

Substanzielles Protokoll 113. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 30. Oktober 2024, 17.00 Uhr bis 21.08 Uhr, im Rathaus Hard
in Zürich-Aussersihl

Vorsitz: Präsident Guy Krayenbühl (GLP)

Beschlussprotokoll: Sekretariat Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Substanzielles Protokoll: Sonja Haller

Anwesend: 114 Mitglieder

Abwesend: Sanija Ameti (GLP), Snezana Blickenstorfer (GLP), Lisa Diggelmann (SP),
Dr. Mathias Egloff (SP), Martin Götzl (SVP), Julia Hofstetter (Grüne), Karen Hug (AL), Luca
Maggi (Grüne), Martina Novak (GLP), Dr. Frank Rühli (FDP), Deborah Wettstein (FDP)

Der Rat behandelt aus der vom Präsidenten erlassenen, separat gedruckten Tagliste
folgende Geschäfte:

- | | | | | |
|----|----------|--------------|--|------------|
| 1. | | Mitteilungen | | |
| 2. | 2024/484 | * | Weisung vom 23.10.2024:
Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Untermoos, Umbau, neue
einmalige Ausgaben | VHB
VSS |
| 3. | 2024/475 | * | Postulat der RPK vom 02.10.2024: | FV |
| | | E | Bericht über Kosten und Nutzen der Aktivitäten der Stadt im
Zusammenhang mit SAP einschliesslich Gegenüberstellung der
finanziellen Einsparungen und operativen Effizienzgewinne in
den letzten fünf Jahren sowie für die Jahre 2025–2030 | |
| 4. | 2024/476 | * | Postulat von Dr. Frank Rühli (FDP), Patrick Tscherrig (SP) und
Michele Romagnolo (SVP) vom 02.10.2024: | VTE |
| | | E | Prüfung von städtebaulichen Möglichkeiten zur Umgestaltung
des Schwamendingerplatzes mit dem Ziel der Erhöhung der
Aufenthaltsqualität und des Branchenmixes vor Ort | |
| 5. | 2024/349 | | Weisung vom 10.07.2024:
Sicherheitsdepartement, Genehmigung der Berichterstattung
zum Leistungsauftrag, zum Geschäftsbericht und zur Jahres-
rechnung des Forensischen Instituts Zürich (FOR) für das
Jahr 2023 | VSI |
| 6. | 2023/358 | | Weisung vom 12.07.2023:
Sicherheitsdepartement, Verordnung über die Parkierungs- und
Zufahrtsbewilligungen (Parkkartenverordnung, PKV), Neuerlass | VSI |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

3868. 2024/485

**Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Karen Hug (AL) vom 23.10.2024:
Erhalt der Gebäude auf dem Areal des Kinderspitals an der Steinwiesstrasse für
alternative Nutzungsformen und Zusatzleistungen im Bereich der Altersstrategie**

Reto Brüesch (SVP) beantragt Dringlicherklärung und begründet dieses: Das neue Kinderspital wird in den nächsten Tagen eingeweiht. Das Postulat behandelt die Frage, wie es mit dem alten weitergehen soll.

Der Rat wird über den Antrag am 6. November 2024 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

Geschäfte

3869. 2024/484

**Weisung vom 23.10.2024:
Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Untermoos, Umbau, neue einmalige
Ausgaben**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom
28. Oktober 2024

3870. 2024/475

**Postulat der RPK vom 02.10.2024:
Bericht über Kosten und Nutzen der Aktivitäten der Stadt im Zusammenhang mit
SAP einschliesslich Gegenüberstellung der finanziellen Einsparungen und opera-
tiven Effizienzgewinne in den letzten fünf Jahren sowie für die Jahre 2025–2030**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Finanzdepartements namens des
Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3871. 2024/476

**Postulat von Dr. Frank Rühli (FDP), Patrick Tscherrig (SP) und Michele Romagnolo (SVP) vom 02.10.2024:
Prüfung von städtebaulichen Möglichkeiten zur Umgestaltung des Schwamendingerplatzes mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Branchenmixes vor Ort**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3872. 2024/349

**Weisung vom 10.07.2024:
Sicherheitsdepartement, Genehmigung der Berichterstattung zum Leistungsauftrag, zum Geschäftsbericht und zur Jahresrechnung des Forensischen Instituts Zürich (FOR) für das Jahr 2023**

Antrag des Stadtrats

Unter Ausschluss des Referendums:

Die Berichterstattung zum Leistungsauftrag, der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung des Forensischen Instituts Zürich (FOR) für das Jahr 2023 werden genehmigt (Beilagen).

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferat Schlussabstimmung:

Michael Schmid (FDP): Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) und Rechnungsprüfungskommission (RPK) haben die Berichterstattung für ihre Zuständigkeitsbereiche geprüft. Die verschiedenen Rückfragen wurden zufriedenstellend beantwortet. Die GPK empfiehlt einstimmig, die Berichterstattung zu genehmigen.

Schlussabstimmung

Die GPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Zustimmung: Referat: Michael Schmid (FDP); Matthias Probst (Grüne), Präsidium; Rahel Habegger (SP), Vizepräsidium; Roland Hurschler (Grüne), Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP), Sofia Karakostas (SP), Maleica Landolt (GLP), Dominique Späth (SP), Karin Weyermann (Die Mitte)

Abwesend: Sanija Ameti (GLP), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 97 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Unter Ausschluss des Referendums:

Die Berichterstattung zum Leistungsauftrag, der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung des Forensischen Instituts Zürich (FOR) für das Jahr 2023 werden genehmigt (Beilagen).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 6. November 2024 gemäss Art. 37 der Gemeindeordnung

3873. 2023/358

Weisung vom 12.07.2023:

Sicherheitsdepartement, Verordnung über die Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen (Parkkartenverordnung, PKV), Neuerlass

Antrag des Stadtrats

1. Es wird eine Verordnung über die Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen (Parkkartenverordnung, PKV) gemäss Beilage 1 (datiert vom 12. Juli 2023) erlassen.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Die nachfolgenden parlamentarischen Vorstösse werden als erledigt abgeschrieben:

- a) Motion GR Nr. 2017/460 von den SP-, SVP-, FDP- und CVP-Fraktionen vom 20. Dezember 2017 betreffend Ausweitung der Gültigkeit der Gewerbeparkkarte für dienstliche Einsätze an Werktagen auf die weissen Parkplätze, Änderung der Parkkartenverordnung;
- b) Motion GR Nr. 2018/4 von Guy Krayenbühl und Sven Sobernheim (beide GLP) vom 10. Januar 2018 betreffend Parkierung der Fahrzeuge von Carsharing-Unternehmen auf öffentlichen Parkplätzen, Änderung der Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren;
- c) Motion GR Nr. 2022/36 von Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP) und 30 Mitunterzeichnenden vom 2. Februar 2022 betreffend Einführung einer erweiterten Gewerbeparkkarte für in Zürich tätige Handwerks- und Servicebetriebe;
- d) Postulat GR Nr. 2014/203 von Dr. Pawel Silberring (SP) und Heinz F. Steger (FDP) vom 18. Juni 2014 betreffend Erweiterung der Gültigkeit der Jahres-Gewerbeparkkarte;
- e) Postulat GR Nr. 2018/1 von Stephan Iten und Stefan Urech (beide SVP) vom 10. Januar 2018 betreffend Gewerbefahrzeuge, Befreiung von den Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen;

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferat Schlussabstimmungen
Dispositivziffern 2a–d:

Markus Knauss (Grüne): Während der Kommissionsberatung der ersten Weisung zur Parkkartenverordnung (PKV) vom 9. Juli 2020, wurde am 28. November 2021 der kommunale Richtplan in einer Volksabstimmung gutgeheissen. Der Stadtrat war der Meinung, dass sich die behördenverbindlichen Vorgaben des Richtplans nicht im Rahmen der parlamentarischen Beratung korrigieren liessen. Er zog die Weisung zur PKV daraufhin zurück und legte am 12. Juli 2023 diese zweite Weisung vor. Die Sachkommis-

sion Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) hat das Geschäft zwischen September 2023 und September 2024 intensiv beraten und die verschiedenen Stakeholder mit Stellungnahmen einbezogen. Grundsätzlich geht es um das Parkieren im öffentlichen Raum, aber auch um die Zufahrt zu Zonen und Strassen mit Fahrverbot. Es gibt in der Stadt Zürich etwa 44 000 Parkplätze im öffentlichen Raum. Der grösste Teil ist mit 32 000 Parkplätzen in der Blauen Zone, die restlichen 11 000 sind weisse Parkplätze. Über die Tarife weisser und privater Parkplätze sprechen wir heute nicht. Die Revision der PKV wird durchgeführt, da die bestehende Regelung nur bestimmte Aspekte des Parkierens in Blauen Zonen behandelt. Daneben gab es immer mehr Parkkarten und Bewilligungen. Mit der neuen Verordnung werden alle Bestimmungen unter einem Erlass vereinigt und systematisiert. Diverse Vorstösse aus früheren Jahren werden zudem abgeschrieben. Der Richtplan macht Vorgaben, dass Parkplätze der Blauen Zone teilweise aufgehoben werden sollen, da das Volk bestimmte, dass wir mehr Platz für Bäume, Veloflächen und Weiteres benötigen. Die PKV regelt drei Punkte: die Blaue Zone, gewerbeerleichternde Bewilligungen und sonstige Zufahrtbewilligungen. Bei den Gebühren gibt es einen Rahmen mit Minimal- und Maximalwerten, wobei wir uns heute an den Mittelwerten orientieren. Bei der Blauen Zone geht es nicht nur um die Anwohnendenparkkarten. Auch Bestimmungen zum stationslosen Autoverleih mit emissionslosen Antrieben sind enthalten, auch wenn niemand daran glaubt, dass das wirklich einmal kommt. Ein wesentlicher Punkt bei der Blauen Zone ist das «Bieler Modell»: Nach diesem Modell können Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe nur dann eine Parkkarte erhalten, wenn an der polizeilich gemeldeten Adresse keine Möglichkeit besteht, privaten Parkraum zu nutzen. Das muss mit einer Selbstdeklaration bestätigt werden. Dazu gibt es auch ein Postulat. Nun zu den Gewerbebewilligungen: Bisher konnten Handwerks- und Servicebetriebe unter bestimmten Bedingungen eine Gewerbeparkkarte für ihre Liefer-, Werkstatt- und Servicewagen für die Blaue Zone beantragen. Der Passus zu den Bedingungen bleibt, die Gebühr für bis zu sechs Motorwagen und die Tagesbewilligung wurde aber gesenkt. Neu gibt es die erweiterte Gewerbeparkkarte in einer Jahres- und Tagesausführung. Gewerbefahrzeuge sind während Auftragsausführungen von einigen Bestimmungen wie Zeitbeschränkungen oder Halteverboten ausgenommen. Die Gebührenanpassungen führen gesamthaft zu Mehreinnahmen, deren Höhe unsicher ist. Man rechnet mit Mehreinnahmen von 6 Millionen Franken bei Anwohnenden und 3,5 Millionen Franken bei Gewerbebetreibenden. Ein Teil dieser Mehreinnahmen wird durch Mehraufwände kompensiert, unter anderem durch Anpassungen im Verwaltungssystem. Zur Dispositivziffer 2: Die Anträge a bis d waren in der Kommission unbestritten: Die Motion GR Nr. 2017/460 wünschte die «Ausweitung der Gewerbeparkkarte auf weisse Parkplätze und Bevorzugung des lokalen Gewerbes». Die Motion GR Nr. 2018/4 zu Carsharing-Unternehmen ist ebenfalls in der Parkkartenverordnung enthalten. Diese Motionen sollen genauso wie die Motion GR Nr. 2022/36 zur Erweiterung der Gewerbeparkkarte und das Postulat GR Nr. 2014/203 zur «Erweiterung der Gültigkeit der Jahresgewerbeparkkarte» abgeschrieben werden, da sie erfüllt wurden.

Kommissionsmehrheit Schlussabstimmung Dispositivziffer 1:

Severin Meier (SP): Zahlreiche Vorstösse befassen sich mit der Frage, wer wann für wie viel Geld wo parkieren darf. Eine breite Allianz der Fraktionen SP, AL, GLP, Grüne und punktuell Die Mitte/EVP unterstützt den Erlass der PKV. Auch ausserhalb dieser gibt es eine breite Allianz verschiedener Verbände, die die PKV unterstützt. Für die Kommissionsmehrheit sind zwei Säulen der PKV besonders wichtig: Die erste betrifft die Anwohnenden und beantwortet die Frage, wer mit dem Bieler Modell parkieren darf. Dieses schreibt vor, dass Personen, die über einen privaten Parkplatz verfügen, keine Parkplatzbewilligung in der Blauen Zone erhalten. Die Mehrheit stimmt diesem Anliegen zu, da der öffentliche Raum nicht unnötig beansprucht werden soll, wenn es Alternativen im privaten Raum gibt. Wie viel es kosten soll, ist eine andere Frage. Momentan kostet

eine Parkkarte für Anwohnende 300 Franken, was gemäss Vorschlag des Stadtrats im Durchschnitt auf 540 Franken erhöht werden soll. Im Vergleich zu einem privaten Parkplatz, der in Zürich durchschnittlich 2000 Franken kostet, ist der Betrag erschwinglich. Durchschnittlich werden wir bei den vom Stadtrat vorgeschlagenen 540 Franken bleiben, werden aber ein anderes Modell vorschlagen. Die Parkgebühr soll nicht für alle Autos gleich sein, sondern mit dem Leergewicht steigen. So werden ökologische Anreize gesetzt. Abgesehen davon ist das sozial sinnvoll, da wohlhabendere Menschen tendenziell grössere Autos besitzen und sich eine höhere Parkplatzgebühr leisten können. Die zweite Säule der PKV bezieht sich auf Gewerbetreibende. Die Gewerbeparkkarte für jährlich 1200 Franken wird erweitert. Gewerbetreibende sollen dort parkieren können, wo sie arbeiten. Für die Mehrheit ist die PKV ein breit abgestützter Kompromiss, der ein ökologisch und sozial faires Modell für die Anwohnendenparkkarte entwirft.

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): Die Minderheit lehnt die PKV gemäss Weisung wie auch in ihrem veränderten Zustand ab. Mit einer minimalen Erhöhung des heutigen Parkkartenpreises hätte die Minderheit leben können, doch die neue PKV ist grundsätzlich abzulehnen. Das Bieler Modell wird eine riesige Herausforderung für die Verwaltung werden, was in der Kommissionsberatung klar zu spüren war. Die Stellenerhöhung wurde bereits im Verkehrsrichtplan angedroht. Der Preis der Anwohnerparkkarte wird massiv teurer werden, sowohl für die Stadtbevölkerung als auch das Gewerbe. Die erweiterte Gewerbeparkkarte ist zwar ein Meilenstein, doch der Preis schockiert. Die Anwohnerparkkarte soll nach Gewicht berechnet werden, was folgende Nachteile hat: Eine Familie, die wegen hoher Mieten und Krankenkassenprämien bereits stark belastet ist, wird zusätzlich massiv zur Kasse gebeten, weil sie auf ein schweres Auto angewiesen ist. Ein umweltfreundliches Fahrzeug wird wegen der Batterie schwerer. Für ein solches Auto wird man mehr Parkgebühren zahlen müssen als für ein Benzin- oder Dieselfahrzeug. Die PKV und die zusätzlichen Änderungsanträge der Mehrheit sind nicht zielführend. Die Stadtbevölkerung wird zusätzlich und unnötig belastet, darum lehnen wir die Weisung ab.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Die erweiterte Gewerbeparkkarte ermöglicht es jenen, die auf Abstellplätze besonders angewiesen sind, ihr Fahrzeug unkompliziert abzustellen. Die Gebühr ist für diese Optionen angemessen. Die Einführung des Bieler Modells ist der Nachvollzug des kommunalen Richtplans, der von der Bevölkerung gutgeheissen wurde. Es macht Sinn, den Parkierungsraum in den Tiefgaragen, der heute zu einem grossen Teil leer steht, zu nutzen, so wie es im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehen ist. Einerseits wird der Raum so effizient genutzt und der Strassenraum kann den vielfältigen Anforderungen in der Stadt besser gerecht werden. Andererseits ist es stossend, dass die Erstellungskosten privater Parkplätze wegen der systematischen Unterbelegung der Parkhäuser auf Wohnungsmieten abgewälzt werden. Das ist eine Fehlverteilung, da in der Stadt viele ohne Auto auskommen.

Stephan Iten (SVP): Die neue PKV und die verschlimmbessernden Änderungsanträge von Links-Grün findet die SVP widersprüchlich und unsozial. Der Antrag des Stadtrats war abgesehen vom Bieler Modell und den höheren Gebühren nicht weltbewegend. Das einzig Gute ist die erweiterte, aber zu teure Gewerbeparkkarte. Zukünftig sollen Anwohnerparkkarten nur bewilligt werden, wenn auf privatem Grund kein eigener Parkplatz nachgewiesen werden kann – mit dem Ziel, Parkplätze abzubauen. Auf Besucher und das Gewerbe wird keine Rücksicht genommen. Nicht nur haben Anwohner kein Anrecht auf einen öffentlichen Parkplatz mehr, der Preis für eine Anwohnerparkkarte wird massiv

teurer. Im Gemeinderat hätten wir die Möglichkeit gehabt, das zu ändern. Obwohl ständig über steigende Preise in allen Lebensbereichen geklagt wird, darf es nicht teuer genug sein, wenn es um das Auto geht. Statt dass wir den Stadtrat zur Vernunft bewegt und die Parkkartenpreise wenigstens nicht erhöht hätten, führen wir ein neues, noch teureres System ein. Die Einführung des Preissystems nach Leergewicht zeigt ideologische Scheuklappen. Ein elektrisches Fahrzeug wird plötzlich teurer als ein Verbrennungsmotor, auch wenn der Tarif für Elektrofahrzeuge marginal gesenkt wurde. Das ist sinnlos und in sich widersprüchliche Politik, da Links-Grün damit die eigenen Klimaziele torpediert. Die SVP lehnt die Gebührenerhöhung der Anwohnerparkkarte grundsätzlich ab, da zeitgleich ein starker Abbau an Parkplätzen stattfindet. Unter solchen Umständen ist die Preiserhöhung weder gerechtfertigt noch verhältnismässig. Das Gewerbe, das bereits stark unter Druck steht, soll zukünftig ein Mehrfaches für die Parkkarte bezahlen. Die Gebührenunterscheidung nach ansässigen versus nicht-ansässigen Gewerbetreibenden ist rechtlich nicht haltbar und marktverzerrend. Handwerker sollen in der Stadt kostenlos parkieren dürfen und die erweiterte Gewerbeparkkarte soll zum heutigen Preis erhältlich sein. Die massive Preiserhöhung für das Gewerbe wird zur Folge haben, dass die Kosten auf die Kunden abgewälzt werden. Güter und Dienstleistungen werden einen weiteren Preisschub erfahren. Das Gewerbe ist für die Stadt essenziell, da es einen beträchtlichen Steuerbetrag bezahlt, Lehrlinge ausbildet und die Einwohner versorgt. Die SVP versuchte in den Kommissionsberatungen, die genannten Punkte in der neuen Parkkartenverordnung zu korrigieren. Anscheinend bleiben diese Anträge chancenlos, darum werden wir diese neue Verordnung ablehnen. Ein Parlamentsreferendum wird es wegen der unheiligen Allianz von SP und Gewerbe wohl nicht geben. Die SVP setzt sich zwar immer für das Gewerbe ein, doch sie ist auch eine Volkspartei. Die Stadtzürcher Bevölkerung wird von diesen Änderungen massgeblich beeinträchtigt werden – darum wird es womöglich ein Referendum geben, damit das Volk mitreden kann.

Carla Reinhard (GLP): Mit der neuen Parkkartenverordnung kommen aus Sicht der GLP mehrere positive Veränderungen auf die Stadt zu. Einerseits kann der öffentliche Raum mit der fairen Preiserhöhung besser für die Allgemeinheit genutzt werden, weil sie einen Ausgleich zu den gegenwärtig falschen Anreizen bringt. Andererseits wird eine gerechtere Berechnungsgrundlage nach Gewicht als Repräsentation für die genutzte Fläche eingeführt, wenn der Vorstoss in dieser Form angenommen wird. Dem Bieler Modell stehen wir positiv gegenüber, da es die Verschiebung der parkierten Autos von öffentlichem Grund auf Privatgrund fördert. Die wichtigen Verbesserungen für das Gewerbe erlauben wesentlich mehr Flexibilität beim Parkieren. Diese wird mit dem zunehmenden und von uns unterstützten Parkplatzabbau immer wichtiger, da Gewerbetreibende, die auf ein Auto angewiesen sind, dieses dort abstellen können sollen, wo es nötig ist. Die GLP steht der neuen PKV positiv gegenüber und wird sie unterstützen.

Martina Zürcher (FDP): Positiv ist, dass das Gewerbe die Karte erhält, die es schon lange braucht und die wir lange gefordert haben. Für private Personen findet man aber viel Schlechtes in der Vorlage. Wohnungsmieter mit Auto kommen mit dem Bieler Modell in eine schwierige Situation. Wenn sie keinen privaten Parkplatz mieten können, müssen sie eine teure Parkkarte kaufen. Wenn es einen privaten Parkplatz in ihrer Liegenschaft gibt, müssen sie diesen mieten und sind somit der Preissetzung des Vermieters ausgeliefert, da sie keine Alternativen nutzen dürfen. Die Preisgestaltung mit den Kilopreisen ist irrsinnig. Ein leichter Sportwagen wird günstiger als ein Familienauto und Elektroautos teurer als Autos mit Verbrennungsmotor. Wir lehnen die Verordnung ab.

Markus Knauss (Grüne): Das Bewusstsein über den Wert des öffentlichen Raums veränderte sich in den letzten Jahren stark. Die Stimmbevölkerung wurde dabei immer mitgenommen: Es erfolgten Abstimmungen über kommunale Richtpläne und zum Stadtklima. Die politische Ausrichtung, dass der öffentliche Raum öffentlich nutzbar sein soll,

wurde jedes Mal bestätigt. Darum steht im Richtplan, dass wir mehr Bäume und Velo-streifen wollen. Das wurde im politischen Prozess ausgehandelt und ist die Vorgabe für die PKV. Heute führen wir die Diskussion, wer den öffentlichen Raum zu welchem Preis für private Zwecke nutzen darf. Wir dürfen nie vergessen, dass wir Privaten öffentlichen Raum zur Verfügung stellen. Ein Parkplatz in einer Blauen Zone ist nichts anderes als eine Fläche, die wir einer Privatperson zur Lagerung seines privaten Guts zur Verfügung stellen. Öffentlicher Raum ist wertvoll, darum werden die Gebühren erhöht. Der Preis ist gerechtfertigt und immer noch tiefer als in anderen Schweizer Städten. Mit der Bepreisung nach Gewicht und Antriebsart brachten wir ein innovatives Element ein, das für Parkplätze neu ist. Wir lehnten uns dabei an die kantonale Motorfahrzeugsteuer an, die dazumal auf Vorschlag der FDP in dieser Form eingeführt wurde. Die Grünen sind der Meinung, dass man den Bedürfnissen des Gewerbes angemessen Rechnung getragen hat. Bei der regulären Parkkarte wird die Gebühr gesenkt. Es ärgert uns, dass die Mehrheit beschliessen wird, dass das Trottoir unter bestimmten Bedingungen als Parkfläche genutzt werden darf. Die Gewerbetreibenden im Rat möchte ich daran erinnern, dass es jetzt die Chance gibt, die Bedingungen zu verbessern. Es kann lange dauern, bis wir eine weitere Revision erhalten, die Ihren Anliegen entspricht. Das absehbare Resultat der heutigen Beratung ist zufriedenstellend, darum stehen wir hinter dem Gesamtpaket.

Severin Meier (SP): Die Anwohnendenparkkarte ist zum heutigen Preis von 300 Franken nichts anderes als eine Subventionierung von Parkplätzen. Ein privater Parkplatz kostet 2000 Franken. Dass öffentlicher Raum genutzt wird, um privates Gut abzustellen, darf man nicht vergessen. Darum ist die Preiserhöhung im Kontext moderat. Für die SP ist wichtig, dass das Preismodell ökologisch und sozial die richtigen Anreize setzt. Die SP spricht sich für eine gewerbefreundliche Lösung aus. Es ist klar, dass die Anzahl Autos in unserer Stadt abgebaut werden muss. Auch zukünftig werden Gewerbetreibende den Öffentlichen Verkehr (ÖV) aufgrund der Art ihrer Arbeit nicht nutzen können. Darum begrüssen wir, dass die erweiterte Gewerbeparkkarte eine Mehrheit findet. Auch der Gewerbeverband begrüsst diese heute in einer Medienmitteilung. Darum sehe ich nicht ein, warum sie gemäss Stephan Iten (SVP) grosse Probleme mit der PKV haben sollten.

Derek Richter (SVP): Die Parkkartenverordnung ist ein trojanisches Pferd. In Tat und Wahrheit sprechen wir über Züri autofrei. Markus Knauss (Grüne) beschrieb die Planwirtschaft für Autofahrer, die im öffentlichen Raum parkieren, bereits sehr gut. Wenn man den öffentlichen Raum zum Abstellen eines Fahrzeugs nutzt, bestimmt die Anzahl Räder, ob es ein Problem ist. Der Souverän will mehr Bäume, Freiflächen und Weiteres. Er hat aber nie darüber abgestimmt, ob es weniger Autos in der Stadt geben soll. In den Medien wird kolportiert, dass Autogebühren eine Art Selbstverständlichkeit seien. Das-selbe gilt nicht fürs Velo. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) schrieb heute über die neuen Kommunalfahrzeuge, dass sich der Staat eine Ausnahmewilligung erteile, weil die Batteriefahrzeuge den gestellten Anforderungen nicht genügten. Wie komisch. Die ganze Vorlage ist in Anbetracht des Massenabbaus an Parkplätzen höhnisch. Mit dem Bieler Modell werden Bürger zu Bittstellern degradiert und der Willkür wird Tür und Tor geöffnet. Darüber hinaus ist es ein Bürokratiemonster. Es ist schön, dass sich Severin Meier (SP) um die Sorgen und Nöte von Tiefgaragenvermietern sorgt. Er vergleicht Parkplätze in einer Tiefgarage mit Plätzen in einer Blauen Zone. Es ist trotz Parkkarte, die man in Vorleistung bezahlt, nicht garantiert, dass man in der Blauen Zone einen Parkplatz erhält. In einer Tiefgarage ist das der Fall, somit sind diese Parkplätze nicht vergleichbar. Die SK SID/V machte eine Studienreise nach Amsterdam. Dort wird eine ähnliche Politik wie bei uns verfolgt und wir sehen, dass eine massive Gentrifizierung stattfindet. Auf meine Frage, ob das alle gut fänden, wurde geantwortet, dass man einen Bevölkerungsaustausch feststelle. Diesen will ich in unserer Stadt nicht erleben.

Sandra Gallizzi (EVP): Für das Gewerbe wurde mit der neuen Parkkartenverordnung eine gute Lösung gefunden. Wir sind froh, dass das Gewerbe dahintersteht. Deshalb stimmen wir in den meisten Fällen mit der Mehrheit. Für Privatpersonen gibt es einige grosse Änderungen. Das macht uns den Entscheid zur Zustimmung nicht einfach. Es bleibt eine Vorlage, die das Auto aus der Stadt verdrängen will. Die Fraktion Die Mitte/EVP setzt sich stets für ein sinnvolles Nebeneinander der Verkehrsträger ein.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Vorlage ist unredlich. Die Parkplatzgebühr für die Blaue Zone wird praktisch verdoppelt. Das Gewerbe wird abgeholt, was gut ist, aber die Sache muss hinterfragt werden. Es wurde gesagt, dass man sich dem allgemeinen Niveau der Parkgebühren anpasse. Das ist Teil einer Aufwärtsspirale, wie wir am Beispiel des Universitätsspitals sahen. Ich vermute, dass die Stadt dort hinter den Kulissen Einfluss auf den Kanton nahm. Beim Auto geht die Spirale immer nur aufwärts. Es wurde erwähnt, dass es eine Abgeltung für den öffentlich genutzten Raum gebe. Dafür bezahlt man Steuern. Das sind für das Auto kantonale Abgaben und Privatsteuern. Die Abgaben für das Auto sind im Kanton Zürich relativ hoch. Auch hier orientiert man die Spirale nach oben. Mit dem Bieler Modell entsteht Rechtsungleichheit und Willkür. Das wird Gerichtsfälle geben. Unterirdische Parkplätze sind im Bau viel teurer als oberirdische.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Der Neuerlass der PKV hat eine lange Geschichte. Der Gemeinderat hat am 22. August 2018 eine Motion der SP, SVP, FDP und CVP an den Stadtrat überwiesen, die die Ausweitung der Gültigkeit der Gewerbeparkkarten verlangt. Drei Monate später hat der Gemeinderat eine Motion überwiesen, die das Parkieren von Fahrzeugen von Carsharing-Unternehmen auf öffentlichen Parkplätzen betrifft. Der Stadtrat nahm die beiden Vorstösse zum Anlass, die PKV komplett zu überarbeiten und der heutigen Zeit anzupassen. Die zahlreichen Bewilligungstypen sollten möglichst gestrafft werden. Berücksichtigt wurden auch mehrere Prüfaufträge aus Postulaten. Der Stadtrat legte dem Gemeinderat am 9. Juli 2020 eine Weisung vor. Knapp 1,5 Jahre später nahm das Volk den neuen kommunalen Richtplan Verkehr an, der inzwischen rechtskräftig ist. Der Verkehrsrichtplan legt fest: «Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkieranlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung sollen die Parkplätze der Blauen Zone reduziert werden». Hier geht es um das sogenannte Bieler Modell. Wegen dieser neuen behördenverbindlichen Vorgabe zog der Stadtrat die damalige Weisung zur PKV zurück – mitten während der intensiven Diskussionen in der SK SID/V. Mit Beschluss vom 12. Juli 2023 legten wir dem Gemeinderat eine überarbeitete Weisung vor, die die wesentlichen Punkte der Debatte der Sachkommission aufnahm. Mit der PKV-Revision sollen einerseits neue Bewilligungstypen geschaffen werden; besonders mit der erweiterten Gewerbebewilligung, die auch als Jahreskarte angeboten wird. Andererseits soll die grosse Anzahl an Bewilligungstypen reduziert werden, damit die PKV übersichtlicher wird. Zudem soll die Rechtsgrundlage für E-Bewilligungen geschaffen werden. Das ist seit Jahren ein grosses Anliegen des Gewerbes. Im Unterschied zum ursprünglichen Antrag verzichtete der Stadtrat auf eine Gebührenpflicht für die regelmässige Nachtparkierung. Der Stadtrat ist der Meinung, dass mit der neuen PKV die berechtigten Anliegen des Gewerbes erfüllt werden und das Bieler Modell auf vernünftige Weise und ohne zu viel administrativen Aufwand umgesetzt werden kann. Die Gebührenanpassungen liegen in einem sachgerechten, moderaten Rahmen. Zu zweien der zahlreichen Änderungsanträge aus den Fraktionen möchte ich Stellung nehmen. Der Stadtrat schlägt vor, die Anwohnerparkkarten nach wie vor pauschal zu verrechnen, so wie es sich seit Jahren bewährt hat. Der Preis ist neu 540 Franken pro Jahr. Das sind bescheidene 45 Franken monatlich. Die Motivation, die Gebühr an das Leergewicht und die Antriebsart des Fahrzeugs anzupassen, kann ich nachvoll-

ziehen. Allerdings zweifle ich daran, ob damit die beabsichtigte Lenkung im gewünschten Mass erzielt werden kann. Zudem wird es einzelne Fälle geben, in denen die Lenkungsabgabe nicht funktionieren wird. Auch wenn die Rechnungsstellung weitgehend automatisiert ist, ergibt sich für die Verwaltung ein erheblicher Mehraufwand, wenn die Gebühren pro Kilogramm berechnet werden müssen. Bleiben Sie beim Vorschlag des Stadtrats. Zum Schluss eine Bemerkung zu Artikel 31: Die erweiterte Gewerbebewilligung soll gemäss dem Mehrheitsantrag der Kommission für die in Zürich ansässigen Handwerks- und Servicebetriebe günstiger sein als für auswärtige. Der Vorschlag ist sympathisch, aber eine solche Regelung ist mit dem Binnenmarktgesetz des Bundes nicht vereinbar und kann auf dem Rechtsweg angefochten werden. Darauf möchte ich verzichten. Auch hier bitte ich Sie, dem Kommissionsantrag nicht zu folgen.

Änderungsanträge der SK SID/V zu Dispositivziffer 1

Antrag 1

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Um auf einem Blauen Parkplatz parkieren zu dürfen, gibt es zwei Möglichkeiten: Die erste Möglichkeit ist eine Parkscheibe, mit der man eine Stunde parkieren darf. Die zweite Möglichkeit ist eine Tagesbewilligung, wenn man von der Jahresbewilligung absieht. Mit der Parkscheibe muss man das Auto je nach Dauer eines Besuchs oder einer Aktivität mehrere Male umparkieren, was ärgerlich ist. Eine Halbtageskarte sei laut Stadtrat nicht sinnvoll, da der Druck auf die Parkplätze zu gross sei. Aber wenn man eine Tagesbewilligung holt, kann man das Auto trotz des hohen Drucks den ganzen Tag am selben Ort stehen lassen. Eine Halbtageskarte würde diesen Druck entschärfen, da die Aktivität zeitlich begrenzt ist. Dementsprechend beantragen wir eine Halbtageskarte, die mehr Zeit zur Verfügung stellt als eine Parkscheibe.

Markus Knauss (Grüne): Ich begründe gleichzeitig Antrag 1, in dem es um den Grundsatz geht, und Antrag 3, in dem die Gebührenerhöhung behandelt wird. Mit einer Tageskarte ist die Parkierungsdauer von 8 Uhr bis 19 Uhr klar definiert. Stephan Iten (SVP) wünscht, dass die Parkplätze öfter gewechselt werden. Die Blauen Zonen wurden geschaffen, um die Anwohnenden vor Verkehr zu schützen. Diese Regulierung würde zu mehr Verkehr in den Quartieren führen. Lehnen Sie den Antrag 1 wie auch Antrag 3 ab.

Änderungsantrag 1 zu Art. 9 Gültigkeitsdauer

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende neue lit. a von Art. 9:
[Die Buchstabierung der bisherigen lit. wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

¹ Die zuständige Instanz erteilt unter Vorbehalt anderslautender Bestimmungen dieser Verordnung eine Bewilligung für die Dauer:

a. eines Halbtages; oder

[...]

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 2

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Bei diesem Antrag sieht man, wieso es die Gebührenerhöhung gar nicht braucht. Die Stadt darf keinen Gewinn mit Gebühren machen, sie dürfen lediglich kostendeckend sein. Der Stadtrat meint, dass ein anfallender Gewinn den allgemeinen Mitteln zugeführt würde. Nun kann es einen Überschuss geben, wenn Autofahrer massiv mehr Gebühren zahlen und sich das Gewerbe auch an diesen beteiligen muss. Die zusätzlichen Mittel könnten dann zum Beispiel in Kontrollen im ruhenden Verkehr oder in Kunst und Kultur investiert werden. Das ist nicht der Sinn der Sache. Wenn man merkt, dass man mit den Parkgebühren zu viel verdient, soll man diese nicht den allgemeinen Mitteln zuschieben, sondern die Gebühren anpassen. Hierfür haben wir einen Gebührenrahmen, in dem sich der Stadtrat bewegen kann. Der Preisüberwacher meinte dazu, dass keine Umverteilung stattfinden dürfe und die Gebühren in diesem Fall reduziert werden müssten. Ich möchte mich nicht an der Bevölkerung bereichern.

Severin Meier (SP): Die SVP geht in ihrer Vollkostenrechnung davon aus, dass der Grund und Boden, auf dem ein Auto steht, gratis ist. Wenn man diesen in die Rechnung für Parkplätze miteinbeziehen würde, käme man darauf, dass private Parkplätze im Vergleich wesentlich teurer wären. Von der Zahl 0 auszugehen, ist grundsätzlich falsch. Auch die heute diskutierten 540 Franken wären dann zu tief angesetzt.

Änderungsantrag 2 zu Art. 11 Gebühren

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 11 Abs. 4:

[...]

⁴ Ein Überschuss ~~fällt den allgemeinen Mitteln zu~~ führt zu einer Gebührenreduktion, wenn der Ertrag:

[...]

Mehrheit: Referat: Severin Meier (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 3 zu Art. 16 Tagesparkierungsbewilligung und Gebührenrahmen
Art. 16 (Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 1)

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 16 und Anpassung des Gebührenrahmens:

Art. 16 Tages- und Halbtagesparkierungsbewilligung

¹ Halbtagesparkierungsbewilligungen berechtigen während eines halben Tages zum unbeschränkten Parkieren in allen Blauen Zonen.

⁴² Tagesparkierungsbewilligungen berechtigen während eines Tages zum unbeschränkten Parkieren in allen Blauen Zonen.

²³ Für den Bezug einer Tages- oder Halbtagesparkierungsbewilligung ist kein besonderer Nachweis erforderlich.

Gebührenrahmen

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 16	<u>halber Tag</u>	<u>Fr. 5.– bis 10.–</u>
Tages- <u>und Halbtages</u> parkierungsbewilligung	Tag	Fr. 10.– bis 20.–

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP)

Aufgrund der Ablehnung des Änderungsantrags 1 zu Dispositivziffer 1 entfällt der Änderungsantrag 3.

Antrag 4

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Martina Zürcher (FDP): *Laut SP-Propaganda gibt es viele Abzocker-Vermieter. Wenn ein solcher einen autobesitzenden Mieter hat, könnte dieser mit dem Bieler Modell einen Parkplatz zu einem absoluten Wucherpreis vermieten, da der Mieter nicht auf einen öffentlichen Parkplatz ausweichen kann. Darum möchte die Minderheit, bestehend aus FDP und Die Mitte/EVP den Passus «zu quartierüblichen Mietpreisen» einsetzen, der bei der Beantragung der Parkkarte zum Tragen kommen soll. Den Einwand der Verwaltung, dass sie dann Referenzmietzinse führen müssten, lassen wir nicht gelten; bei der Angabe, ob privater Parkierungsraum vorhanden ist oder nicht, setzt man auch nur auf Selbstdeklaration. Ich spreche vom Doppelten oder Dreifachen des üblichen Preises für einen Parkplatz. Da es keinen Wettbewerb gibt und der Raum für Parkplätze ein limitiertes Gut ist, erwarte ich bei privaten Parkplätzen steigende Mietpreise. Stimmen Sie unserem Wucherschutzantrag für bezahlbare Mieten privater Parkplätze zu.*

Markus Knauss (Grüne): Die Stadtverwaltung konnte uns überzeugend darlegen, dass es relativ aufwändig wäre, die nachbarschaftsüblichen Mietpreise jährlich zu eruieren. Mit diesem Passus würde ein bürokratisches Monster erschaffen, das unverhältnismässig zum Ertrag steht. Darum lehnt die Mehrheit den Antrag ab.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Dass der Verwaltungsaufwand Markus Knauss (Grüne) plötzlich interessiert, ist erstaunlich, wenn man den Aufwand des Bieler Modells vor Augen hat. Wir sind gegen jeglichen Mehraufwand der Stadtverwaltung, also auch gegen diese Prüfung. Wir appellieren aber an die Hauseigentümer, dass das nicht ausgenützt wird.

Carla Reinhard (GLP): Was die FDP nicht verstanden hat, ist, dass es keinen Zwang gibt, im eigenen Haus zu mieten. Es heisst lediglich, dass man die Karte für die Blaue Zone nicht mehr erhält. Es wird einen Wettbewerb geben. In Biel, woher das Bieler Modell stammt, gab es keine messbaren Parkplatzpreiserhöhungen, aber einen Rückgang von 40 Prozent der Anwohnendenparkkarten. Die Sorgen der SVP sind unbegründet, da man seit dem Jahr 1978 Tiefgaragen bauen muss. Das heisst, dass immer mehr Parkplätze entstehen, aber immer weniger Menschen ein Auto haben. Der Platz ist also vorhanden, es gibt keine Knappheit und wird keinen grossen Preisanstieg geben.

Michael Schmid (AL): Es ist erstaunlich, dass der Antrag von der FDP kommt, wo sie sich sonst nie gegen Mietwucher stellt. Wie soll ich als Antragstellender wissen, was die nachbarschaftsüblichen Mietpreise sind? Die Stadt müsste über sämtliche Miettransaktionen informiert werden, damit ich als Antragstellender über diese Information verfügte. Ich bin nicht verpflichtet, den Parkplatz in meinem eigenen Gebäude zu nutzen.

Stephan Iten (SVP): Carla Reinhard's (GLP) Ausführungen ergeben keinen Sinn. Ich soll beweisen müssen, dass es auf meinem privaten Grund keinen Parkplatz gibt, aber wenn einer vorhanden ist, nicht auf diesem parkieren müssen? Dass immer weniger Leute ein Fahrzeug haben, ist nur prozentual der Fall. Die Bevölkerung nimmt stärker zu als die Anzahl Autos. Die Zahl der Autos bleibt aber gleich.

Karin Weyermann (Die Mitte): Die Fraktion Die Mitte/EVP unterstützt diesen Antrag. Den administrativen Mehraufwand sehen wir nur bedingt. Wir gehen davon aus, dass man beim Antragstellen ohnehin nicht belegen muss, dass man keinen Parkplatz hat. Damit kann zugleich eine Bestätigung des Vermieters eingereicht werden, dass ein Parkplatz zum Betrag X verfügbar wäre. Gerade bei Parkplätzen sollte es einfach zu eruieren sein, was ein quartierüblicher Mietzins ist. Wenn ich ein Auto habe, bin ich gezwungen, einen Parkplatz zu mieten, sei es in meinem Haus, in dem nebenan oder auf der Strasse. Es muss verhindert werden, dass Vermieter dies ausnutzen.

Sven Sobernheim (GLP): Man muss den Parkplatz nicht zwingend in seinem Haus mieten, sondern kann auch ins Haus nebenan, wenn es da günstiger ist. Es gibt bei vielen Liegenschaften Schilder, die freie Parkplätze bewerben. Man wird immer eine Alternative zu einem Parkplatz zum Wucherpreis finden.

Änderungsantrag 4 zu Art. 17 Anwohnendenparkierungsbewilligung a. Grundsatz

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 17 Abs. 1 lit. a:

[...]

- a. an der schriftlich gemeldeten Adresse beziehungsweise am Geschäftssitz keinen privaten Parkierungsraum zu quartierüblichen Mietpreisen nutzen können; und

[...]

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)

Minderheit: Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 82 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 5

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Michael Schmid (AL): Der neue Grundsatz, dass nur Anwohnende und Geschäfte eine Parkkarte erhalten, die in ihrem Gebäude keinen Abstellplatz haben, beruht auf dem im Jahr 1975 in Kraft gesetzten kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG). Damals wurde die Bestimmung eingeführt, dass Parkieren im privaten Raum vorgesehen ist. Da Baubewilligungen für drei Jahre gelten, wurden ab dem Jahr 1978 nur noch Gebäude erstellt, bei denen sichergestellt war, dass genügend Autoabstellplätze für die Nutzenden vorhanden sind. Die nötige Anzahl Abstellplätze wird der Stadt seit jeher zu grosszügig verrechnet. So gibt es in der Regel mehr Parkplätze in den Tiefgaragen, als die Nutzenden Autos besitzen. Der Motorisierungsgrad, also die Anzahl Autos pro einwohnende Person, nimmt stetig ab. Dadurch verstärkt sich der Effekt. Die Selbstdeklaration der Antragstellenden, keinen Parkplatz zur Verfügung zu haben, sehen wir als ein zu schwaches Prüfmittel. Das Bieler Modell dürfte mit den geplanten Stichproben kaum durchzusetzen sein. Effektiver wäre es, die Regelung bei allen nach dem Jahr 1978 erstellten Gebäuden konsequent anzuwenden und Nutzenden dieser Gebäude auf keinen Fall eine Parkkarte auszustellen. Für die wenigen Ausnahmen, in denen eine Tiefgarage nicht über genügend Platz verfügt, würden wir die Option offenlassen, dass die Eigentümerschaft das bestätigen kann. Daraufhin würde den Anwohnenden eine Parkkarte erteilt. Weil die Eigentümerschaft ein Interesse an der Vermietung der eigenen Parkplätze hat, ist von einer wahrheitsgemässen Bestätigung auszugehen. Gleichzeitig sehen wir wenig Potenzial einer ungerechtfertigten Verweigerung der Bestätigung. Da es sich nur um wenige Fälle handeln wird, ist es den betroffenen Mietern möglich, bei Bestätigungsverweigerung einen anderen privaten Parkplatz zu finden.

Martina Zürcher (FDP): Die Mehrheit der Kommission lehnt den Antrag ab. Die Verwaltung schätzt, dass mehrere Tausend Anträge pro Jahr eingehen würden. Anschliessend wäre von mehreren Tausend Eigentümern eine Bestätigung einzuholen. Es gibt keine gesetzliche Grundlage dafür, dass die Eigentümer Auskunft geben müssen. Die Mieter wären auf die Kooperation und rechtzeitige Bearbeitung der Eigentümer angewiesen.

Änderungsantrag 5 zu Art. 17 Anwohnendenparkierungsbewilligung a. Grundsatz

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 17 Abs. 2:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

² Für Nutzende von Gebäuden mit Baujahr nach 1978 muss die Unverfügbarkeit von privatem Parkierungsraum durch die Eigentümerschaft bestätigt werden.

Mehrheit: Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 102 gegen 7 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 6

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Michael Schmid (AL): *Es gibt natürliche Personen, die den öffentlichen Raum nutzen, um eine Sammlung an Privatfahrzeugen in der Blauen Zone abzustellen. Angesichts der Knappheit des öffentlichen Raums ist es sinnvoll, die Blaue Zone für diejenigen offen zu halten, die auf ein einziges Auto angewiesen sind. Für weitere Fahrzeuge müssen die Betroffenen eine Lösung auf dem freien Markt suchen.*

Andreas Egli (FDP): *Der Änderungsantrag klingt in der Theorie vernünftig, wirkt aber in der Realität so, dass zusätzliche Fahrzeuge auf Familienmitglieder oder Freunde umverteilt werden. Als Kollateralschaden wird in Kauf genommen, dass Familien, die zwei Fahrzeuge bis jetzt unter der gleichen Versicherung gelistet haben, dann mehr bezahlen müssen. Darum sind wir gegen den Antrag.*

Weitere Wortmeldung:

Michael Schmid (AL): *Die meisten Versicherungen sehen vor, dass über die Person versichert wird, die das Fahrzeug hauptsächlich nutzt. Wenn das nicht stimmen sollte, kann bei einem Unfall Regress auf die Person genommen werden. Es ist spannend, dass die FDP als Begründung gegen diesen Antrag Versicherungsbetrug vorlegt.*

Änderungsantrag 6 zu Art. 17 Anwohnendenparkierungsbewilligung a. Grundsatz

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 17 Abs. 3:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

³ Je anwohnende, natürliche Person wird nur eine Bewilligung erteilt.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP)
Minderheit: Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 7

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Michael Schmid (AL): Das Phänomen der stets grösser werdenden Fahrzeuge betrifft urbane Räume wie die Stadt Zürich besonders. Der Strassenraum ist knapp, teuer und muss vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Nebst der Lagerung von privaten Motorfahrzeugen hat er die Funktion, den fliessenden Verkehr verschiedener Verkehrsmittel und Massnahmen gegen die Sommerhitze aufzunehmen und als Begegnungsraum der Menschen zu dienen. Unter diesem hohen Nutzungsdruck ist es angebracht, die Lagergebühren für Automobile nach dem Platz zu messen, den sie beanspruchen. Da sich die naheliegendsten Messgrössen wie Grundfläche oder Begrenzungsrahmen aufgrund der Datenlage nicht für die Berechnung anbieten, wird das mit dem Begrenzungsrahmen korrelierende Leergewicht eines Fahrzeugs herangezogen. Das Leergewicht der in Zürich immatrikulierten Fahrzeuge lässt sich über die Schnittstelle des Strassenverkehrsamts zur Dienstabteilung Verkehr abrufen; dies wird bereits bei der Ausstellung von Parkkarten und Zufahrtbewilligungen genutzt. Für den kleinen Anteil nicht in Zürich immatrikulierter Fahrzeuge kann der Nachweis des Leergewichts mit dem Fahrzeugausweis erbracht werden. Bei einem Fahrzeugwechsel während der Gültigkeitsdauer einer Parkkarte ist das Fahrzeug beim Zeitpunkt der Beantragung der Jahresparkkarte massgebend. Der zweite Absatz betrifft Wechselschilder. Hier ist das schwerste Fahrzeug, für das das Schild benutzt wird, massgebend. Für kleine und leichte Fahrzeuge wird die Jahresgebühr unter den vorgeschlagenen 540 Franken des Stadtrats und womöglich unter den heutigen 300 Franken liegen. Mit einer intelligenten Fahrzeugwahl lässt sich Geld sparen, was auf eine Lenkungswirkung hoffen lässt. Diese Regelung gilt nicht für Handwerks- und Servicebetriebe, wofür die Jahresgebühr gewichtsunabhängig bleibt.

Martina Zürcher (FDP): Die Minderheit lehnt den Antrag ab, da der Preis für eine Parkkarte eine Parkgebühr ist. Eine Gebühr muss grundsätzlich dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip entsprechen. Das Leergewicht eines Fahrzeugs hat wenig mit der genutzten Fläche zu tun, daher sind die Prinzipien nicht erfüllt. Der Ansatz ist betreffend Elektrifizierung der Autos nicht sinnvoll, da solche wegen der Batterie schwerer sind.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Die Berechnung nach Fläche hätte durchaus Sinn ergeben. Die Daten dazu sind aber nur schwer erhältlich. Die vorgeschlagene ungeschickte Lösung ergibt nun, dass ein Familienbus teurer wird, während Sportwagen günstig bleiben.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Der Antrag ist ein Schuss in den Ofen. Man nimmt eine Lenkung weg vom elektrifizierten Auto vor. Bei einer Fähre wird für den Fahrpreis die Länge eines Autos ins Visier genommen. Das ist sehr einfach gemacht. Warum der Umweg über das Gewicht? Dieser Antrag zeigt, wie wenig durchdacht die PKV ist.

Änderungsantrag 7, neuer Art. 18a c. Gebührenbemessung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 18a:

¹ Die Gebühr für die Bewilligungen gemäss Art. 17 und Art. 20 richtet sich nach dem Leergewicht des Fahrzeuges, das zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung eingelöst ist.

² Sind mehrere Fahrzeuge eingelöst auf eine Kontrollschildnummer, für die die Bewilligung beantragt wird, so richtet sich die Gebühr nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Leergewicht.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit: Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 8

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Carla Reinhard (GLP): Die Kommissionsmehrheit schlägt ein neues, gerechteres Gebührensystem für die Blaue Zone vor, das sich an der Grösse respektive am Gewicht des Autos als Annäherung an den Platzbedarf orientiert. An diesem Stellvertretersystem gibt es nur einen Haken: Das gleiche Fahrzeugmodell ist in seiner elektrifizierten Ausführung wegen der Batterie, die zwischen 200 bis 700 Kilogramm wiegt, schwerer als mit Verbrennungsmotor. Die Mehrheit möchte eine Grundlage schaffen, in der verschiedene Berechnungen für Antriebe vorgenommen werden können. Es soll kein Anreiz für Verbrennungsmotoren entstehen. Diese stossen über ihren gesamten Lebenszyklus im Vergleich zu E-Autos bis zu 30 Prozent mehr Treibhausgase aus. Der Gewichtseffekt der Batterie soll ausgeglichen werden. Für fossilbetriebene Autos soll mit einem höheren Preis pro Kilogramm gerechnet werden als für emissionsfreie Antriebe. Hybride Autos sind bewusst in den fossilen Tarifen inkludiert, da sie keine ökologischen Vorteile gegenüber Verbrennern bieten. Der tiefere Kilogrammpreis wird nur auf komplett emissionsfreie Fahrzeuge angewandt. Der Gebührenrahmen wird in Antrag 10 erläutert.

Michael Schmid (AL): Die Korrelation zwischen dem Leergewicht und der Länge eines Fahrzeugs ist relativ hoch. Mit dem vorgeschlagenen Rabatt auf emissionsfreie Antriebe steigt diese Korrelation beim aktuellen Fahrzeugmarkt der Stadt nur geringfügig. Die Ausgestaltung des Rabatts ist aus der Luft gegriffen: Für die Berechnung wurde eine kleine Auswahl benzinbetriebener Autos mit ihren Elektrovarianten verglichen. Würde man diese mit der Dieselvariante der Autos vergleichen, fiel der Rabatt deutlich tiefer aus, da Dieselaautos wesentlich schwerer sind als benzinbetriebene. Elektroautos sind absolut und nicht relativ zu ihrem Leergewicht schwerer als Benzinzer. Wenn der Preis pro Fahrzeugfläche betrachtet wird, ergibt sich mit der beantragten Regelung ein Rabatt für übergrosse und überschwere Elektroautos im Vergleich zu kleinen, leichten Benzinautos. Letztere sind nicht nur platzsparender, sie haben auch eine bessere Gesamtresourcenbilanz. Mit der erwarteten technischen Entwicklung hin zu leichteren Akkus wird sich der Gewichtsunterschied zwischen batterie- und benzinbetriebenen Autos weiter verringern, bis er irgendwann während der Gültigkeitsdauer der Verordnung komplett aufgehoben wird. Die ursprünglich sehr einfache Umsetzung der grössenabhängigen Gebühr wird mit diesem Antrag komplizierter, ohne dass er proportional mehr Gerechtigkeit oder Vorteile mit sich brächte. Zusammen mit der fehlenden Ladeinfrastruktur in der Blauen Zone ist mir die Relevanz dieser Spezialregelung nicht klar.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Was die Excel-Tabelle der GLP falsch berechnet hat, ist, dass ein durchschnittliches elektrobetriebenes Fahrzeug um 30 Prozent schwerer ist. Die Preisreduktion im Gebührenrahmen beträgt aber nur 12 Prozent. Das geht nicht auf. Wenn man Dekarbonisierung fördern möchte, muss man Anreize schaffen. So können wir den Antrag nicht unterstützen, obwohl E-Fahrzeuge allenfalls zu bevorzugen wären.

Änderungsantrag 8, neuer Art. 18a c. Gebührenbemessung Abs. 3
(Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 7)

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 18a Abs. 3:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

³ Die Gebühr nach Leergewicht unterscheidet sich je nach Antrieb des Fahrzeuges.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Referat: Carla Reinhard (GLP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP)
Minderheit: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 9

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Michael Schmid (AL): *Händlerschilder sind die Bezeichnung für Kontrollschilder von Garagisten und Autohändler*innen. Sie sind keinem Fahrzeug zugeordnet und es kann kein Leergewicht für die Messung der Gebühr herangezogen werden. Es sind lediglich acht Anwohnerparkkarten auf Händlerschilder ausgestellt, trotzdem muss die Angelegenheit geregelt werden. Wir schlagen ein pauschales Leergewicht von 1600 Kilogramm vor, was dem Median der in der Stadt Zürich eingelösten Autos entspricht. Die Ablehnung der Minderheit ohne beigefügten Änderungsantrag verwirrt mich.*

Derek Richter (SVP): *Es geht uns darum, dass 1600 Kilogramm ein willkürlicher Wert sind. Es gibt verschiedene Hersteller, die Fahrzeugmodelle mit unterschiedlichem Gewicht produzieren. Händler sollen in den Genuss einer Anwohnerparkkarte kommen können, da auch sie Steuern in der Stadt zahlen. Aus dieser Perspektive ist es selbstverständlich, dass wir keine solch bürokratische Lösung wollen. Für die Händler soll es eine günstige, praktikable und einheitliche Lösung geben und keinen willkürlichen Wert.*

Weitere Wortmeldung:

Andreas Egli (FDP): *Die Festsetzung des Gewichts, das Händlerfahrzeuge haben sollen, ist willkürlich. Vor diesem Hintergrund können wir dem Antrag nicht zustimmen.*

Änderungsantrag 9, neuer Art. 18a c. Gebührenbemessung Abs. 4
(Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 7)

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 18a Abs. 4:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

⁴ Für auf Händlerschilder lautende Bewilligungen wird ein Leergewicht von 1600 kg angenommen.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Derek Richter (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 10

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Carla Reinhard (GLP): *Beim Gebührenrahmen liegen zwei gleichgerichtete Anträge vor. Der eine stammt von der AL und schlägt höhere Gebühren pro Kilogramm für alle Fahrzeuge vor; der andere stammt von der Mehrheit und fordert tiefere und nach Antrieb unterschiedene Gebühren pro Kilogramm. Für Verbrenner-Autos beträgt die Gebühr 40 Rappen pro Kilogramm und für Autos mit emissionsfreiem Antrieb 35 Rappen pro Kilogramm. Im Lauf der Diskussion haben wir uns auf einen Grundsatz der Berechnung geeinigt: Wer ein Auto mit emissionsfreiem Antrieb fährt, das dem Durchschnittsgewicht aller in Zürich eingelösten Autos von 1560 Kilogramm entspricht, soll für eine Parkkarte ungefähr so viel zahlen, wie der Stadtrat vorschlägt – nämlich 540 Franken. Mit den vorgeschlagenen Gebühren von 35 Rappen pro Kilogramm bezahlt man im Jahr 546 Franken. Wer einen Verbrenner fährt, erhält keinen Gewichtsabzug und bezahlt pro Kilogramm 40 Rappen. Um einiges teurer wird es für grosse und schwere Verbrenner, die mehr Fläche einnehmen; für kleine und leichte Fahrzeuge wird die Gebühr günstiger. Mit dieser Regelung wird die Parkkarte für beliebte E-Auto-Modelle deutlich teurer werden. Dieser Preis liegt aber noch höher, wenn der Gewichtsabzug nicht berücksichtigt wird. Die beliebten E-Auto-Modelle sind tatsächlich grosse Fahrzeuge, die viel Fläche einnehmen. Darum bezahlen sie gerechterweise mehr für die Blaue Zone. Ein kleineres Elektroauto bezahlt den Stadtrat vorgeschlagenen Preis. Batterien werden mit zunehmender Entwicklung leichter und leistungsfähiger werden. Der Unterschied zwischen Verbrennern und Elektroautos wird über die Zeit geringer werden. Mit dem Vorschlag der Mehrheit entsteht eine faire Abstufung nach Gewicht respektive nach Platzbedarf des Autos. Der Preis für E-Autos für den Tagesbedarf bleibt im Rahmen des Preises des Stadtrats. Parkieren im öffentlichen Raum bleibt auf diese Weise bezahlbar.*

Michael Schmid (AL): *Es geht um die Frage, wie viel ein Kilogramm Leergewicht kosten soll. In den Diskussionen in den Fraktionen, die hinter der gewichtsabhängigen Gebühr stehen, hatten wir uns auf den Preis von 540 Franken als Richtwert geeinigt. Es entstand aber Uneinigkeit darüber, welche Fahrzeuge diesem Richtwert entsprechen sollen. Eine Gebühr von 50 Rappen pro Kilogramm, wie die AL vorschlägt, würde für die 10 Prozent der leichtesten in der Stadt eingelösten Fahrzeuge unter 1175 Kilogramm eine Gebühr von 540 Franken und weniger ergeben. Diese 10 Prozent zeigen, dass man problemlos mit einem kleinen Auto zurechtkommt, wenn man darauf angewiesen ist. Eine Gebühr von 40 Rappen, wie von der Mehrheit beantragt, richtet sich am Median aus, der bei absurd hohen 1560 Kilogramm liegt. Ich empfehle einen Gebührenrahmen von 45 bis 60 Rappen pro Kilogramm. Selbst bei den schwersten Autos kommen wir so auf Gebühren von nur 1040 Franken. Auch mit diesem Gebührenrahmen ist es möglich, mit einem leichten Auto eine tiefere Gebühr zu bezahlen als die aktuellen 300 Franken. Die Unterscheidung zwischen fossil und elektrisch betriebenem Fahrzeug ist mit diesem Rahmen weiterhin möglich. Der Preisüberwacher sprach für die Anwohnendenparkkarte eine Empfehlung von 340 Franken bis 787 Franken aus. Der Gemeinderat ist formell*

verpflichtet, sich mit dieser Empfehlung auseinanderzusetzen. Ich möchte infrage stellen, dass hier das Preisüberwachungsgesetz zur Anwendung kommt. Dieses gilt für Kartelle und marktmächtige Organisationen. Der Preisüberwacher hält korrekt fest, dass die Stadt auf ihrem Grund ein Monopol für die Bewirtschaftung der Parkplätze hat. Darum sei das Gesetz anzuwenden. Diese Argumentation würde aber auch für einen Grundbesitzer mit Parkplätzen Anwendung finden, denn auch dieser hat auf sämtlichem Grund, der ihm gehört, ein Monopol. In der Stadt gibt es etwa 30 000 Blaue-Zone-Parkplätze. Die Zahl der privaten Parkplätze wird auf 200 000 Parkplätze geschätzt. Für Autofahrende macht es abgesehen von der Gebühr keinen Unterschied, wem der Grund gehört, auf dem sie ihr Gefährt lagern. Darum ist der Fokus des Preisüberwachers auf den öffentlichen Grund unzweckmässig. Trotz der fehlenden Zuständigkeit des Preisüberwachers gehe ich auf die materiellen Aspekte der Empfehlung ein. Er bemüht sich um das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Bei der Berechnung der Kosten eines Parkplatzes nimmt er unlogische Schlüsse zum Wert des öffentlichen Grunds vor, indem er ihn mit dem Wert eines privaten Vorgartens vergleicht. Das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip gilt nur bei Gebühren ohne gesetzliche Grundlage. Wenn eine solche vorhanden ist, dürfen Gebühren eine Lenkungswirkung haben. Die zu erlassende PKV ist diese Grundlage. Die Gebühr fürs Parkieren auf öffentlichem Grund liegt weit unterhalb des eigentlichen Werts der Dienstleistung, unabhängig davon, welches Gebührenmodell wir beschliessen. Das heisst, dass wir heute darüber abstimmen, wie stark wir Parkieren im öffentlichen Raum subventionieren wollen. Das wird klar, wenn wir die staatlich subventionierten Preise mit den Marktpreisen vergleichen, die wesentlich höher liegen.

Sandra Gallizzi (EVP): Die Minderheitsbegründung gilt für Antrag 10 und 11. Gebühren in der Blauen Zone sollen künftig nach Leergewicht oder Fahrzeugantrieb festgelegt werden. Wenn ein Nummernschild für mehrere Fahrzeuge benutzt wird, wird die Gebühr am schwersten Fahrzeug ausgerichtet. Familienautos sind oftmals grösser und somit schwerer, da eine Familie wegen ihrer Kinder mehr Platz benötigt. Auch Elektroautos sind tendenziell schwerer, gewerblich genutzte Fahrzeuge sowieso. Bei der Beratung in der Kommission haben wir erfahren, dass die Dienstabteilung Verkehr das Leergewicht der Fahrzeuge über eine Schnittstelle mit dem Strassenverkehrsamt des Kantons in 95 Prozent der Fälle erfahren könnte. Die Schnittstelle besteht allerdings noch nicht und müsste erst eingerichtet werden. Bei den fehlenden 5 Prozent müssten die Fahrzeughalterinnen und -halter die Informationen der Bewilligungsstelle zur Verfügung stellen. Das erlaubt keine automatisierte Bearbeitung. Es sieht nach einer komplizierten Angelegenheit aus, die mit viel zusätzlichem Aufwand für die Bewilligungsstelle verbunden ist. Die aktuell gängige Praxis ist, dass die Anwohnenden für das Parkieren eine einheitliche Gebühr zahlen. Die vom Stadtrat geforderte und unkompliziert berechnete Gebühr von monatlich 45 Franken ist angemessen, um damit den öffentlichen Raum nutzen zu dürfen. Alle Anwohnenden sollen einheitlich behandelt werden und dieselben Gebühren zahlen – unabhängig vom Leergewicht oder Antrieb. Familien mit grossen und schweren Fahrzeugen und die Bewilligungsstelle sollen nicht zusätzlich belastet werden.

Weitere Wortmeldungen:

Carla Reinhard (GLP): Momentan setzen wir mit den günstigen Gebühren falsche Anreize zum Parkieren im öffentlichen Raum. Mit den neuen Gebühren gehen wir in die richtige Richtung und gleichen diese Anreize aus, während Parkieren in der Blauen Zone vergleichsweise günstig bleibt. Bezüglich der Unterschiede zwischen E-Autos und Verbrennern möchte ich klar sagen, dass wir uns als GLP für einen höheren Abzug als 12 Prozent eingesetzt haben, um die Gewichtsunterschiede der Batterie auszugleichen. Die Idee von 20 Prozent war nicht mehrheitsfähig und die Alternative wäre, dass gar kein Gewichtsabzug eingebaut wird. Der Preisüberwacher kritisierte die Preiserhöhung

generell, unabhängig von der angewandten Methode. In seinem Vergleich der Parkkartengebühren hat er vergessen, Kaufkraft und Bodenpreise zu berücksichtigen, was zu Vergleichen von Sarnen mit Zürich führte. Das macht sein Argument nicht stichhaltig. Ab 30 Minuten Parkdauer spricht man von einem gesteigerten Gemeingebrauch, womit die Gebühr marktkonform sein und nicht nur die Verwaltungskosten decken soll. Marktkonform bedeutet in der Stadt Zürich etwas anderes als in Sarnen. Ein durchschnittlicher Parkplatz von 12 Quadratmetern hat in Zürich einen Wert von 50 000 Franken, wo hingegen es in Sarnen maximal 20 400 Franken sind. Hier darf man Äpfel nicht mit Birnen vergleichen. Die FDP wirft vor, dass Familienautos mit der neuen Verordnung bestraft würden. Ein Familienauto muss nicht zwingend ein SUV sein, es geht auch anders. Ein moderates Familienauto würde sich zum heutigen Preis nur knapp verdoppeln. Grundsätzlich gilt, dass es teuer ist, ein Auto zu besitzen. Der Touring Club Schweiz (TCS) rechnet aus, dass ein Auto 10 000 Franken jährlich kostet. Der Anstieg der Parkgebühren fällt da vergleichsweise wenig ins Gewicht.

Severin Meier (SP): Die SP ist vom SUV-Preismodell überzeugt. Zur Diskussion stehen ein tiefer und ein höher angesetztes Preismodell. Grundsätzlich möchten wir beim stadt-rätlichen Vorschlag von 540 Franken bleiben, damit wir die Vorlage mit einer breiten Allianz verabschieden und die richtigen sozialen und ökologischen Anreize setzen können. Der Kritik an den Berechnungen des Preisüberwachers schliesse ich mich an.

Andreas Egli (FDP): E-Autos sind nicht grundsätzlich, sondern lokal emissionsfrei – Abgase werden teilweise an anderen Orten produziert. Die komplizierte Gebührenlösung führt dazu, dass Sportwagen subventioniert aber Familienfahrzeuge teurer werden. Euer Kompromiss zeigt die handwerklichen Fehler der Weisung auf. Wenn die Kosten dann mit nicht sachgerechten Kriterien wie dem Leergewicht berechnet werden, ist das ein gesetzgeberischer Fehler, der einem ernstzunehmenden Parlament nicht passieren dürfte. Michael Schmid (AL) verneinte die Zuständigkeit des Preisüberwachers. Das sehe ich anders. Was dieser zur unsachgemässen Berechnung des Gebührenpreises sagt, wäre interessant. Wenn man das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip so versteht, dass man die höheren Einnahmen mit höherem Aufwand kompensieren und so seine Bevölkerung abzocken kann, hat man seinen Job nicht richtig verstanden.

Derek Richter (SVP): Es gibt nicht nur Verbrenner und E-Autos, sondern auch Hybriden oder Fahrzeuge, die mit Wasser- oder anderen Treibstoffen fahren können. Weitere Fahrzeugtypen werden in dieser Preisbemessung nicht behandelt. Das Ganze ist einer Legislative unwürdig. Wenn Michael Schmid (AL) so lang über den Platzbedarf spricht, dürfte er nichts dagegen haben, wenn auch Velos Abgaben leisten müssen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Voten erinnern mich nicht mehr an einen politischen Entscheidungsfindungsprozess, sondern an ein Seminar in politischer Philosophie. Hier wird alles vernebelt und verkompliziert, sodass niemand mehr versteht, worum es sachlich geht. Diese Taktik hat einzig den Feldzug gegen das Auto zum Ziel.

Andreas Egli (FDP): Unser Antrag war leider nicht mehrheitsfähig. Darum waren und bleiben wir in der Enthaltung, da wir den Kilogrammpreis weder mit dem Vorschlag des Parlaments noch des Stadtrats unterstützen.

Sven Sobernheim (GLP): Dass die Bepreisung nach Kilogramm zu komplex sein soll, während ein höchst komplizierter Fernwärmetarif verabschiedet wurde, finde ich absurd.

Änderungsantrag 10 zu Gebührenrahmen Art. 17 und 18

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:
(Eventualantrag bei Zustimmung zu den Änderungsanträgen 7 und 8)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
<u>Art. 17 und 18a</u> <u>Anwohnendenparkierungs-</u> <u>bewilligung für ein Fahrzeug</u> <u>mit fossilem Antrieb</u>	Jahr	Fr. 480.– bis 600.– <u>Fr. –.35 bis –.45 je</u> <u>kg Fz.-Leerge-</u> <u>wicht</u>
<u>Anwohnendenparkierungs-</u> <u>bewilligung für ein Fahrzeug</u> <u>mit emissionsfreiem</u> <u>Antrieb</u>	Jahr	<u>Fr. –.30 bis –.40 je</u> <u>kg Fz.-Leerge-</u> <u>wicht</u>

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:
(Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 7)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
<u>Art. 17 und 18a</u> <u>Anwohnendenparkierungs-</u> <u>bewilligung</u>	Jahr	Fr. 480.– bis 600.– <u>Fr. –.45 bis –.60 je</u> <u>kg Fz.-Leerge-</u> <u>wicht</u>

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Referat: Carla Reinhard (GLP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP)
Minderheit 1:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat
Minderheit 2:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP)
Enthaltung:	Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	10 Stimmen
Antrag Mehrheit	61 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>8 Stimmen</u>
Total	79 Stimmen
= absolutes Mehr	40 Stimmen
Enthaltungen	31

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Änderungsantrag 11 zu Gebührenrahmen Art. 17 und 18

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:
(Eventualantrag bei Ablehnung des Änderungsantrags 7)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 17 und 18	Jahr	Fr. 480.– bis 600.–
Anwohnendenparkierungs- bewilligung		Fr. 300.– bis 420.–

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:
(Eventualantrag bei Ablehnung des Änderungsantrags 7)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 17 und 18	Jahr	Fr. 480.– bis 600.–
Anwohnendenparkierungs- bewilligung		Fr. 240.– bis 360.–

Die Minderheit 3 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Minderheit 1:	Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium
Minderheit 2:	Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)
Minderheit 3:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP)
Enthaltung:	Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Aufgrund der Zustimmung zu Änderungsantrag 7 zu Dispositivziffer 1 entfällt der Änderungsantrag 11.

Antrag 12

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Michael Schmid (AL): Dieser Antrag war als Eventualantrag zu Antrag 5 vorgesehen. Es ergibt keinen Sinn, diese Regelung nur für diese Art von Parkkarten einzuführen und nicht für Anwohnerparkkarten. Darum stimmen wir mit der Mehrheit.

Martina Zürcher (FDP): Der Antrag ist analog zu Antrag 5 abzulehnen.

Änderungsantrag 12 zu Art. 20 Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 20 Abs. 2:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

² Für Nutzende von Gebäuden mit Baujahr nach 1978 muss die Unverfügbarkeit von privatem Parkierungsraum durch die Eigentümerschaft bestätigt werden.

Mehrheit:	Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 98 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 13

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Carla Reinhard (GLP): Der Gebührenrahmen von 35 Rappen für emissionsfreie Autos und 40 Rappen für Verbrenner soll auf Fahrzeuggemeinschaften angewendet werden.

Michael Schmid (AL): Auch das war ein Eventualantrag. Es ergibt keinen Sinn, unterschiedliche Gebühren für Anwohnendenparkkarten und Fahrzeuggemeinschaften zu erlassen. Hier stimmen wir mit der Mehrheit.

Sandra Gallizzi (EVP): Ein Auto anzuschaffen, kostet viel Geld. Es gibt Menschen, die hie und da ein Auto benötigen, sich aber keines anschaffen können oder wollen. Dafür macht es Sinn, sich mit jemandem ein Auto in einer Fahrzeuggemeinschaft zu teilen. Auch hier soll die Berechnungspraxis der Parkierungsgebühren nach Leergewicht oder Antrieb des Fahrzeugs geändert werden. Das zu ermitteln, ist umständlich und mit zusätzlichem Aufwand verbunden. Für Fahrgemeinschaften beträgt die aktuelle Gebühr 540 Franken pro Jahr. Pro zusätzliche Bewilligung kommt die Hälfte dieses Preises hinzu. Auch hier sollen alle Betroffenen gleichbehandelt und dieselben Gebühren für das Parkieren bezahlt werden. Mit der Bestimmung, dass jede zusätzliche Bewilligung für Fahrzeuggemeinschaften die Hälfte des Vollpreises kosten soll, kann ein Anreiz für die Bildung von Fahrzeuggemeinschaften geschaffen werden. Diese haben den positiven Effekt, dass weniger Autos im Umlauf sind und weniger öffentlichen Raum nutzen.

Weitere Wortmeldung:

Michael Schmid (AL): Einen Anreiz für Fahrzeuggemeinschaften zu schaffen, finde ich keine schlechte Idee. Der Rabatt kann aber ausgenutzt werden, indem zwei Personen mit zwei Fahrzeugen sich gegenseitig als Fahrzeuggemeinschaft eintragen. Darum ist die Idee in ihrer Realisierung unzweckmässig.

Änderungsantrag 13 zu Gebührenrahmen Art. 20

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens: (Eventualantrag bei Zustimmung zu den Änderungsanträgen 7 und 8)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 20	Jahr	Fr. 480.– bis 600.–
Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften für ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb		jede zusätzliche Bewilligung die Hälfte Fr. –.35 bis –.45 je kg Fz.-Leergewicht
Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften für ein Fahrzeug mit emissionsfreiem Antrieb	Jahr	Fr. –.30 bis –.40 je kg Fz.-Leergewicht

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens: (Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 7)

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 20 Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften	Jahr	Fr. 480.– bis 600.– <u>jede zusätzliche</u> <u>Bewilligung die</u> <u>Hälfte</u> <u>Fr. –.45 bis –.60 je</u> <u>kg Fz.-Leergewicht</u>

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Referat: Carla Reinhard (GLP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP)
Minderheit 1:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat
Minderheit 2:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP)
Enthaltung:	Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	29 Stimmen
Antrag Mehrheit	70 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>0 Stimmen</u>
Total	99 Stimmen
= absolutes Mehr	50 Stimmen
Enthaltungen	13

Damit ist dem Antrag Mehrheit zugestimmt.

Antrag 14

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Derek Richter (SVP): *Es gibt viele Menschen, die nachts arbeiten. Zu dieser Uhrzeit haben sie keine Möglichkeit, mit dem ÖV anzureisen. Sie sind aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen. Verzichten wir aus Wertschätzung auf die Parkgebühren.*

Markus Knauss (Grüne): *Die SVP will Personen, die in der Nachtschicht arbeiten, die Gebühr zur Nutzung von öffentlichem Grund erlassen. Diese Nutzung darf aber etwas kosten. Mit dem Gebührenrahmen wird dies kostengünstig und korrekt bepreist.*

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): *Markus Knauss (Grüne) meinte, dass mit der PKV eine Lenkungswirkung erreicht werden soll. Autofahrern soll das Autofahren vermießt werden, damit sie das Auto nicht mehr nutzen. Hier sprechen wir von Schichtbetrieb, bei dem die Menschen keine Alternative zum Auto haben. Es kann keine Lenkungswirkung greifen. Darum sollen sie den öffentlichen Grund gratis in Anspruch nehmen können.*

Änderungsantrag 14 zu Gebührenrahmen Art. 22

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 22	halber Tag	Fr. 5.– bis 10.–
Parkierungsbewilligung Schichtdienst		<u>keine Gebühr</u>

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Derek Richter (SVP); Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 88 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 15

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Parkkarten sollen möglichst schlank abgewickelt werden, damit der Staat nicht zusätzlich aufgebläht wird. Der Stadtrat differenziert aber zwischen gewissen Gewerbetreibenden. Diese Unterscheidung wollen wir nicht, besonders da es nur minime Differenzen sind. Dann kann man gleich allen Gewerbetreibenden die gleichen Möglichkeiten bieten. Unter einer Gewerbekarte sollen bspw. Spitex, Ärzte und Handelsreisende zusammengefasst werden.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Die einfache Parkbewilligung ist für Handwerker und Servicebetriebe vorgesehen. Sie ermöglicht ihnen zeitlich unbeschränktes Parkieren in allen Blauen Zonen. Für Ärzte, Handelsreisende und weitere ist eine erweiterte Parkierungsbewilligung vorgesehen. Die ist teurer, bringt aber wichtige Privilegien: Sie erlaubt das Zufahren durchs Fahrverbot, sofern das für die Auftragserfüllung nötig ist, das gebührenfreie Parkieren auf weissen Parkfeldern oder das Parkieren im Parkverbot bei fehlenden Parkierungsmöglichkeiten. Da das wesentliche Unterschiede sind, ist die Differenzierung gerechtfertigt. Darum lehnt die Mehrheit den Antrag der SVP ab.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Hier hat sich Dr. Roland Hohmann (Grüne) zu wenig eingelesen. Nicht nur die Privilegien sind differenziert, sondern auch der Gebührenrahmen. Das ist eine Ungleichbehandlung der Gewerbetreibenden.

Änderungsantrag 15 zu Art. 27 Handwerks- und Servicebetriebe Blaue Zonen

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 27:
[Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst.]

Art. 27 Handwerks- und Servicebetriebe, Handelsreisende, Ärztin und Arzt im Dienst, Patientenbesuch Blaue Zonen

² Handelsreisende erhalten für die Vorführung von umfangreichen, schweren, empfindlichen oder wertvollen Musterkollektionen eine Parkierungsbewilligung.

³ Ärztinnen und Ärzte mit Praxistätigkeit in der Stadt erhalten eine Parkierungsbewilligung.

⁴ Ärztinnen und Ärzte, Spitexorganisationen sowie freiberuflich tätiges Spitexpersonal mit Tätigkeit in der Stadt erhalten eine Parkierungsbewilligung.

Mehrheit: Referat: Dr. Roland Hohmann (Grüne); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)

Enthaltung: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 16

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Hier geht es um die gewöhnliche Gewerbeparkkarte, wie sie heute besteht. Ein von mir und Stefan Urech (SVP) eingereichtes und vom Gemeinderat überwiesenes Postulat fordert, dass das Gewerbe die Erlaubnis erhält, in der Stadt gratis parkieren zu dürfen. Mit der PKV sind zwei verschiedene Parkkarten vorgesehen. Es werden weiterhin Parkplätze abgebaut, darum wird es immer schwieriger, einen zu finden. Die dafür aufgewendete Zeit kostet das Gewerbe Geld. Darum soll die gewöhnliche Gewerbeparkkarte kostenfrei sein und die erweiterte Gewerbeparkkarte dem heutigen Preis entsprechen. Wir müssen konsequent sein und dem Postulat Rechnung tragen.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Der Gebührenrahmen für die einfache Parkierungsbewilligung liegt bei 360 Franken bis 540 Franken. Das ist weniger als der Median der gewichtsabhängigen Anwohnerparkkarte. Die Mehrheit erachtet das als zumutbar.

Änderungsantrag 16 zu Gebührenrahmen Art. 27

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 27 Gewerbeparkierungsbewilligung Handwerks- und Servicebetriebe, Blaue Zonen	Jahr	Fr. 360. bis 540. <u>keine Gebühr</u>

Mehrheit: Referat: Dr. Roland Hohmann (Grüne); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 90 gegen 11 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 17

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Markus Knauss (Grüne): *Es geht um die Gebühren für die erweiterte Gewerbeparkkarte. Der Stadtrat sieht einen durchschnittlichen Preis von 1800 Franken für alle Gewerbetreibenden vor. Die Mehrheit erachtet es als angebracht, eine Differenzierung zwischen lokal ansässigen und auswärtigen Betrieben vorzunehmen. Das lokal ansässige Gewerbe erbringt wichtige Dienstleistungen für die Stadt, arbeitet aber nicht unter einfachen Rahmenbedingungen. Gewerbetreibende der Stadt haben kurze Wege und sind dadurch ökologischer unterwegs. Das wollen wir honorieren. Den Preis von 1200 Franken erachten wir als angemessen für die erweiterte Gewerbeparkkarte. In einer Kommissionssitzung tauschten wir uns mit dem Gewerbeverband aus, der die Differenzierung explizit wünschte. Diejenigen Fraktionen, die sich sonst als Vertreter des lokalen Gewerbes äussern, stimmen gegen dieses Vorhaben, obwohl die von der FDP eingereichte Motion GR Nr. 2017/460 genau diese Unterscheidung zwischen lokalem und auswärtigem Gewerbe fordert. In Bern und Basel funktioniert das bereits.*

Sandra Gallizzi (EVP): *Meine Begründung bezieht sich auf die Artikel 31, 32 und 33, in denen der Gebührenrahmen für die erweiterte Bewilligung bestimmt wird. Verschiedene Gewerbegruppen erhalten je nach Arbeit spezielle Parkbewilligungen. Die erweiterte Bewilligung berechtigt die Zufahrt über mit Fahrverbot signalisierte Strassen aber nicht zum Parkieren auf für besondere Nutzergruppen markierten Parkplätzen. Der vom Stadtrat vorgeschlagene Gebührenrahmen liegt bei allen Kategorien bei 1200 Franken bis 2400 Franken pro Jahr. Hier wird ein Durchschnittswert erhoben, der bei 1800 Franken pro Jahr liegt. Das ist ein stolzer Preis, der gerade für Handwerker und Handelsreisende massiv ins Gewicht fällt. Die von ihnen transportierten Waren können nicht einfach auf andere Weise an den Bestimmungsort gebracht werden. Sie sind darauf angewiesen, dass sie möglichst nahe beim Kunden parkieren können. Das bedingt, dass sie die erweiterte Bewilligung erhalten. Dasselbe gilt für Ärzte und Ärztinnen. Eine Gebühr von 900 Franken bis 1100 Franken für alle Kategorien erscheint uns hoch genug, um das Gewerbe von den hohen Parkierungsgebühren zu entlasten. Höhere Parkierungskosten würden auf die Konsumenten abgewälzt werden.*

Stephan Iten (SVP): *Dass sich das ansässige Gewerbe eine Bevorzugung wünscht, können wir nachvollziehen. Es ist aber rechtlich unzulässig, egal wer das fordert. Die Massnahme ist zudem marktverzerrend und unfair. Wir sind der Meinung, dass das Gewerbe die erweiterte Parkkarte zum gleichen Preis erhalten soll wie die heutige Parkkarte. Die Gesamtgebühren werden nicht günstiger, da die Bewilligung nur noch für eine Nummer gilt. Von einer erweiterten Parkkarte profitiert nicht nur das Gewerbe, sondern auch die Konsumenten. Ich muss hier einen gleichgerichteten Spontanantrag stellen: Die erweiterte Gewerbeparkkarte soll zwischen 300 Franken und 420 Franken kosten, so viel wie die normale Gewerbeparkkarte heute kostet. Man soll nicht zwischen einzelnen Gewerben differenzieren, da sind wir derselben Meinung, aber der Antrag von der Fraktion Die Mitte/EVP ist zu hoch. Handelsreisende haben nicht mehr Möglichkeiten*

als die anderen Gewerbetreibenden und sie sind nicht das ganze Jahr über in Zürich. Auch sie müssen ihre Waren möglichst nah an den Zielort transportieren können. Darum ist es unverhältnismässig, wenn sie 1800 Franken zahlen müssen, während die anderen Gewerbe weit unter diesem Preis liegen. Darum möchte ich den Präsidenten bitten, den spontan gestellten gleichgerichteten Antrag aufzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

Severin Meier (SP): Bei diesem Antrag geht es um das zentrale Entgegenkommen gegenüber dem Gewerbe. Die erweiterte Gewerbeparkkarte ermöglicht Handwerks- und Servicebetrieben für 1200 Franken dort zu parkieren, wo sie es benötigen. Da kommt die Mehrheit dem Gewerbe einen grossen Schritt entgegen. Für die SP ist klar, dass der ÖV keine Option für eine Malerin ist. Es ist erfreulich, dass der Gewerbeverband diese Massnahme in einer Medienmitteilung begrüsst. Dank der breiten Allianz inner- und ausserhalb des Parlaments blicken wir einem möglichen Referendum gelassen entgegen. Die SVP kann sich mit dem Referendum nicht als Partei des Gewerbes darstellen.

Andreas Egli (FDP): Die Preise für das Gewerbe liegen tiefer als die vom Stadtrat vorgeschlagenen exorbitanten Gebühren. Nach Rücksprache mit der SP verstand ich es so, dass für das Gewerbe grundsätzlich der tiefere Preis gelten soll. Dann wurde aber ein Malus fürs externe Gewerbe eingeführt. Wenn es zu einer rechtlichen Auseinandersetzung kommen sollte, muss für das Gericht klar sein, dass der eigentliche Preis für alle Gewerbe der günstigere von beiden sein soll. Es kam zu keiner Einigkeit in Bezug darauf, wie günstig die Karte sein soll. Wir sind der Meinung, dass 900 Franken bis 1100 Franken reichen. Im Mehrheitsantrag sind die Preise ein wenig höher, doch im Vergleich zum Stadtratsvorschlag als gewerbefreundlich zu bezeichnen. Eine erweiterte Gewerbeparkkarte für 300 Franken bis 420 Franken ist unrealistisch. Es soll ein Preis sein, der die Anzahl Parkplätze berücksichtigt. Wenn die Karte extrem billig ist, kann jedes Gewerbe diese beziehen und wird das Auto auch in der Freizeit auf den Parkplätzen abstellen. Uns erscheint der Preis unseres Minderheitsantrags 2 in Rücksprache mit dem Gewerbe angemessen. Die externen Gewerbe werden wegen des Malus nicht aufhören, in die Stadt zu kommen, aber die Preise den Konsumenten weiterverrechnen.

Michael Schmid (AL): Es wurde moniert, dass die höhere Gebühr den Konsumierenden weiterverrechnet würde. Die Gebühren für das Gewerbe sind momentan wesentlich höher, wenn sie ihre Fahrzeuge in der weissen Zone oder in einem Parkhaus abstellen müssen. Mit der Parkkarte erwarte ich eine Reduktion der Gewerbegebühren, auch mit dem maximalen Ansatz von 2400 Franken. Hoffentlich wird diese Preisreduktion den Kunden weitergegeben. Handelsreisenden, die nur sporadisch in Zürich unterwegs sind, empfehle ich, keine Jahres- sondern eine Tagesbewilligung zu beantragen.

Markus Knauss (Grüne): Andreas Egli (FDP) bezeichnete Gebühren für Auswärtige als Malus. Es ist eher ein Bonus für lokal ansässiges Gewerbe, um ihre speziellen Rahmenbedingungen zu honorieren. Für mich ist klar, dass die neue Gebühr, wenn es zu einem Rechtsstreit kommen sollte, ausschliesslich bei 1800 Franken liegen kann.

Roger Suter (FDP): Wenn man als Geschäftsführer Geld ausgibt, muss das irgendwo wieder reinkommen. Das ist klar bei den Kunden. Wenn man mehr für Gebührenkarten zahlen muss, wird man es bei den Kunden wieder beschaffen.

Stephan Iten (SVP): Bei Michael Schmid (AL) sieht man die Erfahrungen, die gewisse Gemeinderatsmitglieder haben. Wenn sich ein Grossbetrieb die Parkkarte leisten kann, ist das etwas anderes. Aber für Kleinunternehmer sind 1200 Franken viel Geld. Diese müssen irgendwo abgewälzt werden. Das möchte ich nicht für unsere Stadtbevölkerung.

Michael Schmid (AL): Parkgebühren werden bereits jetzt fällig und sind aktuell höher, weil man die ordentlichen Gebühren für die weissen Zonen oder das Parkhaus bezahlen muss. Mit der erweiterten Parkkarte ergibt sich im Vergleich eine Gebührenreduktion.

Roger Suter (FDP): So läuft es nicht, Michael Schmid (AL). Mit meinen Autos komme ich nicht in ein Parkhaus, da sie wegen der Leiter zu hoch sind. Dank der Parkkarte können wir sie in Blauen Zonen abstellen oder mit einer Tagesbewilligung die Weisse Zone nutzen. Das wird verrechnet. Wer das nicht macht, ist ein schlechter Unternehmer.

Änderungsantrag 17 zu Art. 31 Handwerks- und Servicebetriebe und Gebührenrahmen Art. 31

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 31	Tag	Fr. 20.– bis 30.–
Erweiterte Gewerbebewilligung für ansässige Handwerks- und Servicebetriebe	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.– Fr. 1000.– bis 1400.–
Erweiterte Gewerbebewilligung für alle übrigen Handwerks- und Servicebetriebe	Tag	Fr. 20.– bis 30.–
	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 31	Tag	Fr. 20.– bis 30.–
Erweiterte Gewerbebewilligung Handwerks- und Servicebetriebe	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.– Fr. 900.– bis 1100.–

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 31 Abs. 1 und Anpassung des Gebührenrahmens:
(Eventualantrag bei Zustimmung zu Änderungsantrag 15)

¹ Handwerks- und Servicebetriebe, Handelsreisende, Ärztinnen und Ärzte und Spitexorganisationen mit Tätigkeit in der Stadt erhalten eine Erweiterte Tages- oder Jahresbewilligung, sofern sie die Voraussetzungen gemäss Art. 27 Abs. 1 bis Abs. 4 erfüllen.

[...]

Gebührenrahmen

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 31	Tag	Fr. 20.– bis 30.–
Erweiterte Gewerbebewilligung Handwerks- und Servicebetriebe	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.– Fr. 300.– bis 420.–

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit 1:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)
Minderheit 2:	Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)

Aufgrund der Ablehnung des Änderungsantrags 15 zu Dispositivziffer 1 entfällt der Eventualantrag der Minderheit 2.

Neuer Antrag zu Änderungsantrag 17

Stephan Iten (SVP) beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Gebührenrahmen

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 31	Tag	Fr. 20.– bis 30.–
Erweiterte Gewerbebewilligung Handwerks- und Servicebetriebe	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
		<u>Fr. 300.– bis 420.–</u>

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat	0 Stimmen
Antrag Mehrheit	69 Stimmen
Antrag Minderheit 1	28 Stimmen
Antrag Stephan Iten (SVP)	<u>13 Stimmen</u>
Total	110 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 18

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Markus Knauss (Grüne): *Ich begründe Antrag 18, 20 und 29. Es geht darum, dass verschiedene Gewerbekategorien unter bestimmten Bedingungen auf dem Trottoir parkieren dürfen. Wenn kein regulärer Parkplatz verfügbar ist, sollen sie auf dem Trottoir parkieren dürfen, sofern eine Mindestbreite von 1,5 Meter gewährleistet ist. Zürich hat eine reiche Geschichte der Förderung von Verkehrsmitteln zu Lasten von Fussgängerinnen und Fussgängern – unter dem Namen Mischverkehrsflächen. Die Stadt unternimmt viel und bezahlt viel Geld, um dies wieder rückgängig zu machen. Offenbar will man den gleichen Fehler mit Gewerbefahrzeugen machen. Trottoirs sind exklusiv für zu Fuss Gehende, wie das Gutachten Griffel des Sicherheitsdepartements feststellte. Über diesen Grundsatz möchten wir nicht verhandeln. Ich frage mich, wieso STR Karin Rykart trotz des Gutachtens Griffel nicht eingreift. Wir sind der Meinung, dass diese Anträge bundesrechtswidrig sind: Dieses sieht in Artikel 41 der Verkehrsregelverordnung (VRV) vor,*

dass Parkieren auf dem Trottoir nur dann gestattet ist, wenn Signale oder Markierungen es ausdrücklich zulassen. Wenn diese Anträge verabschiedet werden, ist Trottoirparkieren keine Ausnahme mehr, wie es das Bundesrecht vorsieht, sondern wird zur Regel. Fusswege müssen speziell geschützt werden, besonders wenn Schulwege betroffen sind. Das Sicherheitsdepartement soll nicht überall Pfosten bauen müssen, um Gewerbefahrzeuge davon abzuhalten, an kritischen Fusswegstellen zu parkieren.

Andreas Egli (FDP): *Eine erweiterte Gewerbeparkkarte soll dem Gewerbe etwas bringen, nicht nur kosten. Parkplätze müssen zur Verfügung stehen, aber es werden immer mehr davon abgebaut. Das Problem ist, dass es an vielen Orten keine Parkplätze hat. Da das Gewerbe gewisse Bedürfnisse hat, muss parkiert werden können, wenn 1,5 Meter zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für Velos. Das Gutachten Griffel dreht sich um Fahren auf dem Trottoir, was nicht vorgesehen ist. Ohne diese Möglichkeit bringt die erweiterte Parkkarte nichts. Ihr müsst einen Schritt auf das Gewerbe zu machen.*

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): *Die Situation, dass weder ein blaues noch ein weisses Parkfeld, weder ein Güterumschlagplatz noch ein Platz im Parkverbot gefunden wird, dürfte sehr selten vorkommen – und wenn nur in der Innenstadt. Dort haben wir starke Fussgängerströme, die deutlich mehr als 1,5 Meter Durchgangsbreite benötigen. Wenn sie auf dem Trottoir nicht den nötigen Platz erhalten, weichen sie auf die Fahrbahn aus, was sowohl der Sicherheit wie auch dem Verkehrsfluss abträglich ist. Die Regelung, dass für die Inhaber der Parkkarten Trottoirparkieren möglich werden soll und diese das Recht nur nutzen, wenn es keine Alternative gibt, ist nicht durchsetzbar. Wie sollen Kontrollorgane feststellen, dass sich die Fahrerin des Fahrzeugs auf dem Trottoir die Mühe gemacht hat, einen anderen Platz zu finden? Es ist zu erwarten, dass einige Wenige diese Regelung ausnutzen und aus Faulheit oder Zeitdruck die Trottoirparkierung als Regelfall benutzen – zum Schaden des Fussverkehrs, zu dessen Sicherheit und Attraktivität wir besonders Sorge tragen müssen. Von der Einführung der Trottoirparkierung ist darum unbedingt abzusehen. Die Stadt kann dem Problem der fehlenden Gewerbeparkplätze entgegenzutreten, indem sie Parkplätze in Güterumschlagplätze umwandelt.*

Severin Meier (SP): *In der stadträtlichen Vorlage wurde ein Kaskadenmodell vorgeschlagen, wonach das Gewerbe auf dem Trottoir parkieren darf, wenn sowohl in den Blauen Zonen als auch in Parkverboten kein Platz vorhanden ist. Diese Bedingungen sind restriktiv und die Situation sollte sehr selten vorkommen. Wir erwarten, dass das kontrolliert und so gut wie möglich gehandelt wird, auch wenn es in gewissen Fällen schwierig sein dürfte, eine Fehlhandlung nachzuweisen. Die SP steht für eine möglichst freie Benutzung des Trottoirs ein. Es ist ein Kompromiss, da dieses Anliegen für das Gewerbe zentral ist und es nur mit dessen Annahme hinter der Vorlage stehen kann.*

Dr. Roland Hohmann (Grüne): *Den Kompromiss der SP finde ich schlecht. Markus Knauss (Grüne) sagte es bereits. Der Artikel der VRV besagt, dass das Parkieren auf dem Trottoir nur dann erlaubt ist, wenn es ausdrücklich signalisiert oder markiert ist. In diesem Sinn ist die vorgeschlagene Regulierung ein Verstoss gegen übergeordnetes Recht. Ein Parlament, das sich ernst nimmt, beschliesst keine solche Regulierung.*

Markus Knauss (Grüne): *Was dem Gewerbe am meisten nützt, ist die Umsetzung des Bieler Modells, das Autos aus dem öffentlichen Raum auf den privaten Raum verlagert. Das schafft mehr Parkraum fürs Gewerbe, dann ist kein Trottoirparkieren mehr nötig.*

Stephan Iten (SVP): Wenn es um die Differenzierung des ansässigen und auswärtigen Gewerbes geht, verstossen wir laut den Parteien der Minderheit nicht gegen übergeordnetes Recht – beim Trottoirparkieren aber schon? Entscheidet euch, ob ihr rechtlich korrekt vorgehen wollt oder nicht.

Sven Sobernheim (GLP): In diesem Fall können wir sowohl das Bieler Modell als auch das Trottoirparkieren für das Gewerbe erlauben. Es überrascht mich, wie die Güterumschlagplätze bejubelt werden, obwohl sie immer wieder zweckentfremdet und blockiert werden und in ihrer Idee nicht funktionieren. Nutzen Sie die pragmatische Lösung, die die erweiterte Gewerbeparkkarte bietet. Wenn es einen Ort gibt, wo das Trottoir stets belegt wird, können wir über einen Güterumschlagplatz an dieser Stelle diskutieren.

Änderungsantrag 18 zu Art. 31 Handwerks- und Servicebetriebe

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Streichung von Art. 31 Abs. 3 lit. c.

Mehrheit:	Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)
Enthaltung:	Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 88 gegen 20 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 19

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Carla Reinhard (GLP): E-Autos erzeugen über ihren Gesamtlebenszyklus 30 Prozent weniger Treibhausgasemissionen. Darum schlagen wir vor, den Preis für eine Jahresgebühr für ein vollständig elektrifiziertes Geschäftsauto um 10 Prozent zu senken. So soll ein Anreiz für Firmen geschaffen werden, ihre Flotte zu elektrifizieren.

Stephan Iten (SVP): Es wurde den ganzen Abend betont, dass bei der Gewerbeparkkarte nicht nach Gewicht bepreist wird. Beginnen wir hier zu differenzieren? Nicht jedes Gewerbe kann auf emissionsfreie Fahrzeuge wechseln. Die Akkutechnologie ist noch nicht bereit dafür. Einen Anreiz zu schaffen, funktionierende fossilbetriebene Fahrzeuge abzustossen, ist sinnlos. Mit der Gewerbeparkkarte soll niemand bevorzugt werden.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Den Antrag lehne ich ab, auch wenn ich den Darlegungen von Stephan Iten (SVP) nicht folgen konnte. Fahrzeugparks werden andauernd erneuert – dann kann man sich zu gegebenem Zeitpunkt einfach ein elektrisches Fahrzeug anschaffen. Elektrische Lieferwagen haben bereits eine genügende Reichweite, um ihre Arbeit zu verrichten. Den Änderungsantrag empfinde ich nicht als zweckmässig, weil emissionsfreie Servicefahrzeuge nicht nur umweltschonender, sondern in der Gesamtkostenrechnung bereits viel günstiger als fossilbetriebene Autos sind. Darum sehe ich es nicht als notwendig, zusätzlichen Rabatt auf die Parkkarten zu geben. Gerade in der Blauen Zone sind zudem weiter keine Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge vorhanden.

Stephan Iten (SVP): Heute meinte der Stadtrat in einer Medienmitteilung, dass er es nicht schaffen werde, seine Flotte vollkommen elektrisch zu beziehen. Er müsse weiterhin fossilbetriebene Fahrzeuge einkaufen, da die Technologie noch nicht so weit sei. Schon Vergünstigungen anzubieten, wenn nicht einmal die Stadt in der Lage ist, emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen, ist sinnlos.

Michael Schmid (AL): In der Medienmitteilung ging es um Spezialfahrzeuge für die Stadtreinigung. Die sind nicht zu Gewerbeparkkarten berechtigt und haben nichts mit diesem Antrag zu tun. Bedauerlicherweise gibt es dort – im Gegensatz zu Service- und Handwerksfahrzeugen – kein Angebot für vollständig elektrische Fahrzeuge.

Änderungsantrag 19 zu Art. 31 Handwerks- und Servicebetriebe

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Art. 31 Abs. 4:

⁴ Wenn das Geschäftsauto emissionsfrei betrieben ist, wird die Jahresgebühr um 10 Prozent gesenkt.

Mehrheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Referat: Carla Reinhard (GLP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 20

Wortmeldungen siehe Antrag 18

Änderungsantrag 20 zu Art. 32 Handelsreisende

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Streichung von Art. 32 Abs. 2 lit. c.

Mehrheit:	Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)
Minderheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)
Enthaltung:	Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 89 gegen 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 21

Wortmeldungen Kommissionsminderheiten siehe Antrag 17

Kommissionsmehrheit:

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Die Mehrheit heisst den vorgeschlagenen Gebührenrahmen für die Anträge 21, 22 und 23 gut.

Änderungsantrag 21 zu Gebührenrahmen Art. 32

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der nachfolgenden Änderungsanträge.

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 32	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Handelsreisende		<u>Fr. 900.– bis 1100.–</u>

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 32	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Handelsreisende		<u>Fr. 300.– bis 420.–</u>

Mehrheit:	Referat: Dr. Roland Hohmann (Grüne); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit 1:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)
Minderheit 2:	Referat: Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Mehrheit	68 Stimmen
Antrag Minderheit 1	30 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>12 Stimmen</u>
Total	110 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 22

Wortmeldungen siehe Anträge 17 und 22

Änderungsantrag 22 zu Gebührenrahmen Art. 33

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der nachfolgenden Änderungsanträge.

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 33	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Ärztin und Arzt im Dienst		Fr. 900.– bis 1100.–

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 33	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Ärztin und Arzt im Dienst		Fr. 300.– bis 420.–

Mehrheit:	Referat: Dr. Roland Hohmann (Grüne); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit 1:	Referat: Sandra Gallizzi (EVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP)
Minderheit 2:	Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Mehrheit	68 Stimmen
Antrag Minderheit 1	30 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>13 Stimmen</u>
Total	111 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 23

Wortmeldungen Kommissionsmehrheit und -minderheit 1 siehe Antrag 17

Kommissionsminderheit 2:

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Ich möchte korrigieren, dass ich bei Antrag 23 die Minderheit 1 vertrete. Das heisst, dass wir für den bestehenden Gebührenrahmen sind.

Änderungsantrag 23 zu Gebührenrahmen Art. 34

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 34	Jahr	Fr. 20.– bis 40.–
Patientenbesuch		Fr. 100.– bis 200.–

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 34	Jahr	Fr. 20.– bis 40.–
Patientenbesuch		Fr. 300.– bis 420.–

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit: Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)
 Minderheit 1: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)
 Minderheit 2: Referat: Dr. Roland Hohmann (Grüne); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Carla Reinhard (GLP)
 Enthaltung: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	35 Stimmen
Antrag Mehrheit	63 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>13 Stimmen</u>
Total	111 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 24

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Michael Schmid (AL): Hier geht es um Bewilligungen für Marktfahrende. Im Vergleich zum Entwurf des Stadtrats erfolgen mit diesem Antrag zwei wesentlich Änderungen. Erstens werden die Begrifflichkeiten zwecks Konsistenz an die der Marktverordnung angeglichen. Zweitens sollen Anbietende auf Flohmärkten berechtigt sein, Bewilligungen für Marktfahrende zu erhalten, sofern sie über eine Saisonbewilligung für den Flohmarkt verfügen. Die momentane Situation ist, dass Flohmarkthändler*innen, nachdem sie ihre Waren an den Markt geliefert haben, ihr Auto wieder nach Hause fahren, um es dort abzustellen. Abends holen sie das Auto wieder, um die Waren wieder nach zu Hause zu bringen. Das ist so, weil das Abstellen eines Fahrzeugs auf einem Strassenparkplatz für einen ganzen Samstag nicht möglich ist und das Parkhaus zu teuer ist. Das führt zu einer höheren Anzahl Autofahrten. Darum wollen wir die Möglichkeit schaffen, dass regelmässige Anbieter*innen auf Flohmärkten während der Dauer des Markts einen blauen Parkplatz oder gewisse weisse Parkplätze nutzen dürfen. Unregelmässige Anbieter*innen können eine gewöhnliche Tagesbewilligung für die Blaue Zone beantragen. Es ist uns klar, dass mit dem Abstellen in der Weissen Zone eine Konkurrenz zu anderen entsteht, die gerne dort parkieren möchten. Wir erachten es als sinnvoller, dass die Parkplätze von denen belegt werden, die grosse Mengen an Güter transportieren.

Andreas Egli (FDP): Hier geht es nicht darum, dass Flohmärkte gefördert werden sollen, sondern dass andere nicht mit dem Auto in die Stadt fahren können. Weil andere Nutzer gegeneinander ausgespielt werden, lehnen wir den Antrag ab.

Weitere Wortmeldungen:

Carla Reinhard (GLP): *Hier stimmen wir mit dem Stadtrat und der Minderheit. Die vom Stadtrat vorgeschlagene Lösung finden wir genügend. Wir möchten keine Ausdehnung auf Flohmärkte. Die Ausweitung der Bewilligung würde bedeuten, dass deutlich mehr Personen diese günstig erhalten können. Die Bewilligung selbst finden wir zu günstig.*

Michael Schmid (AL): *Die Betreibenden des Flohmarkts Bürkliplatz kamen direkt auf uns zu, da es keine Blaue Zone in der Nähe gibt. Das Anliegen kommt von Betroffenen.*

Änderungsantrag 24 zu Art. 36 Marktfahrende

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung von Art. 36 Abs. 1 und 2:

¹ Marktfahrende erhalten eine Parkierungs- und Zufahrtsbewilligung für die Teilnahme an regelmässig stattfindenden Lebensmittel-, Frischwaren- und Warenmärkten.

- a. durch die Stadtpolizei organisierten Lebensmittel-, Waren- und Flohmärkten, wenn sie eine Saisonbewilligung besitzen;
- b. durch die Stadtpolizei organisierten Christbaummärkten; oder
- c. an durch private Trägerschaften organisierten Lebensmittel- und Warenmärkten.

² Die Bewilligung gilt nicht für Floh- und Weihnachtsmärkte.

[...]

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Referat; Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit:	Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 56 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 25

Kommissionsminderheiten/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): *Die SVP ist die Partei des Gewerbes. Innerhalb des Gewerbes differenzieren wir nicht. Marktfahrende betreiben auch ein Gewerbe, das der Stadt eine Aufwertung verleiht. Auch bei der Gewerbeparkkarte verlangten wir, dass sie kostenfrei sein soll. Den Erlass der Gebühr beantragen wir ebenfalls für Marktfahrende. Wegen ihrer Güter ist es gerechtfertigt, dass sie mit dem Auto oder Lastwagen anreisen. Platz für ihre Fahrzeuge sollte es genug geben.*

Carla Reinhard (GLP): *Unser Antrag geht in eine andere Richtung. Auch wir wollen nicht differenzieren – bei Marktfahrenden handelt es sich ebenfalls um Gewerbetreibende. Es ist nicht erklärbar, dass dieses Gewerbe Gebühren bezahlt, die 80 Prozent tiefer liegen als die des restlichen Gewerbes. Dieser Preis soll angepasst werden.*

Markus Knauss (Grüne): Die Mehrheit hält am Grundsatz fest, dass für das Parkieren im öffentlichen Raum eine gewisse Gebühr nötig ist. Der Ansatz des Stadtrats ist fair und angemessen, darum unterstützen wir seinen Antrag.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Es erstaunt mich, dass die GLP keinen Antrag zu 10 Prozent Kostensenkung für elektrische Fahrzeuge stellt.

Änderungsantrag 25 zu Gebührenrahmen Art. 36

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der nachfolgenden Änderungsanträge.

Die Minderheit 1 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 36	Jahr	Fr. 60.– bis 120.–
Marktfahrende		<u>keine Gebühr</u>

Die Minderheit 2 der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 36	Jahr	Fr. 60.– bis 120.–
Marktfahrende		<u>Fr. 360.– bis 540.–</u>

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP)

Minderheit 1: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)

Minderheit 2: Referat: Carla Reinhard (GLP)

Enthaltung: Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)

Abstimmung gemäss Art. 209 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Mehrheit	85 Stimmen
Antrag Minderheit 1	13 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>13 Stimmen</u>
Total	111 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 26

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Die Gebühren für Taxistandplätze sollen moderat gekürzt werden. Es ist so, dass die Stadt eine Gebühr von 480 Franken für einen Taxistandplatz pro Taxifahrer erheben will. Taxifahrer haben bereits andere Auslagen, bspw. beim Kanton

oder in anderen Gemeinden. Die Stadt liegt mit ihren Gebühren ziemlich hoch. Der Druck auf Taxifahrer ist bereits sehr gross, da es 270 Taxistandplätze und 90 temporäre Taxistandplätze, aber rund 1000 Taxifahrer gibt. Zukünftig wird es die Flughafengebühr geben, die enorm teuer werden wird. Das soll berücksichtigt werden. Ein ganzer Monatslohn fällt jährlich anscheinend nur schon für Gebühren und Spesen weg. Die Gebühren sollen 360 Franken statt 480 Franken pro Jahr betragen.

Severin Meier (SP): Taxifahrer stehen sicher unter Druck. Doch ein Taxistand kostet 864 Franken pro Jahr, was laut Vorschlag des Stadtrats auf 480 Franken reduziert werden soll. Der starken Reduktion können wir zustimmen, da viele Taxifahrer in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation leben und eine wichtige Funktion in der Stadt übernehmen. Die Gebühr weiter zu senken, sehen wir nicht ein.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Taxis sehen wir als Teil des ÖV. Eine tiefere Gebühr ist richtig.

Carla Reinhard (GLP): Den Antrag der SVP unterstützen wir. Die Gebühren für Taxistandplätze sollen tiefer angesetzt werden, als es der Stadtrat vorschlägt. Zukünftig setzen wir uns dafür ein, dass die Taxiflotte der Stadt elektrifiziert wird. E-Taxis sollen einen Beitrag dazu leisten, weg vom fossilen Individualverkehr zu kommen. Darum ist es für uns in Ordnung, wenn die Taxistandplatzgebühren tiefer angesetzt werden.

Änderungsantrag 26 zu Gebührenrahmen Art. 37

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 37	Jahr	Fr. 360.– bis 600.–
Taxistandplatz		Fr. 300.– bis 420.–

Mehrheit: Referat: Severin Meier (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 57 gegen 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 27

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Es geht hier um die Jahreszufahrtsbewilligung für Strassenabschnitte, die von gewissen Fahrverboten belegt sind. Wer einen privaten Parkplatz in einer Zone hat, durch die man nicht durchfahren kann, braucht eine Spezialbewilligung. Von dieser Situation betroffene Personen sollen nicht extra eine Jahresgebühr bezahlen müssen. Beispielsweise muss man an der Zollstrasse zusätzlich zum hohen Parkplatz-

mietpreis in einer Tiefgarage eine Jahresgebühr zahlen, damit man durch das im Nachhinein verhängte Zufahrtsverbot fahren darf. Menschen mit Parkplatz auf privatem Grund sollen auf diesen zufahren können und von dieser Gebühr befreit werden.

Markus Knauss (Grüne): Die Gebühren für die Jahreszufahrtsbewilligung sind bereits heute sehr tief. Darum bleiben wir beim Antrag des Stadtrats.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Erschliessungsstrassen sollen ihrem raumplanerischen Zweck dienen: der Erschliessung der anliegenden Grundstücke. Hierfür sind Fahrverbote mit Ausnahmen für Anwohnende ein probates Mittel. Die Gebühr zu erlassen, ist richtig.

Stephan Iten (SVP): Die Begründung von Markus Knauss (Grüne), dass die Bewilligung schon günstig genug sei, finde ich billig. Jemanden für die teure Erstellung eines Parkplatzes mit einem Zufahrtsverbot und einer zusätzlichen Gebühr für die Bearbeitung des Antrags zu bestrafen, kann nicht in seinem Sinn sein.

Sven Sobernheim (GLP): Staatliches Handeln löst Gebühren aus, das frustriert mich in anderen Lebenslagen auch oft.

Änderungsantrag 27 zu Gebührenrahmen Art. 38 Abs. 1 und 3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 38 Abs. 1 und 3	Jahr	Fr. 20. bis 40.
Jahreszufahrtsbewilligung		<u>keine Gebühr</u>

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 28

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Für Sonderbewilligungen des öffentlichen Dienstes werden bis zu 540 Franken erhoben, für Sonderbewilligungen für Private bis zu 2400 Franken. Das ist nicht korrekt. Private zahlen Steuern und tragen so ihren Teil zum öffentlichen Dienst bei. Die beiden Akteure sollen gleichbehandelt werden.

Markus Knauss (Grüne): Es geht um Einzelfallprüfungen, bspw. wenn die Zufahrt zum privaten Parkplatz wegen einer Baustelle nicht mehr möglich ist. Der Gebührenrahmen ist bewusst sehr breit gefasst. Die Behörde ist verpflichtet, den Umfang und die Dauer der Sonderbewilligung zu berücksichtigen und einen Vergleich zu ähnlichen Ausnahmebewilligungen zu machen. Die Stadtverwaltung soll nicht unnötig eingeschränkt werden.

Änderungsantrag 28 zu Gebührenrahmen Art. 39 und 40

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Anpassung des Gebührenrahmens:

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 39 und 40	bis ein Jahr	Fr. 0.– bis 2400.–
Sonderbewilligung Private		<u>Fr. 0.– bis 540.–</u>

Mehrheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)

Enthaltung: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 13 Stimmen (bei 19 Enthaltungen) zu.

Antrag 29

Wortmeldungen siehe Antrag 18

Änderungsantrag 29 zu Art. 42 Sonderbewilligungen öffentlicher Dienst b. Parkierungsbewilligung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Streichung von Art. 42 Abs. 2 lit. c.

Mehrheit: Referat: Andreas Egli (FDP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL)

Enthaltung: Heidi Egger (SP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Anna Graff (SP), Stephan Iten (SVP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 32 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Antrag zu Dispositivziffer 2e

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2e

Severin Meier (SP): Der Gemeinderat überwies die Motion von Stephan Iten (SVP) und Stefan Urech (SVP) am 10. Januar 2018 in Form eines Postulats. Mit der neuen PKV stehen Gewerbetreibenden mehrere Parkierungsbewilligungen zur Verfügung, genauso wie eine stark erweiterte und vergünstigte Gewerbebewilligung. Ein Postulat ist ein Prüfauftrag. Die Prüfung wurde durchgeführt, darum kann man das Postulat abschreiben.

Kommisionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 2e

Stephan Iten (SVP): Bei Antrag 16 zum Artikel 27 wies ich bereits darauf hin, dass ein Postulat noch aussteht: Die Mehrheit des Gemeinderats überwies den Prüfauftrag, dass

das Gewerbe gratis parkieren können soll. Nun haben wir zwei verschiedene Gewerbe-parkkarten: eine normale und eine erweiterte. Ein Preis von 1200 Franken ist für mich nicht stark vergünstigt, Severin Meier (SP). Für die normale Parkkarte, wie vom Postulat und somit der Mehrheit des Gemeinderats gefordert, soll Parkieren fürs Gewerbe gratis sein. Zwar wurde die Motion in ein Postulat umgewandelt, aber den Prüfauftrag habe ich nie gesehen, da der Stadtrat ihn von Anfang an nicht annehmen wollte. Darum ist es nicht gerechtfertigt, den Vorstoss abzuschreiben, nachdem das Postulat mit der neuen Verordnung weder geprüft noch umgesetzt wurde. Es soll nicht abgeschrieben werden.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2e

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt, den nachfolgenden parlamentarischen Vorstoss nicht abzuschreiben:

- e) Postulat GR Nr. 2018/1 von Stephan Iten und Stefan Urech (beide SVP) vom 10. Januar 2018 betreffend Gewerbefahrzeuge, Befreiung von den Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen;

Mehrheit: Referat: Severin Meier (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Reis Luzhnica (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrik Maillard (AL) i. V. von Michael Schmid (AL), Carla Reinhard (GLP)
Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 96 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

Die Vorlage wird stillschweigend an die Redaktionskommission (RedK) überwiesen.

Damit ist beschlossen:

Die Verordnung über die Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen (Parkkartenverordnung, PKV) einschliesslich Anhang ist durch die RedK zu überprüfen (Art. 70 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 213 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

AS Nr. 551.310

Verordnung über die Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen (Parkkartenverordnung, PKV)

vom ...

Der Gemeinderat,

gestützt auf § 39 Abs. 1 Strassengesetz (StrG) vom 27. September 1981¹ i. V. m. Art. 54 GO² und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 12. Juli 2023³,

beschliesst:

¹ LS 722.1

² AS 101.100

³ STRB Nr. 2063 vom 12. Juli 2023.

I. Allgemeine Bestimmungen

Gegenstand	<p>Art. 1 ¹ Diese Verordnung regelt die Ausnahmegewilligungen zu Strassenverkehrsvorschriften betreffend:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Parkierung; b. Zufahrt in mit Fahrverboten signalisierte Zonen und Strassen. <p>² Sie regelt insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. den persönlichen, örtlichen und zeitlichen Geltungsbereich; b. die zulässigen Fahrzeuge; c. den Gebührenrahmen.
Zuständigkeit	<p>Art. 2 Der Stadtrat bezeichnet die für den Vollzug der Verordnung zuständigen Instanzen.</p>
Datenbekanntgabe	<p>Art. 3 Die für die Bewilligung zuständige Instanz kann der für die Kontrolle und Strafverfolgung zuständigen Instanz Daten über die Bewilligungen bekanntgeben.</p>
Beschränkung	<p>Art. 4 ¹ Der Stadtrat kann aus hinreichenden Gründen die Bewilligungen beschränken bezüglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ihrer Anzahl pro gesuchstellende Person; b. ihrer Gesamtzahl pro Bewilligungskategorie; c. des Geltungsbereichs einzelner Bewilligungskategorien. <p>² Er kann die Zuständigkeit massvoll und stufengerecht übertragen.</p>
Verfahren	<p>Art. 5 ¹ Die Gesuchstellenden reichen der zuständigen Instanz ein begründetes Gesuch ein.</p> <p>² Sie weisen ihre Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln nach.</p>
Erteilung	<p>Art. 6 ¹ Die zuständige Instanz erteilt die Bewilligung, sofern die entsprechenden Voraussetzungen gemäss dieser Verordnung und ihren Ausführungsbestimmungen erfüllt sind.</p> <p>² Sie kann die Bewilligung abgeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. als Karte; b. als Vignette; c. in elektronischer Form.
Kein Parkplatzanspruch	<p>Art. 7 Aus Parkierungsbewilligungen ergibt sich kein Anspruch auf einen Parkplatz.</p>
Änderungen	<p>Art. 8 Bewilligungsinhabende melden der zuständigen Instanz Änderungen der für die Bewilligungserteilung relevanten Tatsachen innert 14 Tagen.</p>
Gültigkeitsdauer	<p>Art. 9 ¹ Die zuständige Instanz erteilt unter Vorbehalt anderslautender Bestimmungen dieser Verordnung eine Bewilligung für die Dauer:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. eines Tages; oder b. eines Jahres. <p>² Die zuständige Instanz kann für Sonderbewilligungen gemäss Art. 39 abweichende Gültigkeitsdauern festlegen.</p>
Ersatzbewilligung	<p>Art. 10 Bewilligungsinhabende von Jahresbewilligungen erhalten kostenlos eine Bewilligung für ein Ersatzfahrzeug für höchstens 30 Tage, wenn sich ihr Fahrzeug in Reparatur oder im Service befindet.</p>
Gebühren	<p>Art. 11 ¹ Die zuständige Instanz erhebt für die Bewilligungen Gebühren.</p> <p>² Der Stadtrat legt die Gebühren der jeweiligen Bewilligungskategorien innerhalb des im Anhang dieser Verordnung bestimmten Gebührenrahmens fest.</p> <p>³ Die Gebühren decken die Kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. der Bewirtschaftung der Bewilligungen; b. der polizeilichen Kontrolle der Bewilligungen;

	<ul style="list-style-type: none">c. der Reinigung der Parkflächen;d. des Unterhalts der Parkflächen. <p>⁴ Ein Überschuss fällt den allgemeinen Mitteln zu, wenn der Ertrag:</p> <ul style="list-style-type: none">a. die Aufwendungen deckt; undb. eine angemessene Reserve sichergestellt ist.
Rückgabe	Art. 12 Bewilligungsinhabende können nicht mehr benötigte Jahresbewilligungen zurückgeben.
Entzug	Art. 13 Die zuständige Instanz kann die Bewilligung entziehen, wenn: <ul style="list-style-type: none">a. die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr vorliegen; oderb. sie missbräuchlich verwendet wurde.
Busse	Art. 14 ¹ Mit Busse wird bestraft, wer: <ul style="list-style-type: none">a. die Vorschriften über die Bezugsberechtigung oder über die Verwendung von Bewilligungen gemäss dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen verletzt;b. ohne notwendige Bewilligung einen Taxistandplatz nutzt. <p>² Die straf- und zivilrechtlichen Bestimmungen eidgenössischer oder kantonaler Erlasse bleiben vorbehalten.</p>
	II. Parkierungsbewilligungen Blaue Zonen
Geltungsbereich	Art. 15 Parkierungsbewilligungen für Blaue Zonen: <ul style="list-style-type: none">a. beschränken sich auf leichte Motorwagen;b. berechtigen, den bezeichneten Motorwagen während der Gültigkeitsdauer an entsprechend signalisierten Örtlichkeiten in den Blauen Zonen für unbeschränkte Zeit stehen zu lassen.
Tagesparkierungs- bewilligung	Art. 16 ¹ Tagesparkierungsbewilligungen berechtigen während eines Tages zum unbeschränkten Parkieren in allen Blauen Zonen. <p>² Für den Bezug einer Tagesparkierungsbewilligung ist kein besonderer Nachweis erforderlich.</p>
Anwohnenden- parkierungs- bewilligung a. Grundsatz	Art. 17 ¹ Schriftenpolizeilich gemeldete Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe erhalten eine Parkierungsbewilligung, wenn sie: <ul style="list-style-type: none">a. an der schrifttenpolizeilich gemeldeten Adresse beziehungsweise am Geschäftssitz keinen privaten Parkierungsraum nutzen können; undb. diesbezüglich eine wahrheitsgemässe Selbstdeklaration einreichen. <p>² Parkierungsbewilligungen werden nicht erteilt, wenn eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5 Parkplatzverordnung⁴ vorliegt.</p> <p>³ Je anwohnende, natürliche Person wird nur eine Bewilligung erteilt.</p>
b. Bewilligungs- erteilung	Art. 18 ¹ Anspruchsberechtigte gemäss Art. 17 erhalten für jeden auf ihren Namen und ihre Adresse im entsprechenden Postleitzahlkreis eingetragenen Motorwagen eine Parkierungsbewilligung für diesen Postleitzahlkreis. <p>² Sind andere Personen von der Parkierungsbeschränkung in Blauen Zonen gleichermaßen betroffen, kann die zuständige Instanz ihnen eine Parkierungsbewilligung gemäss Abs. 1 erteilen.</p> <p>³ Die zuständige Instanz kann in besonderen Fällen eine Parkierungsbewilligung für einen anderen Postleitzahlkreis erteilen.</p>
c. Gebühren- bemessung	Art. 18a ¹ Die Gebühr für die Bewilligungen gemäss Art. 17 und Art. 20 richtet sich nach dem Leergewicht des Fahrzeuges, das zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung eingelöst ist.

⁴ vom 11. Dezember 1996, AS 741.500.

	<p>² Sind mehrere Fahrzeuge eingelöst auf eine Kontrollschildnummer, für die die Bewilligung beantragt wird, so richtet sich die Gebühr nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Leergewicht.</p> <p>³ Die Gebühr nach Leergewicht unterscheidet sich je nach Antrieb des Fahrzeuges.</p> <p>⁴ Für auf Händlerschilder lautende Bewilligungen wird ein Leergewicht von 1600 kg angenommen.</p>
Provisorische Parkierungsbewilligung	Art. 19 Anwohnende erhalten für höchstens 45 Tage eine provisorische Parkierungsbewilligung für die Blaue Zone im entsprechenden Postleitzahlkreis, wenn sie sich beim Personenmeldeamt an- oder ummelden.
Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften	<p>Art. 20 ¹ Schriftenpolizeilich gemeldete Anwohnende erhalten je eine Parkierungsbewilligung für Fahrzeuggemeinschaften, wenn sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. in unterschiedlichen Postleitzahlkreisen wohnen; b. gemeinsam einen Motorwagen benutzen; c. nachweislich keinen zweiten Motorwagen halten; d. an der schriftenpolizeilich gemeldeten Adresse keinen privaten Parkierungsraum nutzen können; und e. diesbezüglich eine wahrheitsgemässe Selbstdeklaration einreichen. <p>² Parkierungsbewilligungen für Fahrzeuggemeinschaften werden nicht erteilt, wenn eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5 Parkplatzverordnung⁵ vorliegt.</p> <p>³ Die Bewilligung gilt für die Blaue Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. im Postleitzahlkreis der jeweils schriftenpolizeilich gemeldeten Adresse; oder b. eines anderen Postleitzahlkreises, wenn ein besonderer Fall vorliegt.
Parkierungsbewilligung stationsloser Autoverleih	<p>Art. 21 ¹ Anbietende von stationslosem Autoverleih erhalten eine Parkierungsbewilligung für jeden Motorwagen, der nachweislich:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. im stationslosen Betrieb eingebunden ist; und b. emissionslos angetrieben wird. <p>² Die Bewilligung gilt für alle Blauen Zonen.</p>
Parkierungsbewilligung Schichtdienst	<p>Art. 22 ¹ Schichtdienstmitarbeitende erhalten eine Parkierungsbewilligung, wenn ihnen für die Anreise oder für die Abreise von ihrem Arbeitsort kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht.</p> <p>² Die Bewilligung gilt während eines halben Tages für die Blauen Zonen im Postleitzahlkreis des Arbeitsorts.</p>
Parkierungsbewilligung öffentlicher Dienst	<p>Art. 23 ¹ Personen von ständigen Katastrophen- und Alarmorganisationen der öffentlichen Verwaltung erhalten für einen Motorwagen ihrer Wahl eine Parkierungsbewilligung, wenn sie für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.</p> <p>² Die Bewilligung gilt für alle Blauen Zonen.</p>
a. Katastrophen- und Alarmorganisationen	
b. Sicherheits- und Versorgungsorganisationen	<p>Art. 24 ¹ Personen von Sicherheits- und Versorgungsorganisationen der öffentlichen Verwaltung mit Schichtdienst erhalten eine Parkierungsbewilligung für einen Motorwagen ihrer Wahl, wenn sie den Dienstort mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachweislich nicht rechtzeitig erreichen oder nicht mehr verlassen können.</p> <p>² Die Bewilligung gilt für die Blauen Zonen im Postleitzahlkreis des Dienstorts.</p>
c. Dienstfahrzeuge	<p>Art. 25 ¹ Ständige Katastrophen- und Alarmorganisationen der öffentlichen Verwaltung erhalten für auf ihren Namen und ihre Adresse eingetragene Dienstfahrzeuge eine Parkierungsbewilligung, wenn sie für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.</p> <p>² Die Bewilligung gilt für alle Blauen Zonen.</p>
	III. Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen Gewerbe
Grundsatz	Art. 26 Parkierungs- und Zufahrtsbewilligungen für das Gewerbe beschränken sich auf leichte Motorwagen.

⁵ vom 11. Dezember 1996, AS 741.500.

Handwerks- und Servicebetriebe Blaue Zonen	<p>A. Einfache Parkierungsbewilligung</p> <p>Art. 27 ¹ Handwerks- und Servicebetriebe erhalten für auf ihre Firma eingetragene Liefer-, Werkstatt- oder Servicewagen eine Parkierungsbewilligung, wenn die Motorwagen zum Transport von umfangreichen oder schweren Materialien oder Werkzeugen benötigt werden.</p> <p>² Die Bewilligung berechtigt während der Gültigkeitsdauer zum zeitlich unbeschränkten Parkieren eines Motorwagens in allen Blauen Zonen.</p>
Allgemeines a. Parkierungsgebühren	<p>B. Erweiterte Bewilligungen</p> <p>Art. 28 Werden Erweiterte Bewilligungen verwendet, entfällt die Pflicht zur Entrichtung allfälliger Parkierungsgebühren.</p>
b. Parkierverbot	<p>Art. 29 Erweiterte Bewilligungen berechtigen nicht zum Parkieren auf für besonders bestimmte Nutzergruppen gekennzeichneten Parkfeldern.</p>
c. Zufahrt	<p>Art. 30 ¹ Erweiterte Bewilligungen berechtigen zur Zufahrt für die Auftragserfüllung in mit Fahrverboten signalisierte Zonen und Strassen, wenn die Zufahrt gemäss Signalisation nur mit Bewilligung erlaubt ist.</p> <p>² Bei Fahrverboten mit signalisierten Zufahrtszeiten kann mit der Erweiterten Bewilligung:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. während dieser Zeiten der Motorwagen parkiert werden; b. ausserhalb dieser Zeiten Güterumschlag getätigt werden. <p>³ Anderslautende Bestimmungen gemäss dieser Verordnung bleiben vorbehalten.</p>
Handwerks- und Servicebetriebe	<p>Art. 31 ¹ Handwerks- und Servicebetriebe erhalten eine Erweiterte Tages- oder Jahresbewilligung, sofern sie die Voraussetzungen gemäss Art. 27 Abs. 1 erfüllen.</p> <p>² Die Bewilligung berechtigt während der Gültigkeitsdauer zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in allen Blauen Zonen.</p> <p>³ Der Motorwagen kann während der Dauer der Auftragserfüllung zudem wie folgt parkiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr; b. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a: innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots; c. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. b: auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt.
Handelsreisende	<p>Art. 32 ¹ Handelsreisende erhalten für die Vorführung von umfangreichen, schweren, empfindlichen oder wertvollen Musterkollektionen eine Bewilligung.</p> <p>² Der Motorwagen kann während der Dauer der Vorführung der Musterkollektionen wie folgt parkiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. während längstens vier Stunden: <ul style="list-style-type: none"> 1. in allen Blauen Zonen, 2. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr; b. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a: während längstens zwei Stunden innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots; c. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. b: während längstens zwei Stunden auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt. <p>³ Die Ankunftszeit ist mittels Parkscheibe anzuzeigen.</p>
Ärztin und Arzt im Dienst	<p>Art. 33 ¹ Ärztinnen und Ärzte mit Praxistätigkeit in der Stadt erhalten eine Bewilligung, wenn sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die medizinische Grundversorgung der Bevölkerung sicherstellen; und b. Hausbesuche oder Pikettdienst leisten. <p>² Der Motorwagen kann während der ärztlichen Tätigkeit wie folgt parkiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. in allen Blauen Zonen; b. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr;

- c. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a und b: während längstens zwei Stunden innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots;
- d. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. c: während längstens zwei Stunden auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt.
- ³ Die Ankunftszeit ist in Fällen gemäss Abs. 2 lit. c und d mittels Parkscheibe anzuzeigen.
- Patientenbesuch Art. 34 ¹ Ärztinnen und Ärzte, Spitexorganisationen sowie freiberuflich tätiges Spitexpersonal mit Tätigkeit in der Stadt erhalten eine Bewilligung.
- ² Der Motorwagen kann während des Pflegeeinsatzes wie folgt parkiert werden:
- a. während längstens vier Stunden:
1. in allen Blauen Zonen,
 2. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr;
- b. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a: während längstens zwei Stunden innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots;
- c. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. b: während längstens zwei Stunden auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt.
- ³ Die Ankunftszeit ist mittels Parkscheibe anzuzeigen.
- ⁴ Der Stadtrat kann weitere bezugsberechtigte Gesundheitsberufe festlegen.
- Notfallmedizin Art. 35 ¹ Ärztinnen und Ärzte mit Notfalldienstplicht in der Stadt erhalten eine Bewilligung für die Dauer der ärztlichen Tätigkeit.
- ² Der Motorwagen kann während der ärztlichen Tätigkeit wie folgt parkiert werden:
- a. in allen Blauen Zonen;
- b. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr;
- c. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a und b: innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots;
- d. bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. c: auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt.
- C. Spezialbewilligungen Gewerbe**
- Marktfahrende Art. 36 ¹ Marktfahrende erhalten eine Parkierungs- und Zufahrtsbewilligung für die Teilnahme an
- a. durch die Stadtpolizei organisierten Lebensmittel-, Waren- und Flohmärkten, wenn sie eine Saisonbewilligung besitzen;
- b. durch die Stadtpolizei organisierten Christbaummärkten; oder
- c. an durch private Trägerschaften organisierten Lebensmittel- und Warenmärkten.
- ² Die Bewilligung gilt nicht für Weihnachtsmärkte.
- ³ Der Motorwagen kann während der Dauer des Markts gemäss allfälliger lokaler Weisung der Stadtpolizei wie folgt parkiert werden:
- a. in der Blauen Zone;
- b. auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr.
- ⁴ Die Bewilligung berechtigt während der Marktzeiten in Sperrzonen mit direktem Bezug zum Markt zu fahren.
- Taxistandplatz Art. 37 ¹ Die Nutzung von Taxistandplätzen auf öffentlichem Grund zur Aufnahme von Kundschaft erfordert:
- a. einen kantonalen Taxiausweis; und
- b. eine städtische Standplatzbewilligung.
- ² Die zuständige Instanz erteilt eine Standplatzbewilligung für Motorwagen mit kantonalen Taxifahrzeugbewilligung.
- ³ Liegt keine Taxifahrzeugbewilligung vor, ist die Standplatzbewilligung ungültig.

IV. Zufahrtsbewilligungen und Sonderbewilligungen

Zufahrtsbewilligungen	<p>Art. 38 ¹ Die zuständige Instanz kann Zufahrtsbewilligungen für ein Fahrzeug erteilen, wenn die Zufahrt in eine mit einem Fahrverbot signalisierte Zone und Strasse gemäss Signalisation nur mit Bewilligung erlaubt ist.</p> <p>² Die Tageszufahrtsbewilligung erfordert keinen besonderen Nachweis.</p> <p>³ Die Jahreszufahrtsbewilligung erhalten:</p> <ol style="list-style-type: none">Anwohnende der mit Fahrverboten signalisierten Zonen und Strassen;ansässige Geschäftsbetriebe der mit Fahrverboten signalisierten Zonen und Strassen;Inhabende von privaten Parkplätzen in den mit Fahrverboten signalisierten Zonen und Strassen;ähnlich betroffene Personen in der entsprechenden Zone oder Strasse.
Sonderbewilligung Private a. Berechtigung	<p>Art. 39 ¹ Gesuchstellende Personen erhalten bei Vorliegen besonderer Gründe eine Sonderbewilligung für:</p> <ol style="list-style-type: none">ein Fahrzeug zwecks Zufahrt in eine mit einem vorbehaltlosen Fahrverbot signalisierte Strasse oder Zone;das Parkieren eines leichten Motorwagens:<ol style="list-style-type: none">in Blauen Zonen,auf Parkierungsflächen mit Parkzeitbeschränkungen, oderin signalisierten oder markierten Bereichen mit Parkierungsverbot. <p>² Der Stadtrat bestimmt Fallkategorien, in denen besondere Gründe vorliegen.</p>
b. Gebühren	<p>Art. 40 ¹ Der Gebührenrahmen für Sonderbewilligungen richtet sich nach dem Anhang dieser Verordnung.</p> <p>² Die zuständige Instanz legt die Gebühr für Sonderbewilligungen im Einzelfall aufgrund folgender Kriterien fest:</p> <ol style="list-style-type: none">Umfang und Dauer der betreffenden Sonderbewilligung;Vergleich zu Gebühren ähnlicher Ausnahmbewilligungen.
Sonderbewilligung öffentlicher Dienst a. Kategorien	<p>Art. 41 ¹ Öffentliche Verwaltungen erhalten für auf ihren Namen und ihre Adresse eingetragene Dienstfahrzeuge eine Zufahrtsbewilligung für in mit Fahrverboten signalisierte Zonen und Strassen, wenn die Bewilligung für die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben erforderlich ist.</p> <p>² Sie erhalten zusätzlich eine Parkierungsbewilligung, sofern es sich beim Dienstfahrzeug um einen leichten Motorwagen handelt.</p> <p>³ Die Bestimmungen der Erweiterten Parkierungsbewilligung Gewerbe betreffend Parkierungsgebühren gemäss Art. 28 und Parkierverbot gemäss Art. 29 gelten sinngemäss.</p>
b. Parkierungsbewilligung	<p>Art. 42 ¹ Die Parkierungsbewilligung berechtigt zum zeitlich unbeschränkten Parkieren des Dienstfahrzeugs in allen Blauen Zonen.</p> <p>² Das Dienstfahrzeug kann während der Auftragserfüllung zudem wie folgt parkiert werden:</p> <ol style="list-style-type: none">auf Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung von 60 Minuten und mehr;bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. a: während längstens zwei Stunden innerhalb eines signalisierten oder markierten Parkverbots;bei fehlender Parkierungsmöglichkeit gemäss lit. b: während längstens zwei Stunden auf dem Trottoir, sofern für Zufussgehende ein mindestens 1,50 m breiter Durchgang frei bleibt. <p>³ Die Ankunftszeit ist in Fällen gemäss Abs. 2 lit. b und c mittels Parkscheibe anzuzeigen.</p>

V. Schlussbestimmungen

Aufhebung
bisherigen Rechts Art. 43 Die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung) vom 27. November 2011⁶ wird aufgehoben.

Inkrafttreten Art. 44 Der Stadtrat setzt diese Verordnung in Kraft.

**Anhang
Gebührenrahmen**

Bewilligungskategorien	Dauer	Gebührenrahmen
Art. 10 Ersatzbewilligung	bis 30 Tage	keine Gebühr
Art. 16 Tagesparkierungsbewilligung	Tag	Fr. 10.– bis 20.–
Art. 17–18a Anwohnendenparkierungsbewilligung für ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb	Jahr	Fr. –.35 bis –.45 je kg Fz.-Leergewicht
Anwohnendenparkierungsbewilligung für ein Fahrzeug mit emissionsfreiem Antrieb	Jahr	Fr. –.30 bis –.40 je kg Fz.-Leergewicht
Art. 19 Provisorische Parkierungsbewilligung	bis 45 Tage	Fr. 30.– bis 80.–
Art. 20 Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften für ein Fahrzeug mit fossilem Antrieb	Jahr	Fr. –.35 bis –.45 je kg Fz.-Leergewicht
Parkierungsbewilligung Fahrzeuggemeinschaften für ein Fahrzeug mit emissionsfreiem Antrieb	Jahr	Fr. –.30 bis –.40 je kg Fz.-Leergewicht
Art. 21 Parkierungsbewilligung stationsloser Autoverleih	Jahr	Fr. 900.– bis 1500.–
Art. 22 Parkierungsbewilligung Schichtdienst	halber Tag	Fr. 5.– bis 10.–
Art. 23–25 Parkierungsbewilligung öffentlicher Dienst	Jahr	keine Gebühr
Art. 27 Gewerbeparkierungsbewilligung Handwerks- und Servicebetriebe Blaue Zonen	Jahr	Fr. 360.– bis 540.–
Art. 31 Erweiterte Gewerbebewilligung für ansässige Handwerks- und Servicebetriebe	Tag Jahr	Fr. 20.– bis 30.– Fr. 1000.– bis 1400.–
Erweiterte Gewerbebewilligung für alle übrigen Handwerks- und Servicebetriebe	Tag Jahr	Fr. 20.– bis 30.– Fr. 1200.– bis 2400.–
Art. 32 Handelsreisende	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Art. 33 Ärztin und Arzt im Dienst	Jahr	Fr. 1200.– bis 2400.–
Art. 34 Patientenbesuch	Jahr	Fr. 100.– bis 200.–

⁶ AS 551.310

Art. 35 Notfallmedizin	Tag	keine Gebühr
Art. 36 Marktfahrende	Jahr	Fr. 60.– bis 120.–
Art. 37 Taxistandplatz	Jahr	Fr. 360.– bis 600.–
Art. 38 Abs. 1 und 2 Tageszufahrtsbewilligung	Tag	Fr. 5.– bis 15.–
Art. 38 Abs. 1 und 3 Jahreszufahrtsbewilligung	Jahr	Fr. 20.– bis 40.–
Art. 39 und 40 Sonderbewilligung Private	bis ein Jahr	Fr. 0.– bis 2400.–
Art. 41 und 42 Sonderbewilligung öffentlicher Dienst	bis ein Jahr	Fr. 0.– bis 540.–

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3874. 2024/491

Motion von Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne), Sophie Blaser (AL) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 30.10.2024: Einrichtung einer Fachstelle zur Prävention von sexualisierter Gewalt im Sport

Von Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne), Sophie Blaser (AL) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) ist am 30. Oktober 2024 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um eine Fachstelle einzurichten, welche die Prävention von sexualisierter Gewalt im Sport vorantreibt und unterstützt.

Begründung:

Auf Initiative des Zürcher Stadtverbandes für Sport (ZSS) wurde im März 2001 der «Verein zur Verhinderung von sexueller Ausbeutung von Kindern im Sport (VERSA)» gegründet. Der Verein VERSA setzt sich für dieses Ziel mit grossem Engagement ein. Er ist mit den Sportvereinen gut vernetzt und bietet sich den Vereinen als niederschwellige Anlaufstelle mit Sportkompetenz in dieser sensiblen Thematik an.

Dass VERSA seinen Zweck weitgehend erreicht, zeigt eine breit angelegte Situations- und Bedarfsanalyse der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (zhaw), die im Jahr 2021 durchgeführt wurde. Die Studie trägt den Titel «Verhinderung von sexueller Ausbeutung von Kindern im Kanton Zürich, Präventionsarbeit im ausserschulischen Bereich». Der Schlussbericht stellt VERSA ein gutes Zeugnis aus: Von den gut 300 teilnehmenden Sportvereinen im Kanton Zürich geben 46% an, dass sie von VERSA Unterstützung bezüglich der Thematik sexualisierte Gewalt an Kindern und Jugendlichen erhalten. VERSA geniesst also eine grosse Akzeptanz bei den Sportvereinen. Umso besorgniserregender ist es, wenn der Präsident des Vereins, Hermann Schumacher, Alarm schlägt. Der Vorstand des Vereins besteht aus sechs Mitgliedern, zwei davon sind ex officio dabei (Vertretung von Stadt- und Kantonspolizei). Der Präsident und ein weiteres Vorstandsmitglied sind über 60 Jahre alt; beide wollen in den nächsten Jahren kürzer zu treten. Es ist nicht gelungen, neue jüngere Vorstandsmitglieder zu finden, welche die Arbeit übernehmen.

Die Zeit ist gekommen, die wertvolle Arbeit, welche der Verein VERSA seit gut 20 Jahren leistet, in einer professionellen Struktur weiterzuführen und auszubauen. Dabei soll die Präventionsarbeit vom Jugendsport auf den gesamten Sportbereich ausgedehnt werden, wobei der Jugendsport in Vereinen im Fokus bleiben soll.

Die geforderte Fachstelle kann von einem Trägerverein (beispielsweise VERSA) geführt werden, der von der Stadt und evtl. vom Kanton jährliche Beiträge erhält. Die zu erbringenden Leistungen der Fachstelle

werden in einer Subventionsvereinbarung mit dem Trägerverein festgehalten. Als Alternative kann die geforderte Fachstelle in die städtische Verwaltung integriert werden. Es soll diejenige Struktur eingerichtet werden, mit der die Ziele am besten erreicht werden. In jedem Fall sind die Schnittstellen der neuen Fachstelle zur Fachstelle für Gewaltprävention im Schul- und Sportdepartement und zur Fachstelle Limita sowie zu weiteren Organisationen, die ähnliche Ziele verfolgen, zu definieren.

Mitteilung an den Stadtrat

3875. 2024/492

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP), Roger Bartholdi (SVP) und Stefan Urech (SVP) vom 30.10.2024:
Rathaus an der Limmat, Sanierung nur mit den absolut notwendigen Eingriffen und Erhalt des althrwürdigen Saals**

Von Samuel Balsiger (SVP), Roger Bartholdi (SVP) und Stefan Urech (SVP) ist am 30. Oktober 2024 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er beim Kanton darauf hinwirken kann, dass das Rathaus nur mit den absolut notwendigen Eingriffen saniert werden kann. Abgesehen von der Erneuerung der technischen Infrastruktur, damit Video-Live-Streaming möglich wird, soll der althrwürdige Saal, gemäss den Vorgaben der kantonalen und eidgenössischen Denkmalpflege, erhalten bleiben.

Begründung:

Die Chancen, dass die vom Kanton angedachte Sanierung des Rathauses mit grossen Veränderungen vor den Gerichten dem Druck des Heimatschutzes und der kantonalen und eidgenössischen Denkmalpflegekommission standhalten kann, sind gering bis nichtig. Folglich würde ein Festhalten am bisherigen Fahrplan nur ein Verlust an Zeit und Geld bedeuten.

Mitteilung an den Stadtrat

3876. 2024/493

**Postulat von Tanja Maag (AL) und Sophie Blaser (AL) vom 30.10.2024:
Teilnahme der Lernenden FaGe/AGS EFZ der Stiftung Alterswohnungen und der Spitex Zürich sowie weiteren Lernenden von stadtnahen Betrieben am Workshop «Tschäggschäss» der Fachstelle für Gleichstellung**

Von Tanja Maag (AL) und Sophie Blaser (AL) ist am 30. Oktober 2024 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie den Lernenden FaGe/AGS EFZ der Stiftung für Alterswohnungen und der Spitex Zürich sowie weiteren Lernenden von stadtnahen Betrieben die Teilnahme am Workshop «Tschäggschäss» (oder einem ähnlichen Angebot) der Fachstelle für Gleichstellung ermöglicht werden kann.

Begründung:

Die Fachstelle für Gleichstellung der Stadt Zürich ist (unter anderen Möglichkeiten) eine wichtige Anlaufstelle für Beratung bei sexistischer / sexueller Belästigung am Arbeitsplatz. Im Durchschnitt beantwortet die Fachstelle rund 530 Anfragen pro Jahr zu gleichstellungsrelevanten Themen – ein Drittel davon stammt aus der Stadtverwaltung. In den letzten Jahren liess sich ein starker Anstieg an Anfragen zum Thema sexuelle- oder sexistische Belästigung am Arbeitsplatz verzeichnen.

Die Fachstelle für Gleichstellung konzipiert ebenso spezifische Workshops für Jugendliche in Ausbildung. Ein aktuelles Angebot, der Workshop «Tschäggschäss» fokussiert auf Sensibilisierung für sexuelle und sexistische Belästigung am Arbeitsplatz. Jugendliche Lernende befinden sich aufgrund ihres Alters und Ausbildungsstatus am ausgeprägtesten in Abhängigkeits- und Machtgefällen. In der Gesundheitsversorgung gehören zudem Situationen in denen Nähe und Distanz ein Thema sind, zum Alltag,

Während alle Lernende des Stadtsitals Zürich und der Gesundheitszentren fürs Alter im ersten Ausbildungsjahr an einem entsprechenden sensibilisierenden Workshop der Fachstelle für Gleichstellung teil-

nehmen, ist die Regelung bei Lernenden der Stiftung Alterswohnungen und der Spitex Zürich weniger eindeutig. Insbesondere im ambulanten Pflegebereich, wo jugendliche Lernende ohne den schützenden Rahmen der eigenen Abteilung tätig sind, ist es sehr wichtig, der Sensibilisierung zum Thema sexistische und sexuelle Belästigung genügend Raum zu geben. Eine entsprechende spezifische Kursteilnahme soll in Zusammenarbeit mit SAW und Spitex Zürich und allenfalls weiteren stadtnahen Betrieben erwogen werden.

Mitteilung an den Stadtrat

3877. 2024/494

**Interpellation der GLP-Fraktion vom 30.10.2024:
Fangewalt an Fussballspielen und Stadionsicherheit, Mietkonditionen für das Letzigrund-Stadion, Möglichkeiten für eine Verweigerung von Spielen im Stadion oder des Lizenzierungsgesuchs, alternative Stadionnutzungen und Auftrag an die Taskforce Sport im Nachgang zum letzten Derby sowie Forderungen an die beiden Clubs**

Von der GLP-Fraktion ist am 30. Oktober 2024 folgende Interpellation eingereicht worden:

Vor dem Zürcher Derby am Samstag, 19. Oktober 2024 zwischen dem Grasshopper Club Zürich und dem FC Zürich ist es zu mehreren Polizei-Einsätzen gekommen. Während des Spiels zeigte die Zürcher Südkurve ein Transparent mit der Aufschrift: «Nämed mir de Hauptigang – bruched ihr de Notusgang».

Kurz vor 14 Uhr kam es am Bahnhof Hardbrücke zu einer Auseinandersetzung zwischen Anhängern der beiden Clubs, als rund fünfzig verummte Personen die S 9 stürmten. Beim Start des FCZ-Fanmarsches bei der Bäckeranlage erlitt ein Verkehrspolizist durch die Detonation eines Knallkörpers ein Knalltrauma. Er musste sich in ärztlicher Behandlung begeben.

Die Verantwortung für die Gewährleistung der Sicherheit im Zusammenhang mit Sportanlässen liegt bei mehreren Akteuren, darunter Stadionsicherheit, Stadtpolizei Zürich (Stapo), Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Fanarbeit und die Clubs selbst. Auch die Geschäftsprüfungskommission (GPK) zeigt sich besorgt über die zunehmende Fangewalt, insbesondere rund um Risikospiele. Nach Einschätzung der Stapo hat die Gewaltbereitschaft in den letzten Jahren zugenommen.

Vor dem besagten Derby fielen Personen aus dem FCZ-Umfeld mit Gewalttätigkeiten fernab eines Fussballspiels in Zürich auf: Am Mittwochabend überfielen 40 bis 60 bewaffnete FCZ-Anhänger in Rickenbach rund zehn GC-Fans. Letztere bereiteten dort eine Choreografie für das Stadtderby vom vergangenen Samstag vor. Es hätte ein grösseres Fan-Kunstwerk werden sollen. ... Beim Bahnhof Rickenbach gab es weitere Schmierereien. Darunter der – mittlerweile übermalte – Spruch: «Züri sinder no nie gsi, jetzt nödmal meh Wis», daneben das FCZ-Logo. Eine Anspielung auf einen Vorfall vor zwei Wochen, als FCZ-Chaoten an der Chilbi Wiesendangen GC-Fans verprügelten. Damals äusserte sich der FCZ auf Anfrage nicht konkret zum Vorfall in Wiesendangen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Zu welchen Konditionen vermietet die Stadt Zürich das Letzigrund-Stadion dem FC Zürich und dem Grasshopper Club Zürich?
2. In wie fern ist im Mietvertrag geregelt, unter welchen Umständen den Clubs das Recht im Stadion zu spielen, verweigert wird? Falls keine Regelung bestehend ist, wird der Stadtrat eine solche Vertragsklausel bei nächstmöglicher Gelegenheit in den Mietvertrag aufnehmen? Falls nicht, aus welchen Gründen?
3. In den jährlichen Lizenzgesuchen der (Profi-)Fussballvereine müssen die Clubs gegenüber der Swiss Football League ein verbindliches, dem Lizenzantrag gerechtes, Stadion angeben. Welche Umstände müssten gegeben sein, damit der Stadtrat einem Proficlub der Stadt Zürich, aus dessen Umfeld ein erhebliches Gewaltpotential ausgeht, eine Nutzung des Stadions Letzigrund für die jährlichen Lizenzierungsgesuche verweigert?
4. Welche Stadionnutzungen könnte sich der Stadtrat anstelle der Vermietung an einen oder beide Proficlubs der Stadt Zürich im Stadion Letzigrund vorstellen?
5. Welchen Auftrag hat die Taskforce Sport, die am 23. Oktober 2024 von der Kantonspolizei ins Leben gerufen wurde? Ab wann ist mit ersten Resultaten der Taskforce zu rechnen?
6. Welche Forderungen hat das Sportdepartment im Gespräch mit dem FC Zürich und mit dem Grasshopper Club im Nachgang zum Derby gestellt?

Mitteilung an den Stadtrat

Die Motion, die zwei Postulate und die Interpellation werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

3878. 2024/495

Schriftliche Anfrage von Flurin Capaul (FDP), Michael Schmid (FDP) und Jehuda Spielman (FDP) vom 30.10.2024:

Raubkunst aus der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR), Erfassung und Erforschung der Provenienz in den städtischen Kunstsammlungen, Schwerpunkte für die Provenienzforschung und berücksichtigte Richtlinien sowie Abklärungen hinsichtlich eines Bezugs zur DDR

Von Flurin Capaul (FDP), Michael Schmid (FDP) und Jehuda Spielman (FDP) ist am 30. Oktober 2024 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die SRF Sendung Kontext vom 24. Januar 2024 beleuchtete einen bis anhin wenig beachteten Aspekt der Provenienzforschung: Raubkunst aus der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR).

Die zitierte Forschungseinrichtung «Deutsches Zentrum Kulturgutverluste» berichtet, dass seit 1973 Sammler in der DDR Opfer von systematischen Kulturgüterentzügen wurden.

Weiter wird aufgezeigt, dass in der DDR eingezogenes Kulturgut via «Die Kunst und Antiquitäten GmbH» (KuA) in den Westen verkauft wurde und die Schweiz dabei eine Rolle spielte.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. In welchen städtischen Kunstsammlungen (z.B. städtische Kunstsammlung des Hochbaudepartement) wird die Provenienz der vorliegenden Kulturgüter systematisch erfasst und / oder erforscht? In welchen nicht?
2. In welchen städtisch unterstützten Kunstsammlungen (z.B. Museum Rietberg oder Kunsthaus) wird die Provenienz der vorliegenden Kulturgüter systematisch erfasst und / oder erforscht? In welchen nicht?
3. Welche Schwerpunkte legt die Provenienzforschung der jeweiligen Institute/Sammlungen?
4. Gibt es neben der Washington Richtlinien (NS-verfolgungsbedingt entzogener Kulturgüter) weitere internationale Richtlinien welche die Stadt Zürich berücksichtigt und gegebenenfalls einfordert?
5. Wird ein Bezug zur DDR bei der Provenienzforschung der jeweiligen Institute/Sammlungen abgeklärt?
6. Gibt es Werke in den jeweiligen Instituten/Sammlungen bei denen ein Verdacht besteht, dass sie von der DDR eingezogen wurden?

Mitteilung an den Stadtrat

K e n n t n i s n a h m e n

3879. 2024/373

Schriftliche Anfrage von Christian Häberli (AL) und Dr. David Garcia Nuñez (AL) vom 10.07.2024:

Tariffestlegung für die Fernwärmenetze, Zuständigkeit für den Fernwärmearif ab 2025, erwartbare Tarifierpassungen, Festlegung des Fernwärmearifs in einer Verordnung von allgemeiner Wichtigkeit und Grundsätze für die Kalkulation der Fernwärmearife sowie zentrale Erkenntnisse aus dem Rechtsgutachten zur Beurteilung eines Einheitstarifs

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 3095 vom 23. Oktober 2024).

Nächste Sitzung: 6. November 2024, 17.00 Uhr