

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 23. Ratssitzung vom 21. November 2018

595. 2018/4

Motion von Guy Krayenbühl (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 10.01.2018: Parkierung der Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen auf öffentlichen Park- plätzen, Änderung der Vorschriften über die Parkierung- und Parkuhrkontroll- gebühren

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Sven Sobernheim (GLP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3644/2018): Jeder im Saal kennt Mobility oder hat schon einmal ein Mobility-Auto benutzt. Mobility etablierte in den 90er-Jahren das Carsharing in der Schweiz und ist mit Abstand der grösste Anbieter von Carsharing-Angeboten in der Schweiz. Mobility hat aber einen grossen Nachteil: Es generiert unnötige Fahrten. Das liegt daran, dass man das Fahrzeug immer da abstellen muss, wo man es auch entgegengenommen hat. Im Extremfall kann das dazu führen, dass man das Mobilityauto am Bahnhof Oerlikon ausleiht, damit nach Schwamendingen und Unterstrass fährt und dann das Auto wieder in Oerlikon abgeben muss. Mit den heutigen Entwicklungen ist es möglich, mit einem «Freefloating-Carsharing»-Modell die unnötigen Fahrten einzusparen. Dafür braucht es aber die Möglichkeit für den «Freefloater» in einem grossen Teil der Stadt das Auto zurückzugeben. Das Auto muss an fast jedem Standort abgestellt werden können. In den Antworten sah man, dass bereits zwei Anbieter Interesse an diesem Modell anmeldeten. Wir möchten mit unserer Motion dem Stadtrat die Möglichkeit in Auftrag geben, dies den Carsharing-Anbietern in der Stadt zu ermöglichen. Wir definieren heute nur zum Teil die Rahmenbedingungen. Die Vorschriften einer solchen Regelung liegen nämlich in unserer Kompetenz. Über die Gebührenhöhe einer solchen Möglichkeit und die Definition anderer Rahmenbedingungen kann man immer noch diskutieren. Wir legen heute nur den Grundsatz fest, dass wir über die Veränderung der Verordnung, die das Parkieren beispielsweise in der Blauen Zone oder auf weissen Parkfeldern ermöglicht, diskutieren möchten. Der Stadtrat gab in seiner Antwort bekannt, dass er bei den weissen Parkplätzen in der Innenstadt sehr skeptisch ist, sich es in der Blauen Zone aber durchaus vorstellen könnte. Für uns ist diese Argumentation verständlich. Ich glaube, dass wir heute den Grundsatzentscheid fällen müssen, ob wir es in der Blauen und Weissen Zone erlauben wollen oder nicht. Die genauen Rahmenbedingungen können Sie uns über Textänderungen mitgeben – aber die Weisung wird entscheidend sein. Geben wir dem Stadtrat den Auftrag, welche der Verordnungen wir auf dem Tisch haben möchten, um in der Kommission darüber diskutieren zu können. Man kann unser Anliegen nicht eins zu eins mit den «Freefloatern» der Velos vergleichen. In der Verordnung von Parkkarten können wir Sicherheit der Anbieter verlangen und die Anzahl zugelassener Fahrzeuge definieren und Einschränkungen und Auflagen vornehmen. Die Regulierung und Kon-

2 / 7

trolle von «Freefloating-Carsharing»-Anbietern ist um ein vielfaches einfacher als bei Veloanbietern. Wir möchten die Möglichkeit schaffen – so wie das erfolgreich in Basel und Bern bereits angeboten wird –, ein oder mehrere «Freefloating-Carsharing»-Anbieter zu etablieren und ein Angebot zu schaffen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart Sutter: Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Idee der Motionäre ist keine neue. Es gibt momentan zwei interessierte «Freefloating-Carsharing»-Anbieter, die Fahrzeuge in der Blauen Zone und auf kostenpflichtigen Parkplätzen parken möchten. Der Stadtrat steht dem «Freefloating Carsharing» offen gegenüber und eine Realisierung in der Blauen Zone wäre auch sehr unkompliziert möglich. Der Stadtrat sieht das Parken auf den gebührenpflichtigen weissen Parkplätzen aber kritisch. Für die unbeschränkte Nutzung der Blaue-Zone-Parkplätze müsste die Parkkartenverordnung angepasst werden. Es müssten Bezugsvoraussetzungen und Regulierungsmodalitäten und Gebühren festgelegt werden. Man müsste sehen, wie gross die Flotte ist und wie viele Bewilligungen sie brauchen. Wir sehen in dieser Umsetzung aber keine Schwierigkeiten. Es gilt aber zu beachten, dass bereits heute bei den Blaue-Zone-Parkplätzen mehr Parkkarten verkauft werden als es Parkplätze gibt. Die Gebühren müssten sich mindestens im Rahmen einer Gewerbeparkkarte bewegen. In der Innenstadt – wo dieses Angebot attraktiv wäre – gibt es aber viel weniger Blaue-Zone-Parkplätze als gebührenpflichtige. Hier müsste auch der Erlass geändert werden. Der Stadtrat steht dem eher kritisch gegenüber, weil die gebührenpflichtigen Parkplätze heute vor allem für das Gewerbe und die Kundschaft in der Innenstadt wichtig sind. Es wäre schwierig, wenn diese Parkplätze dann lange von Carsharing-Fahrzeugen besetzt wären. Heute sind die weissen Parkplätze zeitlich beschränkt, auch bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen müsste das dann angepasst werden, damit sie auch für längere Zeit auf den Parkplätzen bleiben könnten. Der Stadtrat steht der Frage, ob Zürich «Freefloating-Carsharing»-Angebote etablieren soll, offen gegenüber. Bei der Frage der Umsetzung ist die Blaue Zone weniger ein Problem, die Umsetzung bei den weissen Parkplätzen hingegen ist problematisch.

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): Der Kreis 1 ist leider absolut frei von Blaue-Zone-Parkplätzen. Der Stadtrat bewertet in seiner Antwort den Vorstoss deutlich differenzierter als die Motionäre. Er bezieht sich auf Gutachten und Studien, die bei der Bereitstellung von «Freefloating»-Mietfahrzeugen von CO₂- und Platzeinsparungen ausgehen. Es gibt diverse Studien zu den Auswirkungen von «Freefloating Carsharing» auf das Mobilitätsverhalten der Nutzer. Sie kommen aber zu unterschiedlichen Ergebnissen. Eine ETH-Studie kommt zum Schluss, dass pro «Catch A Car»-Fahrzeug vier Privatfahrzeuge eingespart werden können. Zudem soll sich die Nutzung von Privatfahrzeugen um 560 000 Kilometer pro Jahr reduzieren. Das entspricht einer Einsparung von rund 54 000 Litern Treibstoff, was 104 Tonnen CO₂ pro Jahr entspricht. Ausserdem seien die Nutzerinnen und Nutzer solcher «Freefloating»-Mietfahrzeuge überdurchschnittlich häufig in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Die ETH-Studie schliesst daraus, dass

sich «Freefloating»-Mietfahrzeuge und der öffentliche Verkehr ideal ergänzen. Einwohner ohne eigenes Fahrzeug könnten auf einfach verfügbare Autos zugreifen. Auch Auswärtige und Touristen würden von der einfach verfügbaren Automobilität profitieren. Ob ein solcher Mobilitätsausbau tatsächlich ein Abbau von privaten Fahrzeugbeständen zur Folge haben würde, ist aber zweifelhaft. Aller Voraussicht nach kämen zu den bereits privat und geschäftlich immatrikulierten Fahrzeugen noch die der «Freefloating-Carsharing»-Anbieter dazu, die als Ergänzung oder Anstelle des ÖV genutzt werden würden. Das erklärt auch die Widersprüchlichkeit der einzelnen Studien und Gutachten. Das Ziel der Motionäre ist, die Anbieter dieser Geschäftsmodelle und die Personengruppen als Kunden gegenüber den privaten Fahrzeugbesitzern besser zu stellen – ungeachtet der Umstände, dass es sich dabei um rein kommerzielle Geschäftsmodelle handelt. Die Motionäre gehen davon aus, dass es sich bei diesem Geschäftsmodell um eine kollektivistische Sache handelt, die im Einklang mit ihrem sozialistischen Weltbild steht. Deshalb will sie den Anbietern und Nutzern solcher Geschäftsmodelle Vorrecht gewähren, wo sie es allen anderen verweigert. Wir erkennen keinen plausiblen Grund, den Vorstoss in abgemilderter Form als Postulat – und auch nicht mit einer Textänderung – zu überweisen.

Pascal Lamprecht (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Die Stossrichtung der Motion findet bei der SP-Fraktion Anklang. Auch wir haben die Studie gelesen – werten sie aber anders. Wir finden es begrüssenswert, dass Carsharing zur Minderung der Emissionen beiträgt, platzsparend ist und wir begrüssen den Umsteigeeffekt auf den ÖV. Deshalb wollen wir es fördern, unterstützen und attraktiv gestalten. Sharing-Modelle haben nach wie vor Zukunft und verändern auch den öffentlichen Raum nachhaltig. Die Forderung, sämtliche Parkplätze dem Carsharing zur Verfügung zu stellen, erachten wir als zu absolut. Es ist nicht in unserem Sinne, dass auf diese Weise Gebühren für befristetes Parkieren umgangen werden können. Gerade was die Blaue Zone betrifft, scheint uns eine Umsetzung aber gut möglich. Die Anpassung der Rechtsgrundlage ist zu bewältigen und wir sehen deutliche Vorteile. Neben den ökologischen Effekten ist der Zugriff auf Verkehrsdaten ein guter Nebeneffekt. Wir machen den Textänderungsantrag, um die Parkplätze auf die Blaue Zone zu reduzieren: «(...) gegen eine jährliche Gebühr auf sämtlichen öffentlichen Parkplätzen der Blauen Zone parkiert werden können.» Ergänzen möchten wir den Satz: «Dabei ist auf einen angemessenen hohen Gebührenrahmen zu achten und der durch Carsharing reduzierte Flächenverbrauch soll entsprechend kompensiert werden.» Wir erachten es als notwendig, dass auch Mobility-Anbieter ihren Anteil an der Nutzung des öffentlichen Raums zahlen müssen. Zudem soll der öffentliche Raum durch den reduzierten Flächenbedarf profitieren.

Markus Knauss (Grüne): Sharing-Mobility ist in aller Munde und während wir es beim Velo als weniger problematisch bewerten, da Velos weniger Platz brauchen, sind wir dem «Freefloating» bei Autos etwas ambivalent eingestellt. Die Untersuchungen zeigen, dass Systeme wie «Catch A Car» vor allem von autofreien Haushalten genutzt werden. Das System unterstützt also ein Stück weit die private, autoarme Mobilität. Auf der anderen Seite zeigen die Untersuchungen auch, dass Menschen ohne Auto dazu verführt werden, Auto zu fahren. Da wir gespalten sind, wollen wir Rahmenbedingungen setzen, die klar einen Mehrwert für die Öffentlichkeit beinhalten. Wer ein Geschäft mit öffentli-

chem Grund machen möchte, soll das Dreifache dessen, was man in einer Blauen Zone – die ein unschlagbar günstiges Angebot ist – verlangt, bezahlen müssen. In der ETH-Studie wird nachgewiesen, dass ein «Catch A Car»-Auto vier Privatautos ersetzt. Wenn es das Ziel ist, Privatautos zu ersetzen, soll sich dies auch im öffentlichen Raum niederschlagen. Wir schlagen deshalb vor, dass für jedes dieser Fahrzeuge, das in den Verkehr gesetzt wird, drei Parkplätze aufgehoben werden. Wir formulierten das in einer Textänderung. Wenn Sven Sobernheim (GLP) die Textänderung nicht annehmen wird, werden wir die Motion ablehnen. Unter welchen Rahmenbedingungen dann «Catch A Car» wirklich stattfinden wird, werden wir in der Debatte in der Verkehrskommission aushandeln.

Stefan Urech (SVP): Ich bin seit acht Jahren Mobility-Mitglied und war anfangs von der Idee von «Catch A Car» fasziniert. Nachdem ich mich damit auseinandergesetzt habe, kam ich aber zum Schluss, dass ich in diesen acht Jahren seit meiner Mitgliedschaft nie das Bedürfnis hatte, das Auto einfach irgendwo stehen zu lassen. Es gibt in der Stadt so viele Mobility-Standorte. Egal wo man wohnt, muss man nie länger als eine Tramstation laufen bis zum nächsten Mobility-Standort. Ich verstehe das Beispiel von Sven Sobernheim (GLP) nicht, weil man ja am Schluss seiner Fahrt wieder dahingeht, von wo man hergekommen ist. Es ist übertrieben für die eine Ausnahmesituation, wo das nicht der Fall sein sollte, die ganze Parkplatzstruktur über den Haufen zu werfen. Sie sind die ersten, die für die Streichung von Parkplätzen sind und in dieses limitierte System möchten Sie jetzt noch zusätzlich Autos einbringen. Wenn man den Studien glaubt, die sagen, ein «Catch A Car»-Fahrzeug ersetze vier Autos, müsste man diese Rechnung beim «Publibike» oder beim «LimeBike» auch machen und wir müssten nicht mehr diese riesigen Velostationen bauen. Die Realität zeigt aber, dass neben den «Publibikes» und den «LimeBikes» zusätzlich private Velos stehen.

Peter Anderegg (EVP): Carsharing ist eine gute Sache und die Nachfrage steigt. Die EVP ist der Motion gegenüber aber doch eher kritisch. Es geht nicht nur darum, dass ein Carsharing-Unternehmen gefördert werden soll, sondern auch um die Frage der Benutzung der Parkplätze. Die Situation der öffentlichen Parkplätze ist nicht traumhaft, in den meisten Gebieten werden mehr Blaue-Zone-Karten verkauft als es Parkplätze gibt. Es handelt sich also um eine Unverhältnismässigkeit. Wenn Carsharing-Unternehmen ihre Autos auf den Blauen Parkplätzen abstellen dürfen, bedeutet das einen schleichen den Abbau der Anzahl Parkplätze, die dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung stehen und es gibt einen massiven Abbau von öffentlichen Parkplätzen. Der Änderungsantrag der SP würde das Problem einfach auf die Blauen Parkplätze verschieben. Die erwähnte Kompensation bedeutet nicht, dass für die 100 Parkplätze, die für Carsharing genutzt werden, 100 neue geschaffen werden. Es würden einfach weitere Parkplätze abgebaut werden.

Andreas Egli (FDP): Sven Sobernheim (GLP) sagte, dass bei den Autos die Regulierung einfach sei. Ich weiss, dass es einigen von Ihnen schwerfallen wird, nicht viel zu viel zu regulieren. Wir unterstützen grundsätzlich die Textänderung der SP. Wir sind dem Carsharing gegenüber positiv eingestellt. Für uns ist wichtig, dass der private Autnutzer nicht über eine Gebühr benachteiligt wird. Wenn ich sehe, wie für Bauprojekte

Blaue-Zone-Parkplätze abgeschafft werden, ist das Ziel der Textänderung von Markus Knauss (Grüne) ohnehin bereits erfüllt. Ich glaube, hier muss man eher Gegensteuer geben, sodass die Anwohnerparkkarten – von denen es ohnehin schon zu wenige gibt – in genügender Anzahl erhalten bleiben. Die Benützung des Mietfahrzeugs kostet und man wird nicht einfach aus Spass ein Auto mieten, sondern nur dann, wenn man es wirklich braucht. Wir begrüssen das Anliegen und hoffen, dass dieses Angebot möglichst bald in einem vernünftigen Rahmen umgesetzt wird und dass es nicht zu einem Parkplatzabbau auf Kosten von Individualnutzern kommt.

Natalie Eberle (AL): *Wir lehnen die Motion mit – und auch gerade wegen – der Textänderung der SP ab. «Freefloating-Carsharing»-Firmen wollen neue zusätzliche Autos in die Stadt stellen, was bei den kleinen Parkplatzverhältnissen nicht zielführend ist. Die einzigen «Freefloating Carsharing»-Angebote, die wirklich etwas in der Nutzung und Anzahl ändern würden, sind Peer-to-Peer-Möglichkeiten, wo Private ihre eigenen Autos anderen Privaten zur Verfügung stellen. So werden Autos, die nur rumstehen, sinnvoll genutzt. Wir finden es auch nicht unbedingt begrüssenswert, dass irgendwelche Firmen alle Parkplätze zustellen dürfen – egal ob die Blauen, die immer weniger werden, oder die Weissen.*

Stephan Iten (SVP): *Ich bezweifle stark, dass das Carsharing zu weniger Parkplätzen führen wird. Ich glaube nicht, dass Menschen wegen den Mietfahrzeugen ihre Privatautos verkaufen werden. Dementsprechend wird die Anzahl Fahrzeuge gleich hoch bleiben und mit den Mietautos zusätzlich steigen. Immerhin konnte man in der Antwort lesen, dass der Stadtrat eine gewisse Einschränkung vorsieht, nicht so wie früher bei den Mietvelos. Aber auch die 100 Parkplätze, die zugelassen werden sollen, sind 100 Parkplätze, die weniger zur Verfügung stehen. Man baut heute bereits fleissig Parkplätze ab und deshalb ist jeder Parkplatz wichtig. Die Textänderung der Grünen würde bedeuten, dass bei 100 zugelassenen Parkplätzen, 300 abgebaut werden würden. Die Textänderung der SP ist relativ unklar formuliert und lässt offen, wie viele Parkplätze abgebaut werden. Wir können deshalb keine der beiden Textänderungen unterstützen. Carsharing funktioniert bereits auf privater Ebene und man kann sich fragen, weshalb man einem Privaten öffentliche Parkplätze zur Verfügung stellen muss. Wir sind nicht prinzipiell gegen Carsharing, aber ein Privater soll auch private Plätze benutzen. Wer wird verantwortlich sein, wenn reservierte Parkplätze frei gegeben werden müssen? Carsharing wird noch verschiedene Probleme bringen, die wir lösen müssen.*

Guy Krayenbühl (GLP) *ist mit der Textänderung einverstanden: Die neue Generation ist nicht mehr auf das Auto fixiert und braucht kein persönliches Fahrzeug. Ein Auto braucht viele Ressourcen und stösst CO₂ aus. Wenn man bereit ist, das Auto mit jemandem zu teilen, hat das nichts mit Sozialismus zu tun, sondern mit Mitdenken. Ich finde Mobility auch ein gutes Angebot, aber es gibt durchaus auch mal eine Situation, in der man Umwege fahren muss und es keinen Sinn macht, das Auto am Abholort zurückzugeben. Es erstaunt mich, wie sich Zürich gegen dieses «Freefloating»-System stellt. Selbst Genf mit bedeutend mehr Autos als Zürich hat es geschafft, ein solches System sogar für die gebührenpflichtigen Parkplätze einzuführen. Es zeichnet sich ab, dass dies hier nicht der Fall sein wird. Das Geschäft kommt auch noch in die Kommissi-*

on, wo es nochmals – wie üblich beim Thema Parkplatz – mehrere Jahre beraten werden kann. Ich hoffe aber auf und für die nächste Generation, dass sie, die ein etwas weniger verkrampftes Verhältnis zu Parkplätzen und ein viel unverkrampfteres Verhältnis zu Autos hat, ein Auto überall benutzen und abstellen kann. Man kann beispielsweise die Regel auf Zahlparkplätzen einführen, dass das Auto nur 20 Minuten auf einem Zahlparkplatz stehen darf. Es gibt diverse Varianten, wie man verhindern kann, dass das Auto ewig auf einem Bezahlparkplatz steht. Wir werden die Textänderung der SP annehmen und die der Grünen ablehnen.

Dr. Mathias Egloff (SP): Es werden mehr Parkplätze frei und die Nutzung der Fahrzeuge, die die meiste Zeit rumstehen und nicht fahren optimiert. Das Argument von Stefan Urech (SVP) leuchtet mir ein Stück weit ein. Ich bin auch schon sehr lange Mitglied der Mobility und mittlerweile Delegierter. Ich bin ein wenig traditionell und das «Catch A Car»-Modell leuchtet mir in Zürich nicht unbedingt ein. Aber für Leute, die aus anderen Städten kommen, könnte das Modell interessant sein, weil sie vielleicht die Abhol-Standorte nicht kennen. Mobility ist selbst nicht ganz sicher, ob dieses Modell in Zürich funktioniert und sicherte sich auch für ein allfälliges Scheitern des «Catch A Car»-Modells ab. Ich finde es aber sinnvoll, das Modell auszuprobieren – vor allem, wenn nur die Blauen Parkplätzen genutzt werden.

Christoph Marty (SVP): Das System, wie Sie es sich vorstellen und wie es in den Studien zum Tragen kommt, wird so aller Voraussicht nach nicht funktionieren. Die Annahme beruht darauf, dass im Gegenzug zur Einführung des «Freefloating»-Systems private Fahrzeuge verschwinden. Ich persönlich und auch die Studien gehen nicht davon aus, dass dies eintreffen wird. Es ist wahrscheinlicher, dass Menschen, die heute kein Auto haben, Zugriff auf leicht verfügbare, automobilen Mobilität haben werden. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der Fahrzeugbestand eher zu- als abnehmen. Die Verkaufszahlen von Neufahrzeugen und die Immatrikulationszahlen zeigen deutlich, dass der Fahrzeugbestand stark zunimmt. Mit der Textänderung der SP sollten die Parkplätze abgebaut werden. Sie denken nicht sehr weit, wenn die Lösung aller Zukunftsanforderungen der Parkplatzabbau in der Stadt ist. Es wäre interessant zu erfahren, wie viel Treibstoff heute schon unnötig verbrannt wird, weil die Menschen sinnlos umherfahren müssen, bis sie einen Parkplatz finden. Das Carsharing-Modell wird eine weitere Vermehrung der Autos auf dem Stadtgebiet zur Folge haben, weil sie zusätzlich zu den privaten Autos genutzt werden. Wenn die «Freefloating»-Angebote eingeführt werden, brauchen wir mehr Parkplätze und nicht weniger. Das zu realisieren, wäre eine zukunftsorientierte Politik.

Sven Sobernheim (GLP) ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Auch ich finde Peer-to-Peer-Angebote sehr sinnvoll. Nur weil man das Eine besser findet, muss man das Andere aber nicht ablehnen. Stefan Iten (SVP) meint, Private sollen keinen öffentlichen Raum verwenden. Zürich wäre aber eine traurige Stadt ohne alle Strassencafés. Es ist völlig klar, dass Private den öffentlichen Raum nutzen können, wenn sie ein Geschäftsmodell haben, das auf öffentlichen Raum angewiesen ist. Die Velo- und Autoanbieter sind nicht vergleichbar, weil sie auch gesetzlich ganz andere Grundlagen haben. Ein Velo darf man überall abstellen, die Stadt kann das nur in spezi-

7 / 7

ellen Fällen verbieten, während man für ein Auto immer eine Bewilligung braucht. Wir sprechen hier – grosszügig gerechnet – von wenigen hundert Fahrzeugen und 33 000 Blaue-Zone-Parkplätzen. Zu der Rückfahrt, die Stefan Urech (SVP) nicht stört; sie ist aber trotzdem unnötig und wir als Stadt haben ein Interesse, dass keine unnötigen Strecken mit dem Auto gefahren werden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, welche die Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren sowie die Parkkartenverordnung dahingehend anpasst, dass Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen und Auto-Abo-Geschäftsmodellen unkompliziert gegen eine jährliche Gebühr auf sämtlichen öffentlichen Parkplätzen der Blauen Zone parkiert werden können. Dabei ist auf einen angemessen hohen Gebührenrahmen zu achten und der durch Carsharing reduzierte Flächenverbrauch soll entsprechend kompensiert werden.

Die geänderte Motion wird mit 74 gegen 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat