

Nein zu Gebührenwucher bei Freizeitanlagen

Die vom Stadtrat eingeführten Gebühren bei Sportanlagen der öffentlichen Hand führen bereits zu Ärger bei der Bezahlung. Geht es nach der geplanten Parkplatzverordnung, muss flächendeckend auf sämtlichen öffentlichen und privaten Freizeitanlagen eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt werden. Dies betrifft nicht nur die Freizeitsportler und Grossverteiler, sondern auch Püntiker, Kirchgänger und Spaziergänger. Diesen Gebührenwucher gilt es mit einem Nein zur PPVO zu stoppen.



Gebührenwucher im Freizeitsport ist unfair – deshalb sagen Sportler Nein zur PPVO.

Winterthur: Seit dem 1. Juli 2015 sind die Parkplätze bei Sportanlagen der öffentlichen Hand an diversen Orten gebührenpflichtig. Da der Stadt die Montage von Automaten zu teuer war, kann man die Parktickets nur per Handy lösen. Dieses Zahlssystem überfordert diverse Vereinsportler. Per Handy muss man vor Ort eine 0848-Nummer anrufen und die Bezahlung mit einer Tastenkombination auslösen. Verlässt man den Parkplatz, muss man die gleiche Nummer nochmals anrufen. Möglich ist dies nur mit Handys, die bereits registriert sind. Falls etwas nicht funktioniert, ist die Helpline nur bis 17 Uhr erreichbar. Jemand, der kein Handy auf sich trägt oder keinen Akku mehr hat, kann kein Ticket lösen. Dies hat kurz nach der Einführung der Gebühren prompt schon zu Parkbussen geführt.

Mit der geplanten PPVO soll nun flächendeckend auf allen Freizeitanlagen in der ganzen Stadt eine «lenkungs-wirksame» Parkplatzbewirtschaftung eingeführt werden. Dies sowohl bei den Sportanlagen der öffentlichen Hand wie

auch auf den privaten Kundenparkplätzen von sogenannten Freizeitanlagen. Diese Regelung betrifft sämtliche Anlagen mit mehr als 10 Parkplätzen. Betroffen davon wären zum Beispiel der Parkplatz beim Römerholz, das Bäuml, der Römerpark, die Sportanlagen im Sporer (Fussball- und Reitplatz), die Pünten Oberi/Riedgraben und Rosenberg, die Sportanlage Talwiesen, die katholischen Kirchen St. Laurentius (Wülflingen) und die Herz-Jesu-Kirche im Mattenbach, die Schwimmbäder Töss und Wolfensberg, die Kletterhalle und das Tennis-Center Auwiesen in Töss. Dies sind nur einige Beispiele. Im Gemeinderat fiel das Votum, dass man die Freizeitsportler von der Strasse haben möchte und deshalb diese Regelung notwendig sei. Dieses Ansinnen ist unfair. Zudem greift der Gemeinderat mit dieser Regelung auch gravierend in die Freizeitgestaltung ganz vieler Menschen in unserer Stadt ein. Dies gilt es zu stoppen.



«ich sage nein»



Als ehrenamtlicher Junioren-Trainer engagiere ich mich für die Kinder und den Breitensport. Wenn ich zum Training fahre, habe ich immer viel Material dabei. Deshalb bin ich auf das Auto angewiesen. Ich fände es unfair, wenn ich jährlich mehrere hundert Franken für einen Parkplatz bei den Sportanlagen bezahlen müsste. Deshalb kommt von mir ein sportliches Nein zur Parkplatzverordnung.

Chris Baitella, U9-Junioren-Trainer Pfadi Winterthur

► Setzen auch Sie ein Zeichen und tragen Sie sich unter www.ppv0-nein.ch als bekennender Gegner der Parkplatzverordnung ein

Breit abgestütztes Komitee gegen die PPVO



Am 18. Oktober 2015 sagen neben zahlreichen Privatpersonen folgende Winterthurer Organisationen Nein zur Parkplatzverordnung.

Wocheneinkauf wird teurer

Nicht nur die Betreiber von Freizeitanlagen, sondern auch die Grossverteiler müssten in allen Filialen auf dem ganzen Stadtgebiet gebührenpflichtige Parkplätze einführen. Mit einer erzwungenen Erhöhung der bestehenden Parkgebühren ist ebenfalls zu rechnen. Zudem sollen die Kundenparkplätze bei Erweiterungen oder Neubauten gemäss PPVO massiv eingeschränkt werden. Gleichzeitig nutzen umliegende Regionen eine liberale Handhabung desselben Themas zur Steigerung ihrer Standortattraktivität. Stellt sich die Frage, weshalb auswärtige Firmen noch in den Werkplatz Winterthur investieren sollen, wenn sie hier die Politik dermassen drangsaliert, während sie in anderen Gemeinden mit ihren Bedürfnissen willkommen sind. Die PPVO schwächt die Entwicklungschancen der Winterthurer Wirtschaft.

Komitee «Nein zur Parkplatzverordnung»

tribüne: fdp-kantonsrat dieter kläy

Mobility Pricing – Diskussion zur Unzeit



Die FDP setzt sich als liberale Partei für die freie Wahl des Verkehrsmittels ein. Doch diese Wahlfreiheit wird zunehmend eingeschränkt. Aktuelles Beispiel in

Winterthur ist die restriktive Parkplatzverordnung, die die FDP ablehnt. Auf Bundesebene ist derzeit ein Konzeptbericht Mobilität in Vernehmlassung, der Verkehrslenkungsmaßnahmen beinhaltet und bei den Verkehrsabgaben in die Hoheit der Kantone eingreifen will.

Mit benutzungsbezogenen Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr will der Bundesrat die Mobilitätsnachfrage beeinflussen. Er hat einen entsprechenden Konzeptbericht in die Vernehmlassung geschickt. Mobility Pricing soll Verkehrsspitzen brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreichen. 2014 wurden auf dem Nationalstrassennetz über 20000 Stautunden gezählt. Die dadurch entstandenen volkswirtschaftlichen Mehrkosten werden auf zirka eine Milliarde Franken pro Jahr geschätzt. Für die Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme der Mobilität sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu rechnen. Bevölkerung und Wirtschaft sind jederzeit auf eine funktionierende Strassenverkehrsinfrastruktur angewiesen.

Fragliche Lenkungswirkung

Das vom Bund angedachte Zwangsinterventionssystem in der Verkehrslenkung muss kritisch hinterfragt werden. Mit Blick auf die Erfahrungen im Ausland ist es fraglich, ob mit einem sol-

chen System langfristig die angestrebte Entlastung erzielt werden kann. Der Einbezug von Nationalstrassen, Kantonsstrassen und Strassen in der Agglomeration deutet auf eine administrativ aufwendige und umfassende Verkehrslenkung hin. Zwar verspricht der Bund das Lenkungssystem ohne Mehrbelastung für den Einzelnen zu konzipieren, doch sollen finanzielle Mehrbelastungen zu Spitzenzeiten mit einer Reduktion der Verkehrsabgaben kompensiert werden. Damit greift der Bund in die Hoheit der Kantone ein, da diese die Verkehrsabgaben erheben.

Und das Gewerbe?

85 Prozent der Güterverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich künftig nichts ändern. Zum einen soll die verkehrslenkende Massnahme in den Städten und Agglomerationen erfolgen, wo das Gewerbe besonders gefördert ist. Zum anderen können die Gewerbetreibenden in der Erfüllung der Kundenwünsche in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen. Für das Gewerbe drohen höhere Kosten. Konsequenterweise müsste das Nachfahrverbot gelockert werden.

Falsches Signal an den Arbeitsmarkt

Mobility Pricing bestraft aber auch Pendlerinnen und Pendler, ob auf der Strasse oder auf der Schiene. Die Forderung, dass Arbeitnehmende dort arbeiten, wo sie wohnen, tönt gut, ist aber realitätsfremd. Die Mehrheit der Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler kann die Arbeitszeit nicht frei wählen. Zudem widerspricht der Ansatz der von Bund und Kantonen immer wieder geforderten Flexibilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Er steht auch im Widerspruch der Pflicht einer arbeitssuchenden Person, eine Arbeits-

stelle annehmen zu müssen, die pro Weg zwei Stunden oder bis zu 100 Kilometer vom Wohnort entfernt ist. Solche Distanzen werden heute als zumutbar beurteilt. Da der Konzeptbericht Mobilität auch eine stärkere Bepreisung des öffentlichen Verkehrsmittels in Spitzenzeiten anstrebt, ist ein Umsteigen auf Bahn oder Bus keine Option. Die Kapazitäten wären auch gar nicht vorhanden. In jedem Fall soll die Mobilität verteuert werden. Damit entfaltet Mobility Pricing auch eine Wirkung auf die Arbeitsmarktpolitik, was der Bundesrat in seinem Bericht ausblendet. Zu Stosszeiten sind viele Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler auf verlässliche Verbindungen mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr angewiesen. Das wird auch in Zukunft nicht ändern.

Infrastruktur nachfragegerecht ausbauen

Derzeit stehen sowohl auf Kantons- wie auch auf Bundesebene wichtige verkehrspolitische Debatten an. Der sich im Ständerat in Beratung befindende Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) strebt eine langfristig gesicherte Strassenfinanzierung und den Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur – primär die Beseitigung von Engpässen – an. 2016 wird für die Verkehrsinfrastrukturen zum Schlüsseljahr. Vor dem Hintergrund der aktuellen Projekte (Sanierungstunnel am Gotthard, NAF, Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung) ist der Zeitpunkt für eine Diskussion zu Mobility Pricing denkbar schlecht gewählt.

Dieter Kläy, Winterthur, ist FDP-Kantonsrat.

Eine Ersatzwahl und ein verschobener Termin

Winterthur: Neben den National- und Ständeratswahlen sowie der Abstimmung über die neue Parkplatzverordnung hat das Winterthurer Stimmvolk der Stadtkreise Altstadt und Töss über eine weitere Vorlage zu befinden:

- Für die Ersatzwahl eines Mitglieds der Kreisschulpflege Stadt-Töss für den Rest der Amtszeit 2014–2018 findet ein zweiter Wahlgang statt. Im ersten Wahlgang vom 14. Juni 2015 hatte keine kandidierende Person das absolute Mehr erreicht. Weiterhin als Kandidatinnen zur Verfügung stehen Monica Della Vedova Mumenthaler (parteielos) und Karin «Luna» Nyffenegger (AL).
- Die von der Reformierten Kirche der Stadt Winterthur auf den 18. Oktober

geplante Abstimmung zur «Kulturkirche Rosenberg» wird neu auf den 22. November angesetzt. Dies wird möglich, weil der Kanton an diesem Datum eine Abstimmung angesetzt hat. Für die Wahlbüros und für den Versand der Stimmunterlagen bringt dieser Entscheid eine deutliche Entlastung. Mit der Auszählung der Nationalratswahlen steht für die Wahlbüros auch ohne diese Vorlage ein aufwendiges Wochenende bevor.

Die Referendumsabstimmung der Reformierten Kirche führt die Stadt im Auftrag der Reformierten Kirche der Stadt Winterthur durch. Diese Abstimmung betrifft nur Mitglieder der Reformierten Kirche ab 16 Jahren. red.

ANZEIGE