

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 111. Ratssitzung vom 21. Oktober 2020**

### **3059. 2019/365**

#### **Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:**

#### **Bestandesgarantie der oberirdischen, öffentlich zugänglichen Parkplätze gemäss dem Stand vom 1. Januar 2018, Ergänzung der Gemeindeordnung**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

**Susanne Brunner (SVP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1609/2019): *Wir haben heute bereits viel über Mobilität und Verkehr gesprochen. Mir scheint, die Bedeutung der Mobilität ist hier drin nicht mehr allen ganz klar. Mobilität schafft Prosperität. Wohlstand entwickelte sich immer dort, wo Mobilität möglich war: An Flüssen, Seen, Häfen, entlang von Handelsrouten oder an deren Knotenpunkten, wo sich Städte ansiedelten. Auch heute finden sich dort noch wohlhabende Städte. Auch in der Stadt Zürich wusste man früher um diese Gesetzmässigkeit, darum entwickelten wir uns so prächtig. Die Stadt Zürich und ihr Umland sind darum der Wirtschaftsmotor der Schweiz. Leider ignoriert der Stadtrat dieses Grundgesetz. Was wollen wir mit unserer Motion erreichen? Wir müssen Parkplätze auf öffentlichem Grund schützen. Es geht hier um Parkplätze der blauen Zone in den Quartieren. Seit Legislaturbeginn im Jahr 2018 sind diese arg in Gefahr. Der Tiefbauvorstand hat einen Abbauplan bei diesen blauen Parkplätzen, den er Schritt für Schritt umsetzt. Die Mobilität wird in dieser Stadt auf mehreren Achsen beschnitten: Durch den Rückbau des Strassenraums, durch das Anheben der Parkgebühren und durch den Abbau von Parkplätzen. Ich weiss, dass viele hier drin nicht mehr über Parkplätze sprechen möchten. Doch Mobilität schafft Prosperität und dabei spielen Parkplätze eine entscheidende Rolle. Warum? Vielleicht hilft ein Vergleich: Daten sind das neue Gold. Viele Prozesse laufen heute digital. Die Digitalisierung schreitet voran – in den unterschiedlichsten Wirtschaftszweigen, aber auch in unserer Freizeitgestaltung, und unsere Datenmenge explodiert. Ein Stichwort dazu: Streaming. Daten verkehren über Datenleitungen, die man mit Strassen vergleichen kann. Die Datenmenge hat in den letzten Jahren sprunghaft zugenommen. Wie haben wir darauf reagiert? Wir haben Kupfer- durch Glasfaserkabel ersetzt; 3G, 4G, jetzt kommt 5G; die Server werden grösser und die Clouds wachsen an. Wir haben also die Kapazitäten erhöht. Zurück zu den Parkplätzen: Wir brauchen diese Kapazitäten. Es ist ein Widerspruch: Wir können nicht laufend Parkplätze abbauen und gleichzeitig eine wachsende Stadt sein. «Nur ein toter Parkplatz ist ein guter Parkplatz»: Ein Vertreter der Grünen hat diese Aussage im Rathaus gemacht. Was für ein Irrtum, denn Parkplätze sind nichts anderes als Mobilitätsspeicher. Wenn der Stadtrat seinen Abbauplan bei den Parkplätzen umsetzt, arbeitet er am Abbau des Wohlstands. Dies will die SVP-Fraktion verhindern und darum braucht es unsere Motion. Der Stadtrat lehnt die Motion ab und argumentiert, es sei nicht die Aufgabe eines Gemeinwesens, eine Mindestanzahl an öffentlichen Parkplätzen zur Verfü-*

gung zu stellen. Ein Abbau sei möglich bei Ersatzneubauten von Parkplätzen auf privatem Grund, doch auch auf privatem Grund hat der Stadtrat die Parkplätze im Visier. Diese möchte er via Parkplatzordnung und Richtplan ebenfalls beschränken. Darum braucht es unsere Motion, die eine Rückversicherung für die Prosperität der Stadt Zürich ist. Wenn auch Sie Prosperität, Wohlstand und Steuereinnahmen unserer Stadt langfristig sichern wollen, unterstützen Sie unsere Motion. Wir von der SVP denken auch langfristig und haben darum ein Postulat eingereicht, das den Stadtrat auffordert, zu prüfen, wie er die öffentlichen Parkplätze in der blauen Zone elektrifizieren kann, so dass noch mehr Einwohner und Autofahrer in der Stadt Zürich auf elektrische Mobilität umsteigen können, weil die Elektromobilität im Bereich des Individualverkehrs die Zukunft ist.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Richard Wolff:** Die wohlhabenden Städte der Welt wehren sich mit Händen und Füßen gegen zu viele Autos in ihren Innenstädten. Barcelona, Amsterdam – die Liste ist lang. Man hat in den Städten zu lange die Autos zu fest gefördert und muss nun schauen, wie man mit der Situation zurecht kommt und versucht Fussgängerzonen, autofreie Innenstädte usw. zu organisieren, um die Lebensqualität in den Innenstädten für die dort lebenden, arbeitenden und einkaufenden Menschen zu verbessern und vor allem, um die Stausituation wegzubringen. Weniger Autos verursachen weniger Staus. Die Aussage «nur ein toter Parkplatz ist ein guter Parkplatz» ist etwas zu krass. Handkehrum das ewige Leben für Parkplätze zu fordern, ist genauso krass. Sie tun genau das, wenn Sie – unabhängig von weiteren Entwicklungen und Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung – einen Plafond für Parkplätze in die Gemeindeordnung aufnehmen möchten. Ich verstehe auch nicht, warum wir darüber sprechen: Wenn ich in einer Sitzung über den historischen Parkplatzkompromiss spreche; wenn ich den kommunalen Richtplan Verkehr bespreche; wenn ich mir die Mehrheitsverhältnisse anschau; wenn ich Abstimmungs- und Wahlergebnisse berücksichtige – da ist es doch völlig klar, dass das keine Politik ist, die wir wollen. Ausgerechnet Parkplätze sollen das ewige Leben geniessen? Das ist völlig kontrazyklisch und gegen die Politik der Stadt Zürich. Wir wollen die Flächen der Parkplätze nicht vollständig vernichten, das stimmt überhaupt nicht. Wir wollen nur den einen oder anderen Parkplatz einer effizienteren Nutzung zuführen oder vielleicht einer Nutzung für Leute, die bisher zu kurz gekommen sind. Wir wollen das einseitige Privileg der Automobilistinnen und Automobilisten, welches diese seit 50; 60; 70 Jahren genossen haben, nur ein wenig beschränken. Uns wird immer wieder vorgeworfen, wir täten zu wenig und seien zu zaghaft und ängstlich und wir sollten alle Parkplätze und Autos aus der Stadt entfernen. Nein: Wir sind kompromissfähig und behalten einen Teil der Parkplätze. Es ist nicht so, dass wir total gegen das Auto wären, wie Sie es uns vorwerfen. Wir wollen aber ein neues Gleichgewicht, und darin hat das ewige Leben eines Parkplatzes keinen Platz – wie auch sonst keine Forderung auf Ewigkeit.

Weitere Wortmeldungen:

**Dominique Zygmunt (FDP):** STR Richard Wolff, wir hören immer wieder das Gleiche: Nämlich, dass Zürich für das Auto gebaut worden sei, und dann vergleichen Sie Zürich

mit Städten wie Barcelona oder Amsterdam. Mich irritiert das, da Zürich genau nicht für das Auto gebaut wurde – und das ist auch gut so. Wieso ist das so? Weil wir in Zürich nie einen grossen Krieg hatten und das ist das Beste, das uns passieren konnte. Alle von Ihnen aufgezählten Städte haben ihre breiten Boulevards, weil sie einmal in einem Krieg waren und neu aufgebaut wurden. Damals hatte man vielleicht den Gedanken, die Stadt für nur ein Mobilitätsmittel zu bauen. Aber Zürich ist genau nicht so. Wo ist Zürich für das Auto gebaut? Wo sind die breiten Boulevards? Wo ist die Champs-Élysée? Wo sehen Sie das? Wir haben in Zürich aber das folgende Bild: Freitag für Freitag schreibt der Stadtrat neue Strassenprojekte aus. Darin geht es nicht einfach um eine Erneuerung oder Verbesserung, sondern es geht um einen von oben aufgepfropften Stadtumbau. Diesem Stadtumbau fallen häufig blaue oder weisse Parkplätze zum Opfer. Das begründen Sie immer mit dem Begriff der kompensatorischen Aufhebung. Kompensatorisch würde für mich 1:1 heissen – ein Parkplatz, den Sie aufheben, muss irgendwo in gleicher Qualität wieder erstellt werden. Sie argumentieren aber, dass es ja einen Parkplatz in einer Tiefgarage gebe. Wie aber erklären Sie einem Gewerbler, dass seine Kundinnen und Kunden in einer Tiefgarage parkieren sollen? Wie sagen Sie Besucherinnen und Besuchern eines Hauses, sie sollen in einer Tiefgarage parkieren? Oder Anwohnern, die wegen einer Gehbehinderung nicht sehr weit gehen können und darum auf einen Parkplatz in der Nähe angewiesen sind? Das ist nicht das Gleiche und darum ist es keine kompensatorische Aufhebung. Es ist eine Aufhebung, die von Ihnen politisch gewollt, aber nicht kompensatorisch ist. Was ist der Effekt davon? Die Autos verschwinden nicht, nur weil Sie Parkplätze auflösen, sondern sie schleichen in den Quartieren herum und das Gewerbe verliert seine Kundinnen und Kunden. Gerade angesichts der Wirtschaftssituation ist dies keine angemessene Politik für Zürich. Die FDP verschliesst sich nicht einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Zürich, aber die in dieser Legislatur betriebene Parkplatzpolitik geht uns bedeutend zu weit. Es wäre darum an der Zeit, dem radikalen Stadtumbau auf dem Rücken der Quartiere und der Anwohnerinnen und Anwohner einen Riegel zu schieben. Darum unterstützt die FDP den Vorstoss.

**Markus Knauss (Grüne):** Wir sind Zeugen eines Paradigmenwechsels im bürgerlichen Denken, das man fast als historisch bezeichnen kann. SVP und FDP sind bürgerliche Parteien, die grundsätzlich der Meinung waren, der Staat sei dafür zuständig, was Private nicht leisten könnten. Es ist ein Bekenntnis dazu, dass der öffentliche Raum auch öffentlich zugänglich sein soll und wenn Private Raumbedürfnisse haben, sollen sie diese Bedürfnisse auf privatem Grund befriedigen. Das ist der Sinn und Geist des Planungs- und Baugesetzes (PBG) – eines sehr bürgerlichen Gesetzes. Wer Nutzungen realisieren möchte – sei es der Bau von Wohnungen, Büros oder eines Ladens – muss gleichzeitig die Raumbedürfnisse, die seine Kunden oder Bewohnerinnen und Bewohner haben, auf privatem Grund befriedigen. Was wir heute aber zur Kenntnis nehmen müssen: Sie nehmen Abschied von der bürgerlichen Politik, dass Private selbst für ihre Raumbedürfnisse sorgen. Der Staat ist gemäss diesen Voten für alles zuständig – auch dafür, die Bürgerinnen und Bürger mit Parkplätzen zu verhätscheln. Sie rufen nichts anderes aus als einen Parkplatzsozialismus und bestrafen damit alle Hausbesitzer, die in den letzten 40 Jahren brav Parkplätze gebaut haben, wie es das PBG verlangt, und schon heute mit der Situation konfrontiert sind, dass sie diese Parkplätze nicht kostende-

ckend vermieten können. Wenn Sie diesen Vorstoss ernst meinen und er wirklich durchgeht, werden diese Hausbesitzer noch viel mehr bestraft, weil niemand die teuren Parkplätze auf privatem Grund mieten möchte, weil das Parkieren auch quasi-gratis auf öffentlichem Grund möglich ist. Das kann nicht die Lösung sein. Wir stehen dafür ein, dass der öffentliche Raum für alle nutzbar ist und lehnen die Motion ab.

**Andreas Egli (FDP):** Es ist an uns, bürgerliche Anliegen zu vertreten und zu definieren. Dazu gehört, den Individualverkehr in der Stadt weiterzuführen und nicht ausschliesslich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen zu sein, deren Nutzung aktuell aus gesundheitlichen Gründen eingeschränkt ist. Ich bin überzeugt, dass man auch in Zukunft ein Interesse an individueller Bewegung in der Stadt haben wird. Dazu zählen sowohl das Velo wie auch das E-Bike – Markus Knauss (Grüne) und seine Kollegen werden über die kommende Entwicklung in Sachen E-Bike noch staunen. Es wird aber auch immer eine individuelle Mobilität im Bereich des Autoverkehrs geben. Das sind diese Fahrzeuge mit vier Rädern, gegen die Markus Knauss (Grüne) und seine Kollegen einen Feldzug führen. Wenn sich auf bürgerlicher Seite keine Parteien auf die Hinterbeine stellen würden, hätten wir innert kürzester Zeit gar keine Parkplätze mehr. Das mag STR Richard Wolff noch so sehr mit einem leicht weinenden Auge beklagen, Tatsache ist: Ginge es nach der leicht radikal angehauchten Mehrheit in diesem Rat und im Stadtrat, hätten wir innert kürzester Zeit keine Parkplätze mehr in dieser Stadt. Wäre nicht das Bundesgericht bei der Initiative «Züri autofrei» eingeschritten, hätte dieses Parlament und dieser Stadtrat sie noch so gerne umgesetzt. Fakt ist, dass eine individuelle Mobilität weiterhin gewünscht wird. Die Freiheit unserer Stadt bestimmt sich nicht nach der Breite der Felgen und auch nicht nach dem Verzicht auf ein Auto. Mit denjenigen, die mit dem durch den Autoverzicht gesparten Geld irgendwohin reisen, ist der Umwelt nicht geholfen. Was der Umwelt hilft, ist eine technische Entwicklung. Vielleicht haben es noch nicht alle gemerkt, aber es wird eine Revolution im Automobilbereich geben, ohne dass es eine obrigkeitliche Bestimmung dazu braucht. Rascher als es die meisten meinen, werden die Autos nicht mehr mit einem «Brumbrumm» unterwegs sein, sondern mit einem «Summsumm». Elektromobilität wird sich rasch durchsetzen. Es ist nicht unsere Aufgabe, der Bevölkerung das Verkehrsmittel vorzuschreiben und ihr zu verbieten, mit dem privaten Verkehrsmittel unterwegs zu sein. Es ist wünschenswert, dass wir uns verstärkt um eine stadtfreundliche Mobilität auch im Bereich des Autos einsetzen, dass wir uns für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge starkmachen und für diese Parkplätze zur Verfügung stellen, die am einen oder anderen Ort elektrifiziert werden, sodass auch Mieterinnen und Mieter die Möglichkeit haben, ihr Elektrofahrzeug mit Strom aufzuladen. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir den Antrag der SVP im Wissen darum, dass es im einen oder anderen Fall die Möglichkeit gibt, im Sinne des historischen Parkplatzkompromisses oberirdische Parkplätze durch Tiefgaragenparkplätze zu ersetzen. Aber es ist offensichtlich, dass vonseiten der Mehrheit überhaupt kein Interesse besteht an den Orten, an denen man einen Parkplatz abbauen könnte, diesen nicht abzubauen. Dies zeigt sich im Rat und in den Kommissionen.

**Claudia Rabelbauer (EVP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: Im Grunde genommen müsste man den historischen Parkplatzkompromiss der City auf die Wohnquartiere ausweiten. In den Wohnquartieren findet zurzeit ein massiver Abbau der Parkplätze

*statt. Besonders problematisch ist das für die Gewerbler und Handwerker, die auf das Auto angewiesen sind. Ein Maler mit seiner Leiter und dem sperrigen Werkzeug hat ansonsten grosse Mühe vorwärts zu kommen – besonders wenn es stark regnet oder hagelt. Mit anderen Worten: Das Auto ist besonders für diese Leute unentbehrlich und sie sind auf Parkplätze angewiesen. Das gilt besonders in Schwamendingen und Seebach, wo noch viele alte Liegenschaften stehen, die über keine eigenen Tiefgaragen oder Parkplätze verfügen. Dort ist man auf Blaue-Zone-Parkplätze angewiesen. Diese Parkplätze sind nicht fair verteilt. Parkplätze vermehren sich allerdings nicht, sondern werden abgebaut. Auch die «Alle Zonen»-Schilder, welche die Handwerker erhalten, sind ein Problem, wenn diese in ihrem Wohnquartier die Parkplätze anderer Anwohner besetzen. Diese Situation sollte nochmals durchdacht werden, um eine fairere Situation zu schaffen. Wir sind mit Markus Knauss (Grüne) der selben Meinung, dass man durchaus die Privaten ins Boot holen sollte. Dabei geht es auch um Sicherheitsfragen, wenn man unbekannte Menschen in die Tiefgarage lässt. Der jetzige Vorstoss widerspricht diametral dem historischen Kompromiss, weshalb wir den Vorstoss ablehnen müssen. Es sei denn, die SVP würde unsere Textänderung annehmen. Wir machen euch beliebt, das kleine Wort «oberirdisch» ersatzlos zu streichen, womit wir wieder beim historischen Kompromiss sind, den wir auf die Wohnquartiere ausweiten. Wenn ihr den Text stehen lasst, gebt ihr den historischen Kompromiss auf. Diesen befürworten wir und durch ihn haben wir in den letzten Jahren gemerkt, dass einiges möglich wurde. Wir haben verschiedene Plätze von Autos befreit, was wir heute sehr schätzen: Sechseläutenplatz, Münsterplatz und viele mehr, die wir hoffentlich bald befreien. Dies ist eine Qualität für die Gesamtbevölkerung, die wir erreicht haben, weil wir die Parkplätze unterirdisch versorgen konnten.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *STR Richard Wolff präsentierte uns eine willkürlich ausgewählte Liste an Städten, in denen man das Auto nie gefördert habe. Es gibt solche Städte, die schon lange rot-grün und kollektivistisch sind. Aber das sind lang nicht alle und darum kann man diese nicht als Beispiel herausnehmen und daraus verallgemeinern. In Spanien gibt es nämlich viele Städte, die im Zentrum autofreundlicher sind, wie beispielsweise Salamanca. Ebenso in Portugal: Lissabon, Coimbra und Porto haben hervorragende Lösungen gefunden, an denen wir uns ein Beispiel nehmen könnten. Das wird aber nicht erwähnt. STR Richard Wolff sagt auch, man sei nicht gegen Parkplätze, man wolle nur ein Gleichgewicht halten. Was für ein Gleichgewicht, und wo? Wahrscheinlich auf tiefem Niveau. Aber wir wollen nicht auf dieses tiefe Niveau bauen und dann sagen, man habe ein Gleichgewicht nahe Null. Es wurde erwähnt, wir hätten ja einen Ersatz mit Tiefgaragen. Viele wollen das nicht und das verstehe ich. Nicht nur aus physischen Gründen, sondern auch, weil diese teuer sind. Man hat den Münsterplatz autofrei gemacht und die Parkplätze ins Opernhaus verschoben. Aber parkieren Sie mal im Opernhaus: Da bezahlen Sie fürs Parkieren mehr als für das Billett im Opernhaus, derart teuer ist es. Es ist auch eine Art von Abbau, wenn man das Parkieren unerschwinglich macht. Da muss ich mit einem besseren Beispiel aus Schweden kommen: In Västerås am Mälarsee gibt es ein enges Stadtzentrum mit Fussgängerzone und unterirdischen, gut angelegten Parkplätzen mit genügend Licht. Und das erst noch gratis. Ein anderes Beispiel in der Stadt Zürich ist die «Stiftung ökologisches und bezahlbares Wohnen». Dort dürfen die Bewohner über kein Auto verfügen. Dies ist ein Kündigungsgrund. Das*

*ist eine sehr kollektivistische Auffassung. Man wolle nicht, dass die Bewohner anderen die Plätze in den Blauen Zonen wegnehmen. Wie heuchlerisch das ist, zeigt sich daran, dass man die Blaue Zone einfach abbaut. So unglaublich ist die Politik des Stadtrats. Dann haben wir das Zitat gehört, wonach nur ein toter Parkplatz ein guter Parkplatz sei. Das ist ein zutiefst rassistischer Ausdruck, der aus den Indianerkriegen stammt, während derer die Siedler sagten «nur ein toter Indianer ist ein guter Indianer». Die Massakrierer nutzten diesen Ausdruck. Und ich nutze das Wort Indianer und nicht Indigene, weil das für mich eine positive Bewertung hat.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Dominique Zygmont (FDP) fragte, wie das mit einer Tiefgarage funktionieren solle. Niemand parkiert in einer Tiefgarage? Das sieht man jeden Samstag beim Jelmoli an der Bahnhofstrasse! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, Tiefgaragen haben sich seit 20 bis 30 Jahren in dieser Stadt bewährt. Die zweite Blüte in diesem Votum war die Behauptung, der Stadtrat baue diese Stadt um. Was soll er sonst machen? Sollen wir Schaufeln verteilen und jeder gräbt in seinem Quartier ein wenig herum, wie es ihm gerade so gefällt? Wir verlangen hier drin ständig Gesamtplanungen und Studien vom Stadtrat, wie er mit Central und HB umzugehen gedenke. Eigentlich wollen wir jedes Jahr die gesamte Stadt neu geplant haben und vom Stadtrat hören, wie er alles richtig und besser macht und kritisieren ihn dann dafür, dass er von oben plant? An Andreas Egli (FDP): Ja, es wird in dieser Stadt Autoverkehr geben und das ist auch richtig. Dieser Autoverkehr, den es noch gibt, soll auch elektrisch sein, darum haben wir immer wieder Vorstösse für Ladestationen lanciert, die vom Elektrizitätswerk (ewz) in der Regel mit wenig Herzblut angegangen werden. Es stimmt aber auch, dass es viel Autoverkehr in der Stadt gibt, der keine Daseinsberechtigung hat und den man ersetzen muss. Denn am Schluss können wir nicht einfach den heutigen Autoverkehr elektrifizieren. Wir müssen zuerst entscheiden, welchen Verkehr es braucht, und was dann noch übrigbleibt, wird elektrifiziert. Wenn es jetzt heisst, der Wandel zur Elektromobilität hätte einfach so stattgefunden, der Markt habe reagiert, muss ich sagen: Entschuldigung, wir haben im Bund immer wieder Förderinstrumente beschlossen, die die Elektromobilität fördern sollten und diese wurden immer von der Autolobby bekämpft. Genauso, wie die Autolobby immer wieder erreicht hat, dass wir keine öffentlichen Ladestationen bauen können – bis die ABB uns endlich 20 geschenkt hatte. Seither ist wieder nichts mehr passiert in Sachen öffentliche Ladestationen in dieser Stadt. Es gibt genügend hängige Vorstösse – unter anderem auch von der GLP – die genau das fordern. Hier sollten sich ewz und Energie 360° AG nicht mehr bekämpfen, sondern an einem Strang ziehen.*

**Johann Widmer (SVP):** *Eine kleine Replik auf die so genannt wohlhabenden Städte, die der Stadtrat nannte: Das sind linke, antikapitalistisch angehauchte Städte mit enormen Schuldenbergen. Das sind keine Vorzeigestädte für die Stadt Zürich. Leider aber schon, denn wir sind auch so eine. Die Argumente der Gegner zeigen eine grosse Hilflosigkeit in der Sachfrage. Das einseitige Privileg der Veloroute ist in den Augen der Gegnerschaft kein Privileg. Dafür wird das Privileg der Autofahrer herbeifantasiert – ich glaube, man nennt das eine stark verzerrte Wahrnehmung der Realität. Wenn man von Gleichgewicht spricht, sollte man anerkennen, dass es in Zukunft mehr Parkplätze braucht – nämlich etwa 20 Prozent mehr. Wir müssen 100 000 mehr Einwohner in diese Stadt*



7 / 7

*bringen. Wo sollen die ihre Autos abstellen? Um das Gleichgewicht wiederherstellen zu können, braucht es mehr Parkplätze. Natürlich: Solche Einwohner wollt ihr nicht. Ihr wollt nur jene, die dem Auto abschwören. Die Ablehnung dieser Motion öffnet einer dauernden Fehlplanung alle Türen, aber das ist die aktuelle Politik. Das Resultat dieser Fehlplanungen ist meistens ein Debakel, aber das kommt ja erst, wenn wir alle nicht mehr in diesem Rat sitzen. Das Abstellen von Fahrzeugen ist nicht nur ein Bedürfnis der Velofahrer. Die stellen ihre Velos irgendwo hin und jetzt stehen auch noch die Trottinette kreuz und quer – ein riesiges Chaos. Würde man dies mit den Autos machen, würde Anarchismus reklamiert. Ihr werdet uns mal noch dankbar sein, dass wir uns für die Fahrzeugabstellplätze breit machen und uns trotz Bashing nicht unterkriegen lassen. Der Trick der Linken ist immer gleich: Man besetzt zuerst Schlüsselpositionen – der Marsch durch die Institutionen ist euch ja gelungen – und nun ist es mittels Salamtaktik möglich, alle Ziele zu erreichen, ohne das die Bevölkerung etwas merkt: Nämlich das böse Auto abzuschaffen und aus der Stadt zu verbannen. Wenn es die Bevölkerung merkt, ist es zu spät. Es ist immer eine kleine linke Elite, die uns vorschreibt, wie wir zu leben haben. Das Volk wird so zur Manövriermasse degradiert.*

**Susanne Brunner (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden.**

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weisung vorzulegen, welche die Gemeindeordnung mit der Vorgabe ergänzt, dass die Anzahl ~~oberirdischer~~ öffentlich zugänglichen Parkplätze auf dem gesamten Stadtgebiet mindestens auf dem Stand vom 1. Januar 2018 erhalten werden soll.

Die geänderte Motion wird mit 39 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat