätzen berechnet, wobei 39 neu zu erstellen wären (Standbericht S. 42). Aus diesem Grund fordert die Stiftung unter anderem, die Kantone müssten im Rahmen der Raumplanung und der Erarbeitung der entsprechenden Richtpläne eine Führungsrolle übernehmen. Aus dem Standbericht 2010 ist ersichtlich, dass zumindest im Kanton Zürich das Thema der Fahrenden bei der Richtplanung in Erarbeitung sei (Standbericht S. 23). Auch für ausländische Fahrende gilt der Bedarf nach zehn zusätzlichen Transitplätzen nach wie vor als ausgewiesen. Diesbezüglich vertritt die Stiftung klar die Meinung, dass der Bund die Federführung zu übernehmen und die Realisierung dieser Plätze an grossen Transitachsen zu koordinieren habe (Standbericht S. 40).

Anfragen bei den zuständigen Stellen von Bund und Kanton Zürich Ende 2010 zeigten, dass sich an der Situation der Fahrenden nichts geändert hat und in der Zwischenzeit keine neuen Durchgangsplätze geplant oder gar realisiert worden sind.

Gestützt auf die zitierten Berichte des Bundesrates und der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» besteht somit ein klarer Bedarf nach zusätzlichen Durchgangsplätzen insbesondere für Schweizer Fahrende.

4. Heutige Nutzung der Durchgangsplätze

4.1. Heutige Regelung

Gemäss heutiger Regelung können Schweizer Fahrende jeweils 20 Tage in Winterthur bleiben; die Anzahl Aufenthalte pro Jahr ist nicht beschränkt.

Den ausländischen Fahrenden erlaubt die Flur- und Umweltpolizei pro Kalenderjahr einen dreitägigen Aufenthalt.

4.2. Erfahrungen der heutigen Nutzung

Die inländischen Fahrenden sind vorwiegend im Sommerhalbjahr und in kleineren Verbänden als die ausländischen unterwegs. Sie halten sich in der Regel an die Vorschriften und lassen sich nicht mehr Gesetzesübertretungen zuschulden kommen als sesshafte Personen.

Dagegen kommt es laut der städtischen Flur- und Umweltpolizei mit ausländischen Fahrenden immer wieder zu erheblichen Schwierigkeiten und in Einzelfällen sogar zu massiven Problemen: von Verschmutzung und Verkotung des Areals in Töss bis zu bedrohlichen Situ-

⁸ BGE 129 II 321, E.3.2, zitiert im Bericht Bundesrat, Teil II, Seite 5

⁹ Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Dezember 2010

ationen für die Ordnungskräfte. Ähnliche Erfahrungen mit ausländischen Fahrenden werden auch an anderen Orten gemacht.

Seit Jahren werden deshalb in Winterthur – wie auch in anderen Gemeinden – Schweizer und ausländische Fahrende getrennt. Dies unter anderem deshalb, weil es – wie die langjährige Erfahrung der «Radgenossenschaft der Landstrasse» zeigt – zwischen den Schweizer Fahrenden und den vorwiegend aus Frankreich kommenden ausländischen Fahrenden immer wieder zu Unstimmigkeiten und Auseinandersetzungen kommt.

Zur Problematik mit den ausländischen Fahrenden wird im Bericht des Bundes über die Situation der Fahrenden in der Schweiz vom Oktober 2006 Folgendes festgehalten: «Die öffentliche Wahrnehmung von Zigeunern in der Schweiz wird jedoch heute vor allem von grossen Wagenkolonnen ausländischer Fahrender geprägt. Roma- und Sinti-Gruppen aus Ländern der Europäischen Union durchreisen die Schweiz oft in grossen Verbänden, primär auf den grossen Verkehrsachsen: Sie sind entsprechend sichtbarer als die Schweizer Fahrenden, bleiben jedoch nur für kurze Zeit in der Schweiz. Trotzdem werden sie rasch als logistisches und sicherheitspolitisches Problem wahrgenommen. (...) Demgegenüber drohen oft die unspektakulären Bedürfnisse der Schweizer Fahrenden in den Hintergrund zu geraten: Sie reisen nicht zuletzt wegen der kleinräumigen Struktur der Schweiz bis heute meist in kleineren Einheiten und verhalten sich deutlich weniger auffällig.» (Bericht Teil II Seite 7).

An dieser Situation hat sich laut dem aktualisierten Standbericht 2010 nichts Wesentliches verändert. So wird im Bericht festgehalten, dass sich ein Zusammenleben der verschiedenen Gruppierungen aufgrund der unterschiedlichen Mentalitäten schwierig gestalten und daher meistens gemieden werde. Aus diesem Grund wird gefordert, dass für ausländische Fahrende eigene, grössere Plätze mit 35-50 Stellplätzen zur Verfügung gestellt werden (Bericht Seite 36).

5. Künftige Nutzung des Durchgangsplatzes

Der geplante Durchgangsplatz für Fahrende «Riet» soll über 20 Stellplätze verfügen und somit der entsprechenden Anzahl Wohneinheiten Platz bieten.

5.1. Vorwiegend für Schweizer Fahrende

In Anbetracht der vorstehend beschriebenen Erfahrungen mit der Nutzung von Durchgangsplätzen ist vorgesehen, den Platz in erster Linie Schweizer Fahrenden zur Verfügung zu stellen. Wenn nicht alle Stellplätze besetzt sind, können auch gemischte Gruppen von schweizerischen und ausländischen Fahrenden zugelassen werden. Mit dieser Regelung sollen konfliktrichtige Zusammentreffen von Schweizer und ausländischen Fahrenden auf dem Durchgangsplatz vermieden werden.

Hinzu kommt, dass ausländische Fahrende – wie bereits erwähnt – in der Regel in grossen Verbänden unterwegs sind und folglich einen wesentlich grösseren Platzbedarf haben, als der geplante Durchgangsplatz «Riet» bieten wird. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Nachfrage ausländischer Fahrenden bereits angesichts der gegebenen Platzverhältnisse gering sein wird. Die Erfahrung in anderen Städten und Gemeinden zeigt zudem, dass sich die einzelnen Gruppierungen vielfach im vornherein über die Platzbelegung informieren und konfliktrichtige Zusammensetzungen auf einem Durchgangsplatz vermeiden. Eine Umfrage bei verschiedenen Gemeinden mit Durchgangsplätzen hat ergeben, dass keine ausländischen Gruppierungen abgewiesen werden mussten.

Die für den Durchgangsplatz «Riet» vorgesehene Regelung, wonach dieser in erster Linie für Schweizer Fahrende zur Verfügung steht, ist auch unter Berücksichtigung des Diskriminierungsverbotes nicht zu beanstanden. Ausländische Fahrende werden nicht generell ausgeschlossen, sondern werden bei genügend verfügbaren Stellplätzen zugelassen. Ausserdem

werden ausländische Fahrende nicht aufgrund ihrer Herkunft nur ausnahmsweise zugelassen, sondern aufgrund der jahrelangen negativen Erfahrungen. Mit der geplanten Regelung sollen konfliktrichtige Situationen vermieden werden, was im öffentlichen Interesse der Stadt Winterthur liegt und verhältnismässig ist.

5.2. Erlass eines Nutzungsreglements

Um einen ordnungsgemässen Betrieb auf dem neuen Durchgangsplatz zu gewährleisten, wird ein entsprechendes Reglement erlassen, das vom Stadtrat genehmigt wird.

6. Das Projekt

Der geplante Durchgangsplatz «Riet» wird aufgrund der Erfahrungen mit den bisherigen Belegungen Platz für maximal 20 Gespanne bieten. Das Provisorium an der Holzwingertstrasse in Hegi wird spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Durchgangsplatzes aufgehoben.

6.1 Planungsrechtliche Situation

Der Perimeter des Durchgangsplatzes für Fahrende liegt am Rande der Deponie Riet unmittelbar neben der ehemaligen Sonderabfallsammelstelle in der Landwirtschaftszone (Lw). Weil dieser Standort nicht zonenkonform ist, waren ein Richtplaneintrag und ein Gestaltungsplan erforderlich.

Der Grosse Gemeinderat bewilligte den Eintrag in den kommunalen Verkehrsrichtplan Strassen wie auch den öffentlichen Gestaltungsplan am 16. Juni 2008 (GGR-Nr. 2008-050). Die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigte beides am 9. Juni 2009.

6.2 Bauprojekt

Der Durchgangsplatz wird in einem einfachen und kostengünstigen baulichen Standard auf einer Fläche von 2'000 m² ausgeführt und bietet Platz für 20 Gespanne.

Der Platz wird mit einem Erdwall umschlossen. So ist er nur über die vorgesehene Zufahrtsstrasse erreichbar und das anfallende Aushubmaterial muss nicht abgeführt werden.

Das Projekt berücksichtigt sowohl die Vorschriften der kantonalen Verordnung über allgemeine Wohnhygiene als auch die Ausführungsvorschriften der kantonalen Gesundheitsdirektion (GS 710.31).

Zufahrt

Der Durchgangsplatz ist über die Frauenfelder- und die Deponiestrasse erreichbar. Der Autobahnanschluss Oberwinterthur der A1 liegt in weniger als 1 km Entfernung. Die Zufahrt zum Durchgangsplatz zweigt von der Zufahrt zur ehemaligen Sonderabfallsammelstelle ab und wird mit einem Asphaltbelag versehen. Der Zugang zum Platz wird mit einer abschliessbaren Kette und zwei massiven Stahlpfosten abgesperrt.

Oberbau

Der Platz wird mit einem 6-7 cm dicken zweischichtigen Asphaltbelag versehen. Ausser beim Containerplatz wird der Belagsrand ohne Randabschlüsse ausgeführt.

Entwässerung

Die Entwässerung des Platzes erfolgt über Gräben. Weil der Platz nach Südosten geneigt ist, müssen die Gräben auf der Süd- und Ostseite des Platzes den grössten Teil der Wassermenge aufnehmen. Das Aushubmaterial wird verwendet, um den Wall um den Platz aufzuschütten.

Abfall

Der Platz mit zwei Containern für die Lagerung des Hauskehrichts kommt unmittelbar neben die Zufahrt zu liegen.

Toiletten

Pro 13 Gespanne oder 40 Personen ist eine nach Geschlechtern getrennte WC-Anlage mit zwei Toiletten geplant, welche mit Wasser-, Schmutzwasser- und Elektrizitätsanschluss (für den Frostschutz) versehen werden.

Wasser und Schmutzwasser

Ein zentraler Wasseranschluss mit Schmutzwasserablauf ist vorgeschrieben, damit Gegenstände gewaschen, Wasser bezogen und das Abwasser aus den Wohnwagentoiletten entsorgt werden kann.

Elektrizität

Ein zentraler Elektrizitätsanschluss hat sich aus dem bisherigen Betrieb als zweckmässig erwiesen. Er kann beim bestehenden Trafo nördlich der Sonderabfallsammelstelle angeschlossen werden. Auf dem Platz sind zwei abschliessbare Verteilkästen mit je 10 Steckdosen (230 V) sowie ein Anschluss für den Frostschutz der Toilettenkabinen zu erstellen.

Lärmschutz

Im Gestaltungsplanverfahren wurde festgestellt, dass das Wohnen in Wohnwagen auch bei bloss temporärer Anwesenheit der Fahrenden als lärmempfindlich beurteilt wird. Weil der Strassenlärm der Autobahn A1 die Planungswerte überschreitet, wird auf der Nord- und Westseite des Platzes eine 2 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Vorgesehen ist eine einfache Konstruktion mit Stützen und Wandelementen aus vorfabriziertem Beton.

7. Künftige Bewirtschaftung des Durchgangsplatzes

Das Departement Finanzen nimmt die Grundeigentümerinteressen (inkl. Bau, baulicher und betrieblicher Unterhalt des Platzes) wahr.

Betrieb und Bewirtschaftung des geplanten Durchgangsplatzes für Fahrende «Riet» werden auf den Zeitpunkt der Eröffnung dem Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Flur- und Umweltpolizei, übertragen. Die Bewirtschaftung des Durchgangsplatzes sowie die Sicherstellung eines regulären und ordnungsgemässen Betriebes bleiben somit im Verantwortungsbereich des Departements Sicherheit und Umwelt.

Die Stadtpolizei geht davon aus, dass der geplante Durchgangsplatz – mit der gleichzeitigen Aufhebung des Provisoriums – mit den bestehenden Personalressourcen betrieben werden kann. Der prognostizierte Aufwand für die Betreuung des Durchgangsplatzes dürfte rund 400 Stunden pro Jahr, d.h. rund einem 20 %-Pensum entsprechen. Gerechnet mit dem üblichen Ansatz von Fr. 150.– pro Personalstunde ergibt dies einen geschätzten Aufwand von rund Fr. 60'000.– pro Jahr. Dies dürfte gegenüber der bisherigen Situation eine leichte Erhöhung des personellen Aufwandes bedeuten. Zwar ist nur ein Platz zu betreuen, jedoch dürften sich insgesamt mehr Einheiten in Winterthur aufhalten.

Einnahmenseitig sind Gebührenerträge von brutto rund Fr. 30'000.– zu erwarten; auch dabei würde es sich um eine leichte Steigerung zu heute handeln.

Die Verantwortlichkeiten werden auf den Zeitpunkt der Eröffnung des geplanten Durchgangsplatzes «Riet» auf die beiden Departemente Finanzen sowie Sicherheit und Umwelt (Flur- und Umweltpolizei) klar verteilt.

8. Kosten

8.1 Kostenvoranschlag

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 17. Juni 2009:

Baukosten Tiefbau und Werkleitungen	Fr.	381'000.00
Reserve und Unvorhergesehenes	Fr.	38'000.00
Honorarkosten	Fr.	42'000.00
Mehrwertsteuer	Fr.	<u>35'000.00</u>
Total Bruttoinvestition für das Bauprojekt	Fr.	496'000.00
Kosten für Zusatzleistungen wie Änderung des kommunalen Richtplans, Festsetzung des Gestaltungsplans, Kommunikation	Fr.	<u>64'000.00</u>
Total Bruttoinvestitionen	Fr.	560'000.00
Investitionseinnahmen (*)	Fr.	<u>0.00</u>
Total Nettoinvestition	Fr.	560'000.00
abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite gemäss SRB vom 13. Dezember 2004 und 7. Dezember 2009	Fr.	<u>60'000.00</u>
Beantragter Kredit	Fr.	<u>500'000.00</u>

(*) Der Stadtrat hat je ein Gesuch für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages an den Bund und den Kanton Zürich gerichtet sowie ein weiteres Beitragsgesuch an die Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende». Für den Fall, dass Beiträge ausgerichtet werden, würde sich der Baukredit entsprechend reduzieren.

8.2 Investitionsplanung

Im Investitionsprogramm des Finanzvermögens, Projekt 33032, sind eingestellt:

- Programm 2009, Planungskosten:	Fr.	30'000.00
- Programm 2010, Planungskosten:	Fr.	30'000.00
- Programm 2011, Ausführungskosten:	Fr.	<u>500'000.00</u>
Gesamtkredit	Fr.	560'000.00

Das Investitionsprogramm wird nach der Beschlussfassung im Grossen Gemeinderat und entsprechend dem Fortschritt des anschliessenden Baubewilligungs- und Submissionsverfahrens angepasst.

9. Investitionsfolgekosten¹⁰

9.1 Bruttorenditeberechnung

Für Investitionen zu Lasten des Finanzvermögens ist eine Bruttorenditeberechnung vorzunehmen¹¹.

Anlagewert

alter Buchwert	Fr.	4'000.00
+ Investitionsausgaben	Fr.	<u>560'000.00</u>
neuer aktivierter Wert	Fr.	564'000.00
- neuer möglicher Buchwert (Formelwert Kanton ZH)	Fr.	<u>- 581'000.00</u>

¹⁰ §§ 36 und 37 Kreisschreiben der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt und Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten und -erträge vom 1.1.2000 der Stadt Winterthur.

¹¹ Ziff. 2.2 Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur

neues überbewertetes Grundeigentum Fr. 0.00

Ertragsmöglichkeiten

Geschätzter Ertrag aus der Erhebung von Platzgebühren pro Jahr: Fr. 30'000.00

Bruttorendite:

Bruttorendite: Ertrag x 100 / neuer aktivierter Wert
Fr. 30'000.00 x 100 / Fr. 564'000.00 5,32 %

9.2 Kapitalfolgekosten

Bei Investitionen in Liegenschaften des Finanzvermögens entstehen nur dann Abschreibungskosten, wenn aus der Neubewertung nach Abschluss des Bauvorhabens überbewertetes Grundeigentum resultiert, welches mit jährlich 10 % des Restbuchwertes abzuschreiben ist¹². Da vorliegend kein überbewertetes Grundeigentum resultiert, entstehen auch keine Abschreibungskosten. Bei einer Bruttorendite von 5,3 % sind die anfallenden Zinskosten bei weitem gedeckt.

10. Termine

Nach der rechtskräftigen Genehmigung des vorliegenden Kredites durch den Grossen Gemeinderat wird die Baueingabe eingereicht. Sofern gegen das Bauprojekt keine Einsprachen eingehen, wird es im Verlauf des Jahres 2012 realisiert.

11. Öffentlichkeitsarbeit

Die Quartierbevölkerung, die Pächterinnen und Pächter des Püntenareals Rietberg, die Gemeinde Wiesendangen wie auch alle weiteren vom Bau des geplanten Durchgangsplatzes betroffenen Personen und Firmen werden vor Inbetriebnahme des Durchgangsplatzes über den Betrieb und die einzuhaltenden Regeln informiert. Zudem ist ein Einweihungsfest geplant, das in enger Zusammenarbeit mit der «Radgenossenschaft der Landstrasse» organisiert werden wird.

12. Zum Schluss

Mit der Realisierung des vorliegenden Projektes nimmt die Stadt Winterthur ihre Verantwortung gegenüber der Gemeinschaft der Schweizer Fahrenden wahr und stellt ihnen einen Durchgangsplatz mit der notwendigen Infrastruktur zur Verfügung. In seinen Legislaturschwerpunkten schreibt der Stadtrat, dass Winterthur «eine Stadt für alle sei». Deshalb werde Integration in einem umfassenden Sinne gelebt und gefördert. Der Stadtrat verspricht, sich dafür einzusetzen, «dass die Voraussetzungen gegeben sind, damit alle Mitglieder der Gesellschaft eine hohe Lebensqualität erreichen können.» Wenn diese Zielsetzung für die sesshafte Bevölkerung gilt, soll sie auch für die Fahrenden Gültigkeit haben. Deshalb steht es einer Stadt in der Grösse von Winterthur gut an, wenn sie auch den Fahrenden ein Leben entsprechend ihrer Tradition ermöglicht.

¹² § 60 d und § 61 a des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt und Ziff. 4.3 des Reglements über Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Finanzen übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

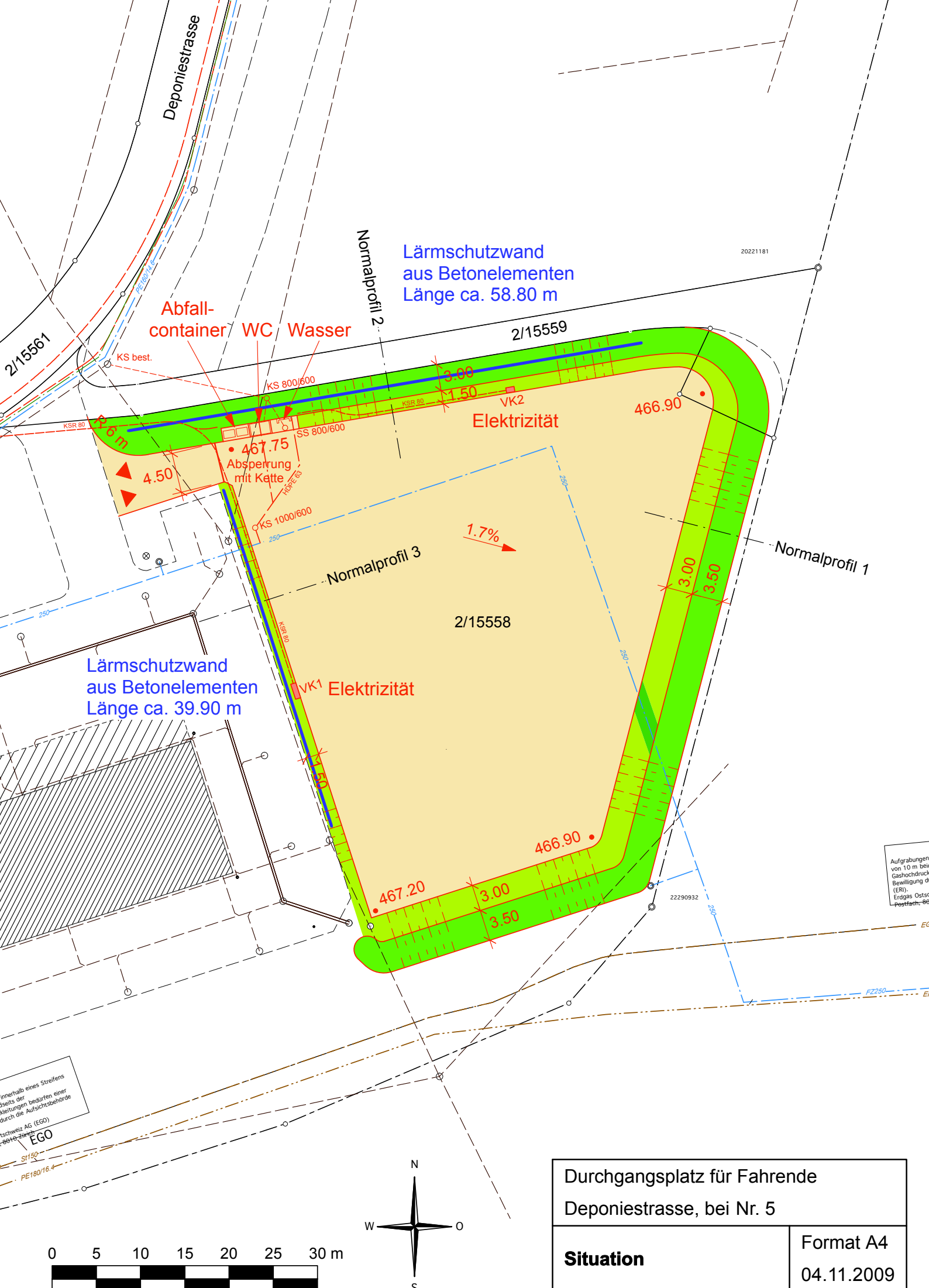
E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

- Situationsplan
- Plan Normalprofil



Lärmschutzwand
aus Betonelementen
Länge ca. 58.80 m

Lärmschutzwand
aus Betonelementen
Länge ca. 39.90 m

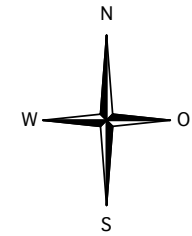
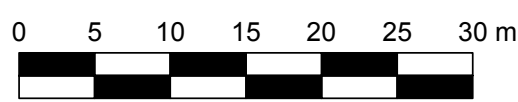
Elektrizität

Elektrizität

Abfall-
container WC Wasser

• 467.75
Absper-
rung
mit Kette

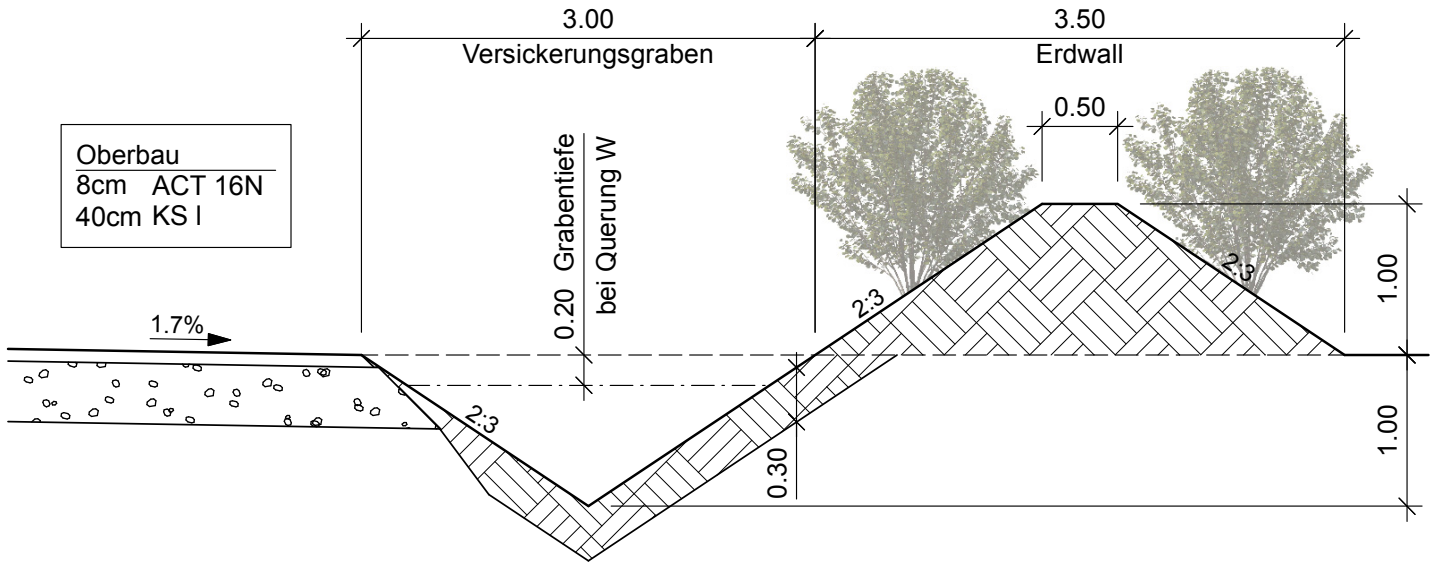
Durchgangsplatz für Fahrende Deponiestrasse, bei Nr. 5	
Situation	Format A4
	04.11.2009



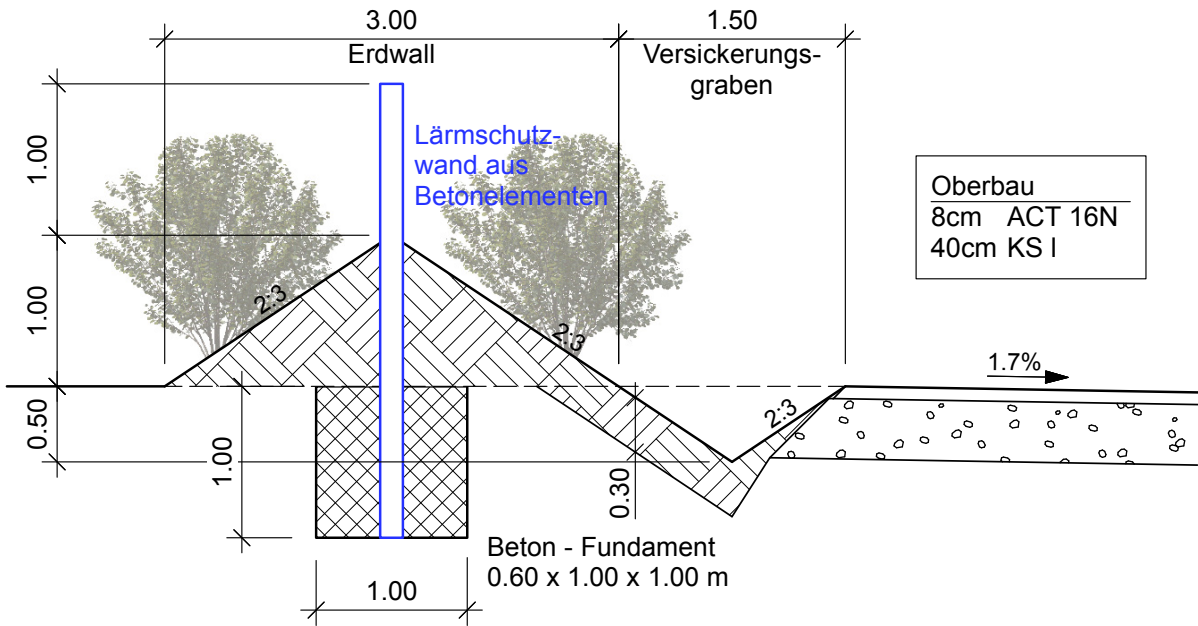
Aufgrabungen
von 10 m bei
Gasdruck
Bewilligung d.
(ER).
Erdgas Ostsch-
Postfach-96

Innerhalb eines Streifens
beidseits der
Kleintungen bedürfen einer
Bewilligung durch die Aufsichtsbehörde
EGO
Schweiz AG (EGO)
8810 Basel

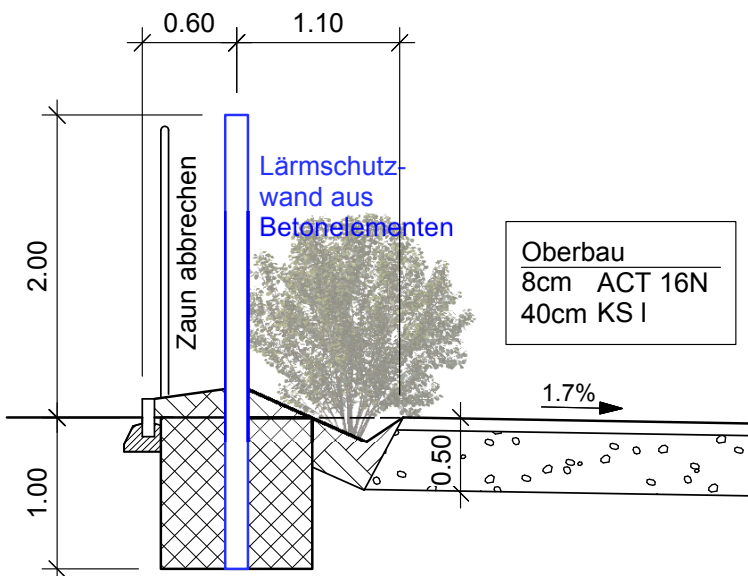
Normalprofil 1



Normalprofil 2



Normalprofil 3



Durchgangsplatz für Fahrende Deponiestrasse, bei Nr. 5	
Normalprofile	Format A4 04.11.2009