



Substanzielles Protokoll 154. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 30. Juni 2021, 16.45 Uhr bis 19.25 Uhr, in der Halle 9
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsident Mischa Schiowow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Anaïs Rufer

Anwesend: 118 Mitglieder

Abwesend: Andreas Kirstein (AL), Andrea Leitner Verhoeven (AL), Claudia Rabelbauer (EVP),
Matthias Renggli (SP), Natascha Wey (SP), Vera Ziswiler (SP), 1 Sitz vakant

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

1. Mitteilungen

19. [2019/436](#) Weisung vom 30.10.2019:
Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich,
Festsetzung

VTE

Mitteilungen

Es werden keine Mitteilungen zur Kenntnis gebracht.

Geschäfte

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 153, Beschluss-Nr. 4144/2021).

Beschlüsse:

Gemeinsame Behandlung der Anträge 6 und 7

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Heidi Egger (SP): Im Jahre 2019 haben wir gemeinsam mit einer breiten Klimaallianz dem Stadtrat den Auftrag erteilt, das Klimaziel Netto-Null-CO₂-Emissionen bis 2030 in der Gemeindeordnung zu verankern. Jetzt fordern wir, dass diese Ziele im Verkehrsrichtplan eingetragen werden. Deswegen soll mit Antrag 6 unter Punkt 2 als neues Ziel festgehalten werden, dass die stadtverträgliche Mobilität ihren Teil zum Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgasen bis 2030 beitragen soll. Bei Antrag 7 geht es ebenfalls um Netto-Null-Treibhausgasen bis 2030: Wir möchten, dass der Stadtrat als Massnahme zum Klimaziel ein Konzept ausarbeitet. Weiter fordern wir, dass der fossilbetriebene Verkehr reduziert wird. Bei 2030 statt 2040 bleiben wir, weil die Zeit knapp ist, um die Klimaerwärmung von mehr als 1,5 Grad zu verhindern. Wir müssen schnell konkrete Massnahmen umsetzen.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): In der Gesamtstrategie Verkehr sind bereits im regionalen Richtplan verschiedene Ziele definiert, die für den Umwelt- und Klimaschutz eminent wichtig sind. So wird unter anderem festgehalten, dass die stadtverträgliche Mobilität zur Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft beitragen soll. Zu diesem Ziel wird auf kommunaler Ebene das Klimaziel Netto-Null bis 2030 hinzugefügt. In Richtplanlogik wird auch eine Massnahme definiert, namentlich im Antrag 7, in dem die Erarbeitung von Konzepten zur Erreichung der Netto-Null-Ziele bis 2030 gefordert wird. Die Grünliberalen, die alleine in der Minderheit 1 sind, stellen das Netto-Null-Ziel in keiner Weise in Frage. Wir hinterfragen aber den Zeithorizont von 2030 und zerbrechen uns angesichts der enormen Herausforderung, die die Zielerreichung mit sich bringt, den Kopf darüber, inwieweit die Erarbeitung von Konzepten wirklich genügt, um dieses Ziel in den nächsten acht Jahren erreichen zu können. Die GLP hat den Stadtrat aufgefordert, das ambitionierte Klimaziel bis 2030 anzugehen, sie muss aber angesichts der vorgelegten Weisung GR Nr. 2021/177, die derzeit in der Spezialkommission Gesundheits- und Umweltdepartement (SK GUD) beraten wird, ernüchternd feststellen, dass Netto-Null bis 2040 zwar ein sehr ambitioniertes Ziel, aber auch ein realisierbares Ziel darstellt. Die Grünliberalen haben sich in einer Fraktionserklärung bereits dazu bekannt, dass sie in

Anbetracht der Ausführungen des Stadtrats als auch von wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis von Klima, Umwelt, städtischer Bevölkerung und lokaler Wirtschaft, das Ziel Netto-Null bis 2040 als richtig erachten. Wir stellen den Antrag, die Mobilitätsfrage mit dem Klimaziel bis 2040 zu verknüpfen. Abschliessend zitiere ich aus der Weisung: «Wenn man Netto-Null bis 2040 erreichen will, bedeutet das, dass man die direkten Emissionen im Verkehrsbereich um 75 Prozent senken muss. Das heisst, die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) müssen um 40 Prozent zunehmen und der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss um 15 Prozent abnehmen. Dies gilt in einer wachsenden Stadt.» Ob diese Konzepte nun reichen, die Sie im Antrag 7 als Massnahme fordern, um das Ziel bis 2030 zu erreichen, ist zu bezweifeln. Deswegen sagt die GLP klar «ja» zum Netto-Null-Ziel und zu Massnahmen, die für die Erreichung notwendig sind, aber bis 2040.

Roger Bartholdi (SVP): *Es ist unbestritten, dass eine Netto-Null-Erreichung im Jahre X schön wäre. Noch ist aber unbekannt, wie wir dieses Ziel erreichen. Meine Vorrednerin hat es gerade gesagt: Es sollen der MIV reduziert und der ÖV um 40 Prozent ausgebaut werden. Das kostet viel Geld und die entsprechenden Massnahmen sind zu definieren. Im Antrag 7 ist eine Richtung absehbar, es steht, der fossilbetriebene Verkehr soll reduziert werden. Das ist ein überflüssiger Satz, denn dieser Verkehr nimmt täglich ab. Wir sind ganz klar dagegen, dieses Ziel hier aufzuführen, vor allem dann, wenn nicht klar ist, mit welchen Massnahmen dieses zu erreichen ist.*

Weitere Wortmeldung:

Ernst Danner (EVP): *Die EVP ist auch Teil der Klimaallianz, die möchte, dass das Netto-Null-Ziel erreicht wird. Aus Sicht der EVP ist ein Erreichen dieses Ziels bis 2030 nicht realistisch. Ein Erreichen bis 2040 ist bereits äusserst ehrgeizig. Die EVP ist der Meinung, dass wir beim Verkehrsplan, der doch noch einiges an Utopien enthält, nahe an der Realität bleiben sollten. Die EVP findet es deswegen ehrlicher, dem Antrag der GLP zu folgen.*

Änderungsantrag 6 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (2)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(2) Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis ins Jahr 2030 aus.

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(2) Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis ins Jahr 2040 aus.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit 1:	Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Referentin; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit 2:	Roger Bartholdi (SVP), Referent; Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Minderheit 2 / Stadtrat	0 Stimmen
Antrag Mehrheit	59 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>31 Stimmen</u>
Total	90 Stimmen
= absolutes Mehr	46 Stimmen
Enthaltungen	17

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Änderungsantrag 7 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / Neue Massnahme (10)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(10) Die Stadt erarbeitet Konzepte wie das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis ins Jahr 2030 erreicht werden kann. Dazu soll der fossilbetriebene Verkehr entsprechend reduziert werden.

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(10) Die Stadt erarbeitet Konzepte wie das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis ins Jahr 2040 erreicht werden kann. Dazu soll der fossilbetriebene Verkehr entsprechend reduziert werden.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung der Änderungsanträge.

Mehrheit:	Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit 1:	Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Referentin; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit 2:	Roger Bartholdi (SVP) Referent; Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Minderheit 2 / Stadtrat	12 Stimmen
Antrag Mehrheit	61 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>15 Stimmen</u>
Total	88 Stimmen
= absolutes Mehr	45 Stimmen
Enthaltungen	17

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 8

Kommissionsmehrheit Anträge 8 bis 10

Brigitte Fürer (Grüne): Beim Antrag 8 geht es darum, dass in Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr auf der Ebene Ziele und Massnahmen die Fachplanung Hitzeminderung und der Klimaschutz prominenter aufgenommen werden sollen. Es handelt sich um keine abschliessende Aufzählung, aber es ist uns wichtig, diese Themen so zu ergänzen, weil mit der Erarbeitung des Richtplans gestartet wurde, bevor die Fachplanung Hitzeminderung fertiggestellt war. Ich bin diesbezüglich anderer Meinung als Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und finde es wichtig, den Klimaschutz ebenfalls zu erwähnen. Beim Antrag 9 geht es darum, den ganzen Strassenraum anzuschauen und nicht nur entlang des Strassenraums bioklimatische Massnahmen vorzusehen. Es geht darum, dass man die Verkehrswege mit ihrem riesigen Potenzial hinsichtlich Hitzeminderung und Lokalklima mitdenkt. Auf der Massnahmenebene möchten wir Präzisierungen einführen. Es geht nicht nur um die Beschattung, sondern auch um den grössten Nutzen, nämlich die Begrünung. Hier möchten wir darauf hinweisen, dass mit der Entwässerung, die auch Raum braucht, sorgsam umgegangen werden soll. Ein Richtplan ist immer auch ein räumliches Koordinationsinstrument, deswegen ist es wichtig, dies dort zu erwähnen. Nicht zuletzt sollen die Konzepte auch langfristig aufzeigen, wo Verbesserungen möglich sind, wie dies in der Stadt bei Tiefbauprojekten auch der Fall ist. Wo kann der Handlungsspielraum genutzt werden? Dass die Anliegen zur Verbesserung des Lokalklimas frühzeitig in die Planung einbezogen werden, ist leider noch keine Selbstverständlichkeit. Dieser Änderungsantrag soll auch Ingenieure und Projektleiterinnen motivieren und inspirieren, jetzt schon zu beginnen, denn es kann bereits vor der Umsetzung des Richtplans viel getan werden.

Kommissionsminderheit

Stephan Iten (SVP): Die SVP unterstützt die Massnahmen des Stadtrats. Gegen den Fachplan Hitzeminderung hat sich die SVP im Rahmen der Beratung der Weisung bereits ausgesprochen. Wenn man im Fachplan Hitzeminderung schaut, was im Strassenraum angedacht ist, redet man die ganze Zeit von Bäumen, die Schatten spenden. Dies wird mit dem Alleenkonzept bereits ausgeführt. Das Wort «Klimaschutz» ist so schwammig. Ich meine, wie kann man das Klima schützen? Das Klima kann man gar nicht schützen, deswegen gehört das auch nicht in den Richtplan. Die SVP lehnt den Antrag ab.

Änderungsantrag 8 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / Massnahme (2)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (2) Die Stadt stimmt die inhaltlichen Stossrichtungen und Zielsetzungen des Verkehrs mit diversen städtischen Strategien und Konzepten wie beispielsweise dem Masterplan Energie, dem Masterplan Umwelt, der Fachplanung Hitzeminderung, dem Klimaschutz und dem Alleenkonzept ab.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmont (FDP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 94 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 9

Begründung Kommissionsantrag siehe Antrag 8

Änderungsantrag 9 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / (3)

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (3) ~~Entlang von Verkehrswegen und in Fussgängerbereichen~~Im Strassenraum wird ein angenehmes Lokalklima angestrebt. Dies gilt insbesondere für Gebiete, die aufgrund der Lage und der Stadtstrukturtypen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind sowie eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen; ~~den sogenannten Hotspots~~ (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kap. 3.5, ~~Karte der Hotspots~~Umweltverträgliche räumliche Entwicklung).

Zustimmung: Brigitte Fürer (Grüne), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 108 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 10

Begründung Kommissionsmehrheit siehe Antrag 8

Kommissionsminderheit

Stephan Iten (SVP): Bei diesem Antrag hätte die SVP auch mitgemacht. Das Regenwasserkonzept unterstützen wir – auch in mehreren anderen Anträgen. Hier geht es aber um den letzten Satz: «Die Stadt entwickelt Konzepte zur langfristigen und messbaren Verbesserung der Situation und wirkt im Rahmen von Bauprojekten im öffentlichen Raum auf die Umsetzung bioklimatischer Massnahmen hin.» Dieser Satz sagt rein gar nichts aus. Es gibt keine konkrete Massnahme in diesem Satz, weswegen er auch nicht in den Richtplan gehört. Warum die FDP hier mitmacht, ist mir ein Rätsel.

Weitere Wortmeldungen:

Cathrine Pauli (FDP): Ich muss hier vor allem der SVP gegenüber noch einmal etwas klarstellen. Die FDP versucht, in der klimathematischen Debatte eine Sachdiskussion zu führen sowie punktuell zu diskutieren und zu entscheiden, ob etwas in einem gewissen Zusammenhang Sinn ergibt oder nicht. Wir sprechen hier über Massnahmen wie die Hitze mindern. Die FDP ist der Meinung, dass die Stadt diesbezüglich etwas Gutes tut.

Stephan Iten (SVP): Die FDP versucht sich zuerst als Velopartei, nun als Umweltpartei. Das kann man euch ja überlassen, aber hier geht es um Massnahmen. Die Stadt entwickelt Konzepte, das sind keine Massnahmen. Dieser Satz sagt sowohl alles, als auch nichts aus, weshalb ich nicht verstehe, wieso die FDP hier mitmacht und behauptet, sie sei eine klimafreundliche Partei.

Änderungsantrag 10 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen /
Massnahme (6)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (6) Entlang von Verkehrswegen und in Fussgängerbereichen, Im Strassenraum, insbesondere in Gebieten, die aufgrund der Lage und der Stadtstrukturtypen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind sowie eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kap. 3.5, Karte der Hotspots Umweltverträgliche räumliche Entwicklung), sind Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas beispielsweise durch Begrünung, Beschattung, Retention und/oder Versickerung/Entsiegelung von Oberflächen zu prüfen und umzusetzen. Die Stadt entwickelt Konzepte zur langfristigen und messbaren Verbesserung der Situation und wirkt im Rahmen von Bauprojekten im öffentlichen Raum auf die Umsetzung bioklimatischer Massnahmen hin.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Brigitte Fürer (Grüne), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmunt (FDP)
Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 94 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 11

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Christine Seidler (SP): Mit der Innenentwicklung wird der Freiraum weniger und die Nutzungsansprüche am Freiraum werden mehr. Der Antrag hätte zum Ziel gehabt, dass man im Rahmen von strategischen Gesamtverkehrsplanungen oder Projekten ein Flächenmanagement definiert und anwendet, damit die Ziele aller Forderungen hätten erreicht werden können. Das Flächenmanagement wäre der strategische Schlüssel, um Ziel- und Nutzungskonflikte zu lösen und übergeordnete Herausforderungen wie Qualitätssteigerungen, Effizienz, Hitzeminderung, Entlastung oder die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum anzugehen. Damit die flächenpolitischen Ziele punktgenau zu erreichen sind, müssen sie im Rahmen eines nachhaltigen Flächenmanagements operationalisiert werden. Aus anderen Städten sind genau zwei Wege zu beobachten: Der eine ist das Kontierungssystem und der andere wäre der Eintrag im Richtplan. Die Verwaltung lehnt dies ab. Was sie aufnimmt, ist die Verankerung der Fachplanung Hitzeminderung. Ich bin enttäuscht, hier unterzugehen, aber manchmal bin ich der Zeit wohl einfach fünfzehn Jahre voraus.

Sven Sobernheim (GLP): Alle diese Worte habe ich schon einmal gelesen, als die SP den kommunalen Richtplan gefordert hat. Genau dies ist das Ziel des kommunalen Richtplans: Ein Flächenmanagement zu machen, um den öffentlichen Raum in geregelte Bahnen zu bringen. Wenn ich dann in den kommunalen Richtplan schreiben muss, dass dieser seinen Job als kommunaler Richtplan machen muss, wird es schwierig. Wenn ich jetzt noch ein Gesamtkonzept fordere, wird dies entweder demokratisch nicht genügend legitimiert sein, weil es eine Stufe zu tief ist, oder der Stadtrat schreibt noch einmal einen kommunalen Richtplan mit Ergänzungen und Anhängen.

Änderungsantrag 11 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / Neue Massnahme (8)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(8) Im Rahmen von strategischen Gesamtverkehrsplanungen und -projekten wird ein strategisches Flächenmanagement definiert und angewandt, das kontextuell zur Zielerfüllung Förderung Langsamverkehr, Aufenthaltsqualität, Flächeneffizienz und Fachplanung Hitzeminderung führt.

Mehrheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Brigitte Fürer (Grüne), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Dominique Zygmont (FDP)

Minderheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 68 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 12

Kommissionsreferent:

Stephan Iten (SVP): Versiegelte Flächen sind im Rat oft ein Thema. Verkehrs- und Parkierungsflächen leiten heute das Regenwasser in Kanalisationen ab. Dass Wasser, das im Boden versickert, beim Verdunsten einen Kühleffekt hat, ist heute erwiesen. Es gibt verschiedene Arten von versickerungsfähigen Materialien. Es gibt zum Beispiel versickerungsfähige Pflaster mit aufgeweiteten Fugen, die sehr gut bei Quartierstrassen verwendet werden können. Ebenfalls gibt es versickerungsfähigen Asphalt, sogenannten Drainasphalt, der einen Abfluss von bis zu 90 Prozent aufweist. Gleichzeitig hat dieser Asphalt noch einen kleinen Nebeneffekt. Er reduziert den Lärm nämlich um 2 Dezibel, so viel wie eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h. Es gibt auch versickerungsfähigen Beton, der zum Beispiel bei Busstationen verwendet werden kann. So können wir eine sehr grosse Fläche in der Stadt Zürich entsiegeln, die Luft abkühlen und die Kanalisationen und Kläranlagen entlasten.

Änderungsantrag 12 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / Neue Massnahme (9)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(9) Versickerungsfähige Verkehrs- und Parkierungsflächen sollen in Betracht gezogen werden.

Zustimmung: Stephan Iten (SVP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 108 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 13

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Heidi Egger (SP): *Damit all diese Klimaanträge durchgesetzt werden können, braucht es auch Bund und Kanton. Deswegen beantragen wir im Antrag 13, dass sich die Stadt bei Bund und Kanton für die Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen durch den Verkehr im Stadtgebiet einsetzt.*

Dominique Zygmont (FDP): *Es ist absolut richtig, dass die Stadt Klimapolitik betreibt und sich für weniger Treibhausgase einsetzt. Doch, was hat dieser Antrag im Richtplan verloren? Wir planen hier keinen Raum, es scheint mir mehr ein Auftrag zu sein, mit wem man einen Kaffee im Kanton oder beim Bund trinken sollte. Zur Erinnerung: Es gibt städtische Vertreter und Vertreterinnen in beiden Räten und das wären die Leute, die die Anliegen der Stadt in den Kanton oder ins Bundesparlament tragen sollten. Dieser Antrag gehört für die Minderheit nicht in den Richtplan und ist problematisch, was den föderalen Staatsaufbau in unserem Land anbelangt.*

Änderungsantrag 13 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / Neue Massnahme (11)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(11) Die Stadt setzt sich beim Bund und Kanton dafür ein, dass der Ausstoss von Treibhausgasen durch den Verkehr auf dem Stadtgebiet reduziert werden kann.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 14

Themenbereich Strassenlärm

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Marco Denoth (SP): *Strassenlärm ist ein grosses Problem in der Stadt Zürich. Insbesondere nach den beiden Entscheiden des Baurekursgerichts, das die Baubewilligungen an der Brunau- und der Winterthurerstrasse wegen Lärmproblemen aufgehoben hat. Bis*

jetzt sind Wohnbauprojekte an stark befahrenen Strassen mit einer kantonalen Ausnahmegewilligung bewilligt worden. Doch mit der neuen Praxis des Gerichts wird dies nun in Frage gestellt. Aus diesem Grund möchten wir die Herausforderung in der Siedlungsentwicklung mit Strassen ergänzen und machen diesen Eintrag im Verkehrsrichtplan.

Cathrine Pauli (FDP): *Es gibt die Lärmschutzverordnung, es gibt das Umweltschutzgesetz und wir sind eigentlich der Meinung, dass wir zuerst einmal dies klären und nicht noch mehr Verkomplizierungen hineinbringen sollten, indem im regionalen Richtplan eine Verknüpfung mit Siedlung und Verkehr hergestellt wird. Wir wollen wirklich nicht noch mehr Öl in dieses komplexe Thema giessen. Ausserdem erachten wir die eidgenössischen Vorschriften und juristischen Auslegungen des Bundes- und Verwaltungsgerichts als ausreichend einschneidend für den Wohnungsbau. Diese Formulierung wollen wir zurzeit nicht in unserem Richtplan und lehnen den Änderungsantrag deswegen ab.*

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): *Mich haben beide Voten etwas verwirrt. Ich kann nicht sagen, was die Minderheit unternehmen möchte, um das Problem des Lärmschutzes zu lösen. Wir werden später noch auf die Forderungen kommen, wie dies die GLP sieht. Ich tue mich schwer damit, dass Hochbauprojekte in der Stadt aufgrund von Strassenlärm nicht gebaut werden können. Ich bin aber auch über den Mehrheitssprecher irritiert, der sagt, es sei erst ein Problem, seit es aktuelle Baurekursgerichtsentscheide gibt. Es ist offensichtlich ein Dilemma, indem wir uns befinden. Die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements hat vor einigen Wochen versprochen, das Problem vor den Sommerferien zu lösen. Wir debattieren immer noch über diesen Strassenlärm, der viel in dieser Stadt verhindert und blockiert. Ich bin deswegen sehr gespannt, wie wir uns dem gegenüberstellen werden, aber auch, ob wir noch Voten hören werden, die dies als grundsätzliches Problem erachten.*

Änderungsantrag 14 zu Kapitel 3 Abstimmung Verkehr – Siedlung / 3.2 Auswirkungen der Siedlungsverdichtung / 2. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Diese Entwicklung stellt die Stadt vor folgende Herausforderungen:

[...]

- Rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen Infrastrukturen und Kapazitäten bei zunehmender Siedlungs- und Arbeitsplatzverdichtung.
- Strassenlärmschutz entlang von stark belasteten Strassenabschnitten, die eine enge Abstimmung von Siedlung (Nutzung, Bebauung) und Verkehr (Verkehrslenkung, Betrieb) erfordern.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 15

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Im Richtplan strebt der Stadtrat flächendeckend Tempo 30 an. Dies immer mit der Begründung des Lärmschutzes. Ich habe STR Richard Wolff aber schon mehrmals ertappt. Als er sich dann auch ertappt fühlte, schwenkte er mit seiner Begründung von Tempo 30. Es ging dann plötzlich nur noch um Verkehrssicherheit, und als er dann eingesehen hat, dass es auch nicht darum geht, ist er mit der Begründung der Aufenthaltsqualität gekommen. Diese Tempo 30-Massnahmen, die hier vorgeschlagen werden, sind rein ideologisch. Mit lärmarmen Belägen werden die Lärmschutzmassnahmen an der Quelle bereits erfüllt. Deswegen braucht es dort, wo lärmarme Beläge eingelegt sind, keine Temporeduktionen mehr. Die SVP sieht es ein, dass man bei Quartierstrassen aus Sicherheitsgründen Zone 30 mit lärmarmen Belägen kombinieren könnte. Alles andere würde der Schikane des Autofahrens dienen.

Markus Knauss (Grüne): Seit dem Erlass der Lärmschutzverordnung ist Strassenlärm ein Problem in der Stadt Zürich. Dies hat damit zu tun, dass viele Zürcher Wohnquartiere an Haupteinfallsachsen liegen. Die 140 000 Lärmbetroffenen sind nicht nur absolut, sondern auch relativ gesehen die grösste Anzahl von Lärmbetroffenen in einer Gemeinde. Dies ist rund ein Drittel. Überall sonst ist das Problem weniger virulent. Die Lärmbelastung führt nicht nur zu massiven gesundheitlichen Problemen, sondern auch zu Problemen bei der baulichen Verdichtung. Das Bundesgericht hat bezüglich Lärmschutz klar und eindeutig geurteilt. Die Verweigerung eines wirksamen Lärmschutzes durch Massnahmen an der Quelle dürfen bei den Strassen nur als Ultima Ratio dienen. Bei den Brauprojekten wurde verschiedentlich angesprochen, dass Projekte an grossen Strassen nicht zugelassen wurden, weil es dort einfach zu laut ist. Es ist also höchste Zeit, dass die Stadt Zürich handelt. Mit unseren Richtplaneinträgen machen wir nichts anderes, als das, was eigentlich das übergeordnete Recht bereits vorgibt, nämlich, dass wir das planerisch vorsehen. Wenn es uns nicht gelingt das Strassenproblem zu lösen, dann ist die Verdichtung in der Stadt Zürich gestorben. Zum konkreten Antrag der SVP und einer bürgerlichen Minderheit, die sagen, lärmarme Beläge retten uns vor allem: Das ist ein doppelter Grundlagenirrtum. Lärmschutzprobleme gibt es nicht an Erschliessungsstrassen, sondern vor allem an stark befahrenen Strassen. Hier haben wir das Problem, dass die Lärmgrenzwerte nicht etwa um ein, zwei oder drei Dezibel überschritten werden, sondern um drei bis neun Dezibel. Lärmarme Beläge haben zu Beginn zwar eine sehr gute Wirkung, aber sie verlieren die Wirkung technisch bedingt relativ schnell. Die Stadt rechnet damit, dass zum Schluss, nach zwei bis drei Jahren, noch zwei Dezibel übrigbleiben. Es gibt also noch immer einen grossen «Gap» zwischen dem, was erreicht werden muss, damit Bauen möglich wird. Ich verstehe auch nicht ganz, weshalb ein solcher Vorstoss von den Bürgerlichen kommt, ich kann mir das nur so erklären, dass Beton aus ihrer Sicht nicht genug kosten kann. Lärmarme Beläge sind im ganzen Lebenszyklus etwa doppelt so teuer. Man kann sie schon verbauen, aber in fünfzehn Jahren werden wir viele Probleme haben, da der Unterhalt sehr viel teurer wird. Die Quintessenz daraus ist: Es braucht beides. Es braucht eine effiziente, betriebliche Massnahme, die auch in zehn Jahren noch besteht, das ist Tempo 30 und es braucht lärmarme Beläge, aber nur als zusätzliche Massnahmen zu Tempo 30.

Änderungsantrag 15 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (5)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(5) Bei Strassenabschnitten, auf welchen lärmarme Beläge eingelegt sind, gilt Tempo 50. Tempo 30 oder Zone 30 in Kombination mit lärmarmen Belägen gilt nur auf Erschliessungsstrassen.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 16

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): *Ich staune immer wieder, dass in den vom Tiefbauamt vorgelegten Projekten immer noch mit den herkömmlichen Belägen geplant wird. Aber man redet von Lärmschutz und setzt wieder auf Tempo 30, statt endlich einmal Flüsterbeläge zu verwenden, die erwiesenermassen eine höhere Lärmreduktion aufweisen. Dies sollte nun im Richtplan endlich geändert werden. Es gibt inzwischen neue, helle lärmarme Beläge, die einen Kühleffekt von 12 Grad aufweisen und erst noch eine hohe Standzeit erzielen. Dazu gibt es ein neues Forschungsergebnis, das SRF am 19. Juni 2021 publiziert hat. Die Beläge werden nicht wie in der Besonderen Kommission (BeKo) beschrieben mit einem Kalkgemisch aufbereitet, sondern es werden helle Kieselsteine unter den Asphalt gemischt. Auch wenn das Tiefbauamt das gewünschte Ergebnis ihres ersten getesteten Kalkbelags dementiert, steht in diesem Bericht, dass in Luzern und Zürich demnächst erste Strassen mit dem neuen Belag gebaut werden, auch wenn sie etwas teurer sind. Es ist unverständlich, wenn diese Massnahmen bei Strassensanierungen nicht in den Richtplan sollen. Es ist ein neues Forschungsergebnis und es wäre also nicht peinlich, wenn Sie auf meinen Antrag schwenken würden.*

Pascal Lamprecht (SP): *Flüsterbeläge sind immer noch teuer und sie haben nach neusten Erkenntnissen eine geringe Lebensdauer. Der Effekt von Flüsterbelägen lässt definitiv nach. Was wir danach haben, sind ganz viele Baustellen, die auch Lärm erzeugen. Die Lärmschutzverordnung ist so noch nicht umsetzbar. Wir benötigen die Flüsterbeläge allenfalls als Ergänzung zur Hitzeminderung und in Kombination mit Tempo 30 und nicht als alleinige Alternative. In Form eines Postulats hätte man darüber diskutieren können, aber in dieser strikten Form lehnt dies die Mehrheit der Kommission ab.*

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): *Die «Wissenschaftsgläubigkeitspartei» GLP lehnt diesen Antrag ebenfalls ab. Es gibt viel Forschung und viel Fortschritt zum Thema. Aber, man ist in der Forschung noch nicht so weit. Die Minderheit will, dass nur noch helle und lärmarme Beläge verwendet werden, dies zum Beispiel auch in Wäldern oder Einfamilienhäuserstrassen. Man hatte bei diesem Antrag die fünf grössten Achsen im Kopf und dachte, es sei eine gute Idee, hat dann aber vergessen, wie viele Strassen es in der Gemeinde noch gibt, bei denen weder ein heller noch ein lärmarmen Belag eine sinnvolle Investition wäre.*

Änderungsantrag 16 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen /
Neue Massnahme (7)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden
Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(7) Bei Strassensanierungen werden nur noch helle und lärmarme Beläge verwendet.

Mehrheit:	Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 17

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne): Ich habe zuvor ausgeführt, dass wir vor allem an den überkommunalen Strassen eine starke Lärmbelastung haben und es wäre unsinnig, wenn wir in diesem kommunalen Richtplan keine planerische Aussage machen würden, wie wir uns den Lärmschutz vorstellen. Wir haben einerseits eine einfache, effiziente, kostengünstige Massnahme mit Tempo 30 und es ist uns auch klar, dass dies alleine vermutlich nicht reichen wird. Deswegen beantragen auch wir, dass lärmarme Beläge eingesetzt werden sollen. Dies ist in erster Linie eine planerische Aussage zum Vorgehen bei einer Lärmbelastung von überkommunalen Strassen. Auch der Kanton hat ein Lärmbelastungsproblem. In einer Antwort auf die kantonsrätliche Anfrage KR Nr. 325/2019 habe ich gelesen, dass der Kanton Zürich schon in 33 Gemeinden Planungsstudien und Lärmgutachten in Auftrag gegeben und übrigens auch an diversen überkommunalen Strassen schon Tempo 30 verfügt hat. Es ist klar, auch der Kanton Zürich wird nicht darum herumkommen, sich dieser Lärmschutzfrage zu stellen. Es ergibt durchaus Sinn, dass die Gemeinde, in der die Hälfte aller Lärmbetroffenen im Kanton lebt, auch einmal sagt, wie sie es sich vorstellt, dass der Kanton dies lösen soll.

Stephan Iten (SVP): Bei lärmarmen Belägen auf kommunalen Strassen ist die SVP dabei, aber bei Tempo 30 sicher nicht. Ihr fordert immer den Fünfer und das Weggli. Aber wir brauchen ein leistungsfähiges Strassennetz für den Gewerbeverkehr, den Schwerlastverkehr, den ÖV und auch für den motorisierten Privatverkehr. Mit flächendeckendem Tempo 30 ist dies nicht mehr der Fall. Der Kanton hat hier auch noch ein Wörtchen mitzureden. Er hat gemäss Kantonsverfassung Artikel 104 einen Auftrag und wird dies nie und nimmer bewilligen können.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Es ist zwar durchaus so, dass wir den Grundsatz nicht in Frage stellen, aber im kommunalen Richtplan etwas für den überkommunalen Richtplan festzusetzen, ist nicht zielführend. Dafür brauchen wir eine Revision des regionalen Richtplans.

Markus Knauss (Grüne): *Stephan Iten (SVP), du sagst, mit Tempo 30 wird die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes beeinträchtigt. Das stimmt natürlich überhaupt nicht. Wir bringen leider mit Tempo 30 oder Tempo 50 genau gleich viele Autos durch eine Strasse. Es gibt einen Grundsatz: Der halbe Tachoabstand ist der Abstand, den du zum Auto vor dir halten musst. Wenn du dies mit Tempo 30 und Tempo 50 hochrechnest, wirst du feststellen, dass derselbe Durchfluss resultiert. Es gibt sogar Studien, die sagen, dass der Durchfluss mit kontinuierlichem und langsamem Verkehr höher ist. Das ganze System in der Stadt ist sowieso ganz anders ausgelegt. Wir haben ganz viele Lichtsignalanlagen und ob du jetzt mit 30 oder 50 km/h auf ein Lichtsignal zufährst und anhältst, spielt überhaupt keine Rolle.*

Stephan Iten (SVP): *Es ist immer wieder toll, wenn ich mir von einem «grünen» Velofahrer sagen lassen muss, wie ein Auto funktioniert. An der Röschibachstrasse/Ausfahrt Nordstrasse hat man Tempo 30 eingeführt und nun bildet sich Stau, weil der Durchfluss geringer ist. Markus Knauss (Grüne), bitte erzähle nicht immer nur Theorien, man muss auch die Praxis anschauen.*

Änderungsantrag 17 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / Neues Ziel (3)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(3) Angepasste Geschwindigkeiten auf überkommunalen Strassen

Auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben und es sind lärmarme Beläge zu verbauen.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 18 und 19

Thema Raum zwischen Fassade zu Fassade

Kommissionsminderheit:

Dominique Zygmunt (FDP): *Wir haben im Siedlungsrichtplan schon viel über die Gestaltung unserer Stadt gesprochen. Jetzt sind wir im Verkehrsrichtplan und im Kapitel Gesamtstrategie Verkehr. Das Thema des Raums zwischen Fassade und Fassade kommt erneut auf. Einerseits als Ziel und weiter unten als Massnahme. Die Minderheit beantragt Ihnen, den Verweis «Fassade zu Fassade» zu streichen – an beiden Orten. Für uns handelt es sich schlichtweg um eine Bestimmung, die im Verkehrsrichtplan nichts verloren hat und auch für die Gesamtstrategie Verkehr, um die es hier gehen soll, belanglos ist. Zum anderen sind wir ebenfalls kritisch, ob es sich hierbei um eine sinnvolle städtische Aufgabe handelt. Die Stadt soll also das Zusammenspiel der Gestaltung*

von öffentlichen und privaten Räumen von Fassaden zu Fassaden berücksichtigen und dafür ein Konzept erstellen. Bereits jetzt bestehen genügend Vorschriften, die die Gestaltung für Bauten regulieren. Der Ansatz, dass es jetzt noch ein übergreifendes Kriterium geben soll, in dem Fassaden gesamthaft und über mehrere Bauwerke hinweg mit einem Konzept geregelt werden, erschliesst sich uns nicht.

Kommissionsmehrheit Antrag 18 und 19:

Marco Denoth (SP): *Für mich ist der Raum zwischen Fassade und Fassade sehr wichtig. Wir reden ja in diesen Massnahmen und Zielen von Stadtachsen. Die Behauptung in den Raum zu stellen, dass man von privaten Räumen sprechen muss, ist irreführend, weil der öffentliche Raum bei Stadtachsen eigentlich bis zur Fassade der Häuser geht und keine Vorgärten mit privatem Raum mehr vorhanden ist. Darum ist das Ziel, in solchen wichtigen Stadtachsen von Fassade zu Fassade und nicht in Trottoirs, Parkplätzen und Strassen zu denken, für mich sehr sinnvoll. Es geht um Stadtachsen und nicht um Quartierstrassen.*

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Die Grünliberalen lehnen den Streichungsantrag ab. Dass die FDP diesen Antrag erneut unterstützt, ist nachvollziehbar. Es gilt aber trotzdem zu betonen, dass dies eines der Ziele und eine der Massnahmen ist, die aufgenommen wurden, um den Siedlungsrichtplan auf den Verkehrsrichtplan abzustimmen. Man hat aufgelistet, was schon im regionalen Verkehrsrichtplan steht und was man aufgrund des Siedlungsrichtplans noch neu als Ziel und Massnahme dazu nehmen möchte. Wie die GLP bereits in ihrer Fraktionserklärung erläutert hat, hätten wir uns gewünscht, dass diese Verzahnung zwischen dem Siedlungs- und dem Verkehrsrichtplan stattfindet und jetzt nicht so gekünstelt daherkommt. Man hätte aufzeigen sollen, was diese Raumsicherung für den Verkehr und die Siedlung bedeutet. Gerade diese Planung von Fassade zu Fassade hätte ein Beispiel sein können, wie der Raum von morgen unter Berücksichtigung aller Komponenten angegangen werden könnte. Kurzum: Wir haben uns schon beim Siedlungsrichtplan für die Lösung «Fassade zu Fassade» bekannt und stimmen jetzt konsequenterweise auch an dieser Stelle zu.*

Ernst Danner (EVP): *Marco Denoth (SP) hat es bereits gesagt: Bei den Stadtachsen muss der öffentliche Raum von Fassade zu Fassade reichen. Wenn ich unsere Zürcher Stadtachsen anschau, dann gibt es schon Strassen, die das erfüllen, aber es gibt auch viele, bei denen dies nicht der Fall ist. Wenn man das umsetzen möchte, müsste man die entsprechenden Eigentumsverhältnisse massiv ändern. Dies ist ein Eingriff, der unseres Erachtens nicht gerechtfertigt ist. Es ist unseres Erachtens auch nicht gerechtfertigt, dass man hier den öffentlichen Raum derart ausdehnt. Es gibt nach wie vor, beispielsweise an der Schaffhauserstrasse, noch jede Menge an privatem Grundeigentum, das sogar ökologisch gesehen teils besser ist als das öffentliche Grundeigentum. Hier zwangsweise etwas durchzusetzen und zu enteignen finden wir unsinnig und deswegen unterstützen wir den Minderheitsantrag.*

Änderungsantrag 18 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / (1)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (1) Ein System von Stadtachsen, die den Siedlungskörper durchziehen und vielfältige Nutzungsansprüche auf sich vereinen, dient durch gute, zusammenhängende Gestaltung der Lesbarkeit, Orientierung, Image- und Identitätsbildung des Stadtgebiets. Das Zusammenspiel der Gestaltung öffentlicher und privater Räume von Fassade zu Fassade ist dabei von grosser Bedeutung (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2).

Mehrheit: Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 19 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.4 Massnahmen / (4)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (4) Die Stadt erarbeitet Konzepte für eine gute, zusammenhängend einheitliche Gestaltung der einzelnen Stadtachsen und setzt diese Konzepte nach Möglichkeit um. Das Zusammenspiel der Gestaltung öffentlicher und privater Räume von Fassade zu Fassade wird dabei berücksichtigt (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2).

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 20

Themenbereich E-Mobilität

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Dominique Zygmont (FDP): *Mobilität ist etwas, das sich ständig verändert. Treiber dieser Veränderung ist die technologische Entwicklung, die eigentlich seit der Industrialisierung den Menschen erlaubt, schneller und bequemer längere Strecken zurückzulegen. Nicht erst seit heute wissen wir, dass die Technologie einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, dass die Mobilität auch umweltfreundlicher wird. Damit können wir das Ziel erreichen, ein leistungsfähiges Mobilitätssystem bereitzustellen und damit Klimaziele nicht als Gegensatz zu Mobilitätszielen zu verstehen. Immer mehr Menschen entscheiden sich, auf eine ökologisch sinnvolle Mobilitätsform umzusteigen. Hierzu gehört aktuell*

vor allem die E-Mobilität. Mit dem Antrag der Mehrheit können wir anerkennen, dass innovative Mobilitätsformen für eine Stadt wie Zürich einen wesentlichen Beitrag leisten können. Dafür muss die Stadt schon heute die richtigen Rahmenbedingungen setzen und das können Sie mit diesem Antrag. Dazu gehört, die Transformation in der E-Mobilität mit einer Strategie zu begleiten und dafür eine bessere Infrastruktur – auch im öffentlichen Raum – zur Verfügung zu stellen. Wir wissen nicht, wie die Menschen in 20, 30 oder 100 Jahren unterwegs sein werden, aber ich garantiere Ihnen, sie sind trotz Zoom und Pandemie immer noch unterwegs. Legen wir den Zürcherinnen und Zürchern also die richtigen Rahmenbedingungen vor die Füsse. Wir verleihen ihnen dabei keine Flügel, aber die Möglichkeit ihre Ziele mit möglichst umweltfreundlichen Methoden zu erreichen.

Sven Sobernheim (GLP): *Es ist interessant, dass dieser Antrag vom Freisinn kommt, der immer noch meint, wir hätten den Technologieentscheid noch nicht zu Gunsten der Elektromobilität getroffen, sondern der denkt, dass sich auch eine andere Form – wie z. B. Wasserstoff – durchsetzen könnte. Was ich aber wirklich schlimm finde, ist, dass dieser Antrag von der SP unterstützt wird. Dieser Antrag widerspricht allem, was wir in der Fraktionserklärung der SP gehört haben, er widerspricht allem, was die SP bisher gefordert hat. Dieser Antrag fordert nämlich nicht, die Mobilität zu steuern, sondern die grenzenlose Mobilität zu ermöglichen. Dies geschieht nicht nur, wenn die Mobilität ökologisch ist, sondern auch, wenn sie möglichst individuell stattfindet. Es widerspricht also einer intelligenten Verkehrssteuerung, die flächeneffiziente Fahrzeuge bevorzugen soll und widerspricht allem, was wir sonst in diesem Richtplan beschliessen wollen. Weiter hat es auch nichts mit der Elektromobilität zu tun, sondern nur mit freier Fahrt für freie Bürger.*

Weitere Wortmeldung:

Pascal Lamprecht (SP): *In meinen Augen hat sich Sven Sobernheim (GLP) ein bisschen zu stark auf die Begründung gestützt, wie sie in der Kommission geäußert wurde. Entscheidend ist jedoch nur, was hier steht. Wir interpretieren dies vielleicht etwas anders. Aus unserer Sicht müssen wir hier nicht den Teufel an die Wand malen. Wir wollen die Rahmenbedingungen schaffen und nicht schon im Vornhinein etwas abwürgen, bei dem wir nicht wissen, wie es in Zukunft aussehen wird.*

Änderungsantrag 20 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / Neues Ziel (4)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(4) Innovative Mobilitätsformen

Die grosse Veränderung der individuellen Mobilität aufgrund technologischer Entwicklungen, die sich bereits heute aber umso mehr in den kommenden Jahren abzeichnet, soll von der Stadt mittels geeigneter Rahmenbedingungen ermöglicht werden. Damit wird eine nachhaltige Mobilität unterstützt sowie ein integriertes, leistungsfähiges Mobilitätssystem geschaffen, das technologische Entwicklungen und deren Beiträge hinsichtlich Ökologie, Individualität und Leistungsfähigkeit als Chance wahrnimmt.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Brigitte Fürer (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 21

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP) beantragt für die Mehrheit neu folgende Änderung: Eine Mehrheit unterstützt fossilfreie Verkehrsträger. Dazu gehört auch die Elektromobilität als Teil davon. Der Anteil von Elektrofahrzeugen nimmt zu und darum möchte eine Mehrheit entsprechend mitziehen und mehr Ladestationen ermöglichen. Aus Sicht der SP kann das durchaus auch in Parkhäusern oder Parkieranlagen der Fall sein. Wir wollen keine E-Zapfsäulen in Blauen Zonen. Wir sind natürlich auch etwas schlauer geworden und haben gemerkt, dass die Verankerung dieses Ziels im Richtplan in Bezug auf private Parkieranlagen nicht ganz stufengerecht ist und deswegen werden wir, in Absprache mit allen anderen Partnern der Mehrheit, das Wort «privat» streichen.

Stephan Iten (SVP): Auch wir sind für die Förderung der Elektromobilität, hier liegt nicht das Problem. Wir waren bisher in der Ablehnung, weil die Forderung auch in Richtung der Privaten ging. Von Privaten zu fordern, dass diese die Ladestationen erweitern müssen, das geht einfach nicht. Dies ist kein Bestandteil eines Richtplans. Aber wenn ihr das streicht, dann werden wir schwenken und dem Antrag zustimmen.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Wir sind beim Thema Elektromobilität angelangt und ich möchte noch einige allgemeine Bemerkungen zu Sinn oder Unsinn von Elektroautos sagen. Es scheint mir, dass es sich dabei um das Lieblingsspielzeug der grossen Jungs aus dem Silicon Valley handelt und wenn ich hier herumschaue, habe ich das Gefühl, es hat auch im Gemeinderat grosse Jungs. Diese Spielzeuge sind allerdings nicht so klein, wie Sie es sich vielleicht aus dem Sandkasten gewohnt sind, sondern es hat darunter durchaus eigentliche Monstertrucks. Es fällt mir daher schwer, den Beteuerungen von Dominique Zygmunt (FDP) nach Unterstützung von möglichst umweltfreundlichen Methoden in der Verkehrspolitik zu trauen. Die Elektroautos sind das grüne Mäntelchen der Automobilindustrie. Die, die ihr Image mit Diesel geschädigt hat, braucht einen neuen Marketingaufhänger. Ich möchte Ihnen etwas mit auf den Weg geben. Im Magazin des Tages-Anzeiger hat der Wissenschaftsjournalist Mathias Plüss drei Wahrheiten zum Thema Elektroautos auf den Punkt gebracht. Erstens sagt er: «Es gibt keine ökologischen Autos.» Punkt zwei: «Wer umweltfreundlich fahren will, nimmt den Zug, den Bus, das Velo, gelegentlich das Mietauto. Wer trotzdem unbedingt ein eigenes Auto möchte, kauft möglichst ein leichtes Fahrzeug, mit möglichst kleinem Motor und benutzt es möglichst lange. Ob es mit Strom, Benzin oder Diesel betrieben wird, ist weniger wichtig.» Das heisst, statt der Förderung der Elektroautos, müssten Sie auch die Förderung der kleinen und leichten Autos propagieren, wenn Sie wirklich etwas für die Umwelt tun wollen. Uns stellen sich eigentlich nur zwei Fragen: Wollen wir Ladestationen im öffentlichen Raum und wollen wir diese Ladeinfrastruktur staatlich fördern? Unsere Antwort ist klar: Es werden keine Ladestationen im öffentlichen Raum benötigt. Der öffentliche Raum ist uns zu kostbar. Kann ein Parkplatz aufgehoben werden, dann nutzen wir den frei werdenden Platz für einen Veloweg, einen Baum oder eine Grünfläche. Wenn Ladestationen errichtet werden, heisst das, dass neue Leitungen erstellt werden müssen. Einen solchen Parkplatz dann später wieder abzubauen, aus welchen guten Gründen auch immer, ist schwieriger. Und nein, wir wollen diese Ladeinfrastruktur in keiner Art und Weise fördern. Die SP hat den Antrag ein wenig abgeschwächt, es geht nicht mehr um private

Parkierungsanlagen. Der Titel heisst zwar «Förderung von fossilfreien Verkehrsmitteln», doch es geht nur darum, wie man das Elektroauto fördern kann. Wir hatten vorgeschlagen, den Passus mit zwei Änderungen zu unterstützen. Wir finden, dass die Installation, der Betrieb und der Unterhalt von E-Ladestationen verursachergerecht finanziert werden müssen und es keinerlei Subventionierung durch die öffentliche Hand geben darf. Die SP wollte diese Änderungsanträge nicht annehmen, weshalb wir nun die Anträge 21 und 27 ablehnen werden.

Dominique Zygmunt (FDP): *Ich mache darauf aufmerksam, Markus Knauss (Grüne), dass wir schon gefordert hatten, dass z. B. bei den Parkgebühren die Grösse und die Umweltfreundlichkeit der Autos eine Rolle spielen. Leider hat diese Forderung im Gemeinderat keine Mehrheit gefunden. Um das geht es hier aber nicht. Es geht darum, dass in der Mobilität eine grosse Transformation stattfindet. Wir können etwas dafür tun, dass diese in Zürich eine bessere Grundlage findet. Darum ging es auch im Antrag davor. Hier haben wir jetzt eine ganz konkrete Massnahme auf dem Tisch: Ladestationen. Das Elektroauto ist ein Weg, wie wir in einem Gesamtmobilitätssystem ein Angebot schaffen können, das umweltfreundlicher ist, als das heutige. Das Problem lösen wir nicht, indem wir sagen, das E-Auto ist schlecht und das E-Velo ist gut. Es ist wichtig, dass wir Infrastruktur für diejenigen Leute schaffen, die keinen Zugang zu Ladestationen haben und wir ihnen damit den Umstieg ermöglichen.*

Sven Sobernheim (GLP): *In der Mobilitätswende gibt es eine Art Hierarchie. Es ist für die GLP völlig klar, dass es in erster Linie heisst, den Verkehr zu reduzieren und die Stadt der kurzen Wege zu fördern. In einem zweiten Punkt heisst es explizit, den MIV zu reduzieren und in einem dritten Punkt geht es darum, die restliche MIV-Mobilität möglichst schnell zu elektrifizieren. Es kann nicht sein, dass wir es im Grundsatz alle richtig finden, durch ein vor uns fahrendes Auto eine Lungenvergiftung zu erhalten. Andererseits hören wir aber, das Auto soll möglichst lange noch gefahren werden. Wenn solche Autos teilweise nicht einmal mit einem Katalysator ausgestattet sind, weiss ich nicht, ob ich diese in der Stadt noch haben möchte. In der Schweiz wollen wir die Elektromobilität, weil wir einen guten Strommix haben und weil wir es uns leisten können, Vorreiter zu sein. In der Schweiz ist der Strommix so weit, dass wir mit gutem Gewissen sagen können, wenn wir dort noch weiter investieren, einen grossen Schritt in der Solartechnologie fahren, dann können wir uns die Elektromobilität leisten.*

Änderungsantrag 21 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / Neues Ziel (5)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(5) Förderung von fossilfreien Verkehrsmitteln

Die Anzahl von E-Ladestationen wird in Parkhäusern und in privaten Parkierungsanlagen gesamthaft erhöht.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)
Enthaltung:	Brigitte Fürer (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Pascal Lamprecht (SP) beantragt namens der Mehrheit neu folgende Änderung:

(5) Förderung von fossilfreien Verkehrsmitteln

Die Anzahl von E-Ladestationen wird in Parkhäusern und in Parkieranlagen gesamthaft erhöht.

Der Rat stimmt dem geänderten Antrag der Mehrheit mit 89 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 22

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Dies ist nun die Massnahme, die zu Antrag 20 passt. Der Antrag 20 war ein Ziel und in der Richtplanlogik muss jetzt die Massnahme dazu folgen. Es geht um innovative Mobilitätsformen, also um Elektromobilität, Micro Mobility, Shared Mobility, selbstfahrende Fahrzeuge, sogar Drohnen oder unterirdische Verkehrssysteme. Was hier bemerkenswert ist, sind sicher die Testgebiete. Die Stadt soll konkrete Testgebiete zur Verfügung stellen. Innovation hat viel mit Ausprobieren zu tun. Ein solches Testgebiet kann ganz unterschiedliche Funktionen haben: Man testet eine Technologie, ein Geschäftsmodell oder man versucht, eine Nachfrage in einem gewissen Gebiet herauszufinden. Ich glaube, es wäre gerade für Zürich als Innovationsstandort wichtig, hier solche Möglichkeiten zu schaffen, um experimentieren zu können, ohne hohe Kosten oder Schaden zu verursachen.

Markus Knauss (Grüne): Der Antrag hat eine interessante Vorgeschichte. Ursprünglich wollte die FDP eine Ausscheidung von Testgebieten für selbstfahrende Fahrzeuge beantragen. Jetzt ist der Antrag erweitert worden. Das heisst, der Antrag ist eigentlich verunklärt worden, aber eigentlich ist schon klar, was man möchte: zum Beispiel selbstfahrende Fahrzeuge. Die Verwaltung hat darauf hingewiesen, dass eine solche Massnahme in einem Richtplan nichts zu suchen hat, wenn man Testgebiete nur in einem bestimmten Teil der Stadt meint. Massnahmen, die in einem Richtplan verankert werden, sollen nämlich für die ganze Stadt Gültigkeit haben. Der Antrag wurde aber nicht zurückgezogen, er ist in einer sehr allgemeinen Form erhalten geblieben. Spricht man von Testgebieten, heisst das, ihr wollt die ganze Stadt als Testgebiet zulassen. Dies bereitet mir Mühe, denn wir würden den finanzstarken «Tesla- und Googleboys», die weltweit Testgebiete und Versuchsstädte suchen, die Stadt Zürich quasi als Testgebiet für ihre Monstertrucks überlassen.

Änderungsantrag 22 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / Neue Massnahme (5)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(5) Die Stadt schafft Rahmenbedingungen für innovative individuelle Mobilitätsformen unter Rücksichtnahme auf andere Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsteilnehmer. Sie stellt Entwickeln dieser Mobilitätsformen, insbesondere von Mobilen mit umweltfreundlichem Antrieb, geeignete Testgebiete im urbanen Raum zur Verfügung.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Brigitte Fürer (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 84 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 23

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Es geht um Ladestationen in der Blauen Zone. Wenn man sagt, es gibt eine Daseinsberechtigung von Blauen Zonen in dieser Stadt, so habe ich die SP und die AL verstanden, dann gibt es auch eine Berechtigung, in diesen Blauen Zonen Ladestationen zu betreiben. Wenn Sie den Antrag ablehnen, dann sagen Sie jedem Menschen, der diese Blauen Zonen nutzt, dass er sich einen Verbrenner zutun muss und sich auf die rückwärtsgewandte Technologie des Diesels und Benzins setzen muss. Es kann nicht sein, dass wir in dieser Stadt die Blaue Zone betreiben, aber ihr den Fortschritt zur Elektromobilität verwehren. Es wäre auch gar nicht so eine grosse Sache, eine Steckdose an einem Elektroverteilkasten zu montieren, an dem die Ladung vorgenommen werden kann. Es geht nicht um Schnellladestationen in der Blauen Zone, sondern um das langsame Laden, da die Autos relativ lange in der Blauen Zone stehen. Da alle Quartiere mit Strom erschlossen sind und es keine Wohngebiete mit Blauen Zonen ohne Strom in der Nähe gibt, würden die Investitionskosten auch nicht so hoch ausfallen.*

Christina Schiller (AL): *Die Mehrheit der Kommission lehnt diesen Antrag ab. Die Grünen und die AL sind der Meinung, dass die Anzahl Parkplätze in der Blauen Zone allgemein abgebaut werden muss. Es braucht mehr Platz für Bäume, Velos oder Fussgängerinnen. Parkplätze sollen in der Blauen Zone nur dann erhalten bleiben, wenn keine Möglichkeit besteht, privat zu parkieren. Es stellt sich heute auch die Frage, ob der Antrag so überhaupt gestellt werden kann. Es ist noch nicht ganz geklärt, ob Parkplätze in Blauen Zonen überhaupt entsprechend ausgestattet werden können. Diese Parkplätze sind ja vor allem für Anwohnerinnen und Anwohner, was heisst dies also für Pendler? Wie lange darf man überhaupt auf diesen Parkplätzen bleiben? Muss man, sobald das Auto vollgeladen ist, den Parkplatz wieder verlassen? Wir sind im Moment noch nicht so weit, dass wir diese Fragen klären können. Deswegen ist es nicht sinnvoll, dies jetzt schon in den Richtplan zu schreiben. Die Parkplatzverordnung muss dazu zuerst die Grundlagen schaffen. Zudem verlangt der Antrag, dass grundsätzlich Parkplätze der Blauen Zone mit Wechselstromladestationen ausgestattet werden sollen. Der Bedarf kann heute aber gar noch nicht abgeschätzt werden und die Umsetzung würde riesige Kosten verursachen. Vor diesem Hintergrund ist es noch nicht zweckmässig, dies so in den Verkehrsrichtplan zu schreiben. Im Grundsatz soll das Parkieren, wie auch das Beladen von Fahrzeugen, auf Privatgrund erfolgen.*

Änderungsantrag 23 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neues Ziel (5)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(5) Ermöglichen von Elektroladestationen bei öffentlichen Parkierungen

Um den Bevölkerungsgruppen, die ein Auto benötigen und die öffentliche Parkierung in Anspruch nehmen, die Nutzung eines E-Fahrzeugs zu ermöglichen, soll die Blaue Zone grundsätzlich mit Wechselstromladestationen (bis 22 kW / Standort) ausgestattet werden.

Mehrheit: Christina Schiller (AL), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 24

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmont (FDP) zieht den Antrag zurück: In diesem Antrag geht es einmal mehr um die Parkierung von Elektrofahrzeugen. Damit die Infrastruktur für die Stadt kostenneutral bereitgestellt werden kann, sollen Dritte im Konzessionsverfahren mit der Ausstattung der Parkplätze beauftragt werden. In den vorhergehenden Anträgen haben wir bereits intensiv darüber debattiert und da ein Antrag bereits angenommen wurde, haben wir uns entschieden, die Anträge 24 und 26 aus Effizienzgründen zurückzuziehen.

Änderungsantrag 24 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neues Ziel (8)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(8) E-Infrastruktur

Die Stadt verbessert die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie für weitere Fahrzeuge mit modernen Antrieben und schafft dafür die Voraussetzungen, um Dritten via selbsttragende Konzessionen zu ermöglichen, öffentliche Parkplätze mit Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und gegebenenfalls weitere umweltfreundliche Antriebe zu versehen.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Dominique Zygmont (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück.

Antrag 25

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Wir haben zuvor über das Ziel gesprochen, hier folgt die Massnahme. Deshalb ist die Begründung dieselbe wie bei Antrag 23.*

Markus Knauss (Grüne): *Ich finde, Christina Schiller (AL) hat die Ablehnung schon sehr gut begründet. Die Mehrheit hat schon das Ziel abgelehnt und lehnt deswegen auch die Massnahme ab.*

Änderungsantrag 25 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (5)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(5) Die Stadt erschliesst die Blaue-Zone-Parkplätze grundsätzlich mit Wechselstromladestationen (bis 22kW/Standort) für E-Fahrzeuge.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Furer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 57 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 26

Änderungsantrag 26 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (6)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(6) Die Stadt ermöglicht Dritten, eine flächendeckende und nützliche Anzahl öffentlicher Parkplätze mit Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und gegebenenfalls für weitere Fahrzeuge mit modernen Antrieben auszustatten. Dazu gehören auch Parkplätze in der Blauen Zone. Die Stadt betreibt diese Aufladestationen nicht selbst, sondern vergibt dafür kostendeckende Konzessionen. Sie stellt sicher, dass Fahrzeuge möglichst vieler Hersteller aufgeladen werden können.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)
Enthaltung:	Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Dominique Zygmont (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück.

Antrag 27

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): Auch hier handelt es sich um die Massnahme zum Ziel des Antrags 21. Ich möchte noch drei Punkte dazu sagen. Erstens: Für eine Förderung wird grundsätzlich ein Konzept benötigt. Dazu gehört aus unserer Sicht auch die Behindertengerechtigkeit, die meistens noch vernachlässigt wird. Zweitens: In diesem konkreten Fall müssen wir das Wort «privat» streichen, da es nicht stufengerecht ist. Drittens: Wir reden zwar von fossilfreiem Verkehr, aber ich möchte doch betonen, ein Teil davon ist Elektromobilität. Und fossilfreie Energie ist nicht gleich Elektromobilität. Lieber Markus Knauss (Grüne), es gibt noch einen Rest an motorisiertem Verkehr und der soll fossilfrei sein.

Stephan Iten (SVP): Dass das Wort «privat» gestrichen wird, wird uns dazu bewegen, diesem Antrag zuzustimmen. Was aber immer noch im Antrag enthalten ist, und was uns ebenfalls zur Ablehnung bewogen hatte, ist natürlich die Forderung eines Konzepts. Wir waren der Meinung, dass man hier einen Vorstoss hätte einreichen sollen. Aber man muss ehrlicherweise sagen, dass der Stadtrat auch einige Konzeptwünsche in den Richtplan geschrieben hat. Eine Art Konzept haben wir ja schon: Wir haben Energie 360 Grad. Die Stadt Zürich ist quasi Hauptbesitzerin dieser Firma, die Privaten Ladestationen gratis zur Verfügung stellt. Wenn man auf Energie 360 zugeht, wird man diese Ladestationen zur Verfügung gestellt erhalten.

Weitere Wortmeldung:

Dominique Zygmont (FDP): Wir haben uns gefragt, was dieses Konzept bedeutet, aber es handelt sich hier wirklich um ein neues Feld. Von daher können auch wir uns darauf einlassen. Wir begrüssen die eingebrachte Änderung ebenfalls und wechseln von der Minderheit in die Zustimmung der Mehrheit.

Änderungsantrag 27 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (7)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(7) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Förderung von E-Ladestationen in Parkhäusern und in privaten Parkieranlagen. Dabei soll die Behindertengerechtigkeit berücksichtigt werden.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)
Enthaltung:	Brigitte Fürer (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Pascal Lamprecht (SP) beantragt namens der Mehrheit neu folgende Änderung:

(7) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Förderung von E-Ladestationen in Parkhäusern und in Parkierungsanlagen. Dabei soll die Behindertengerechtigkeit berücksichtigt werden.

Der Rat stimmt dem geänderten Antrag der Mehrheit mit 87 gegen 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 28

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Wenn wir an das Jahr 2019 zurückdenken, können wir uns alle an die Cars erinnern, die stundenlang vor dem Münsterhof herumstanden, bis die Touristen das Fraumünster, das Grossmünster und den St. Peter besichtigt hatten. Es ist mir deswegen schleierhaft, weshalb wir an so einem Ort oder auch auf einem Carparkplatz, wo diese Cars in ihren Ruhezeiten stundenlang herumstehen, diese Elektroladestationen als etwas Böses betrachten. Diese Cars und LKW stehen gesetzlich bedingt herum und weshalb die Zeit nicht genutzt werden sollte, verstehen wir nicht. Stimmen Sie mit der Minderheit, wenn Sie finden, dass auch Grossfahrzeuge elektrisch betrieben werden können.

Christina Schiller (AL): Die Stadt muss in den nächsten Jahren etliche Investitionen tätigen und Raum sichern. Es braucht Raum für preisgünstigen Wohnraum, Schulraumplanung, Sportanlagen, Parks etc. Es ist unrealistisch, dass wir auch noch Standorte für Ladestationen für LKW zur Verfügung stellen, dies ist auch keine städtische Aufgabe. Logistikunternehmen, die Elektrolastwagen in der Stadt Zürich einsetzen, haben ihre Betriebsareale in kurzer Distanz zur Stadt und laden dort ihre Fahrzeuge auf. Aus diesem Grund ist es nicht zweckmässig, im öffentlichen Raum Ladestationen für LKW zur Verfügung zu stellen. Sven Sobernheim (GLP) hat über Cars gesprochen, aber im Antrag ist nicht von Cars die Rede. Sven Sobernheim (GLP), wenn du dieses Problem lösen möchtest, hättest du konkret einen Antrag für Ladestationen auf Carparkplätzen stellen müssen. Du hast etwas an deinem Antrag vorbeigeredet. Allgemein ist der Antrag sehr lasch formuliert. Er sagt einfach, es sollen Standorte zur Verfügung gestellt werden, aber weder wo noch wie viele. Ein Richtplan soll Raum sichern und so kann dieser Antrag auch nur schon aus rein formalen Gründen nicht unterstützt werden.

Änderungsantrag 28 zu Kapitel 10 Wirtschafts- und Güterverkehr / 10.4 Massnahmen / Kommunale Ergänzung / Neue Massnahme (4)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(4) Die Stadt stellt Standorte zur Verfügung, sodass Private E-Ladestationen für LKW betreiben können.

Mehrheit: Christina Schiller (AL), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 29

Thema Geschwindigkeit / Verkehrsentslastung

Kommissionsminderheit/-mehrheit Antrag 29 und 30:

Stephan Iten (SVP): *Es ist ja nicht so, dass wir ortsfremden Verkehr in den Quartieren wollen. Um das geht es in unseren Anträgen nicht. Wir sind klar der Meinung, dass der Durchgangsverkehr in den Quartieren nichts zu suchen hat. Aber wie können wir den ortsfremden Verkehr aus den Quartieren fernhalten und wie gestalten wir die Strassen in diesen Quartieren verkehrssicher? Wir müssen den Quartierverkehr möglichst reibungslos und sicher aus den Quartieren abfliessen lassen. In den Stosszeiten herrscht ein grosses Verkehrsaufkommen, wenn die Leute arbeiten gehen. Mit Begegnungszonen auf Sammelstrassen kriegen wir das sicher nicht hin. Bauliche Massnahmen zur Fernhaltung des Durchgangsverkehrs sind für die Verkehrssicherheit kontraproduktiv. Wenn man sogenannte bauliche, gestalterische Massnahmen ergreift, wird es unübersichtlich und gefährlich, das wollen wir nicht. Wie können wir nun den ortsfremden Verkehr aus den Quartieren fernhalten? Indem wir auf den übrigen Strassen den Verkehr flüssig halten und auf Temporeduktionen und Begegnungszonen verzichten. Wenn der Verkehr nämlich fliesst und keine künstlichen Staus verursacht, käme es auch niemandem in den Sinn, ins Quartier auszuweichen. Das beste Beispiel sehen wir bei der Universität bzw. an der Winterthurerstrasse im Bereich der Seilbahn Rigiblick. Seit der Einführung von Tempo 30 kam es dort zu so vielen Reklamationen aus dem Quartier, wie nie zuvor. Was lehrt uns das? Der Verkehr ausserhalb von Erschliessungsstrassen soll flüssig gehalten werden, nicht einschränken und nicht verlangsamen. Das hilft zur Fernhaltung des ortsfremden Verkehrs oder des Durchgangsverkehrs mehr, als bauliche Massnahmen, die nur der Verkehrssicherheit schaden.*

Markus Knauss (Grüne): *Wir sprechen nun zum kommunalen Strassennetz, das aus Sammel- und Erschliessungsstrassen besteht. Obwohl Erschliessungsstrassen ja nur im regionalen Richtplan erwähnt werden. Diese kommunalen Strassen haben für die Stadt Zürich eine enorme Bedeutung. Hier wird gewohnt und hier findet das alltägliche Leben statt. Im regionalen Richtplan ist festgehalten, dass auch für Sammelstrassen eine siedlungsverträgliche Gestaltung vorgesehen ist. Darum wendet sich die Mehrheit der Kommission gegen jegliche Relativierung bei der Gestaltung dieser Strassen. Stephan Iten (SVP), du sprichst immer von Ausweichverkehr, wenn Tempo 30 eingeführt wird. Aber wenn wir Massnahmen in den Richtplan schreiben wollen, die genau diesen Ausweichverkehr fernhalten sollen, dann bist du dagegen. Das ist eigentlich ein Frontalangriff auf die Quartierbevölkerung zugunsten der autofahrenden Klientel aus dem Umland. Im Antrag 30 wird eine spannende Aussage gemacht. Es wird uns eine neue Formulierung*

vorgeschlagen mit einem generellen Verzicht auf Temporeduktionen und Begegnungszonen auf allen Strassentypen. Also auch auf Hauptverkehrsstrassen, die kantonally klassiert sind und auf Verbindungsstrassen, die regional klassiert sind, auf Sammelstrassen und auf Erschliessungsstrassen kommunal. Dies ist Verkehrsplanung aus den 70er- und 80er-Jahren. Wenn keine Temporeduktionen auf Erschliessungsstrassen mehr erlaubt sind, verstehe ich nicht, was mit diesem Antrag bezweckt werden soll. Wenn man dies also ernst nehmen würde, müsste man alle Tempo 30-Zonen in der Stadt wieder aufheben. Sie nicken und gemäss Antrag unterstützt auch die FDP diese Forderung.

Änderungsantrag 29 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.1 Ausgangslage / Kommunales Strassennetz MIV

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

[...] Die Richtplankarte «Strassennetz MIV, Parkierung» bezeichnet die kommunalen Sammelstrassen, die die Groberschliessung des Stadtgebiets für den MIV in Ergänzung zum regionalen und kantonalen Strassennetz sicherstellen. Sammelstrassen haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Als groben Richtwert für die Belastung weist der regionale Richtplan für kommunale Sammelstrassen rund 5000 PWE/Tag aus. Sie übernehmen auch Erschliessungsfunktionen. Auf Sammelstrassen sind beispielsweise Temporeduktionen und anderweitige Massnahmen möglich, um den ortsfremden Autoverkehr fernzuhalten sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zu erhöhen.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 30

Begründung Kommissionsminderheit siehe Antrag 29

Begründung Kommissionsmehrheit siehe Antrag 29

Änderungsantrag 30 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / (1) Kein Durchgangsverkehr

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(1) Kein Durchgangsverkehr

Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr ist zum Schutz der Wohnquartiere möglichst von den kommunalen Strassen fernzuhalten und konsequent auf dem übergeord-

neten Strassennetz abzuwickeln. ~~Nötigenfalls können auf kommunalen Strassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden.~~ Um dies zu erreichen werden auf Hauptverkehrsachsen (HVS), Verbindungsstrassen (VS), Sammelstrassen (SS) und Erschliessungsstrassen (ES) auf Temporeduktionen und Begegnungszonen verzichtet. Dadurch, dass die Kapazitäten auf den übergeordneten Strassen aufrechterhalten und der Verkehr flüssig gehalten wird, bleiben die Quartierstrassen für den Durchgangsverkehr unattraktiv.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 31

Kommissionsmehrheit:

Markus Knauss (Grüne): *Zuhanden des Protokolls und der Medien möchte ich festhalten, dass die SVP und FDP alle Tempo 30-Zonen in der Stadt Zürich aufheben wollen. Der Antrag 31 ist unser Gegenmodell. Wir wollen in Sammelstrassen, das heisst auf Strassen, die Verbindungen zwischen einzelnen Quartieren sicherstellen und lediglich als Zuführungen für grössere Strassen gedacht sind, generell Tempo 30 haben. Wir wollen ebenfalls Tempo 30 in den Quartierzentren, weil es dort vielfältige Nutzungen gibt. In Erschliessungsstrassen sehen wir noch ein grösseres Potenzial für Begegnungszonen. Wir sind der Meinung, dass die Stadt Zürich diese aktiv fördern muss.*

Kommmissionsminderheit 1:

Dominique Zygmunt (FDP): *Ich möchte Markus Knauss (Grüne) empfehlen, sich erst eine Meinung über unsere Partei zu bilden, nachdem er alle unsere Anträge gelesen hat. Es geht bei diesen Anträgen um die Frage, welche Geschwindigkeit in Zukunft auf den Zürcher Strassen gilt. Diese Frage hat grosse Auswirkungen darauf, wo sich der Verkehr einen Weg durch die Stadt sucht. Bis jetzt war es so, dass der Verkehr von den Wohnquartieren ferngehalten werden soll, indem diese mit Tempo 30 beruhigt werden und der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen kanalisiert wird. Dies ist absolut richtig. Nur so können wir verhindern, dass alle Strassen das gleiche Tempo haben und sich der Verkehr dann wieder den besten und schnellsten Weg durch die Quartiere sucht. Genau dieses Grundprinzip, das bis jetzt erfolgreich gewesen ist, möchten der Stadtrat, mit seinem ursprünglichen Text, und die Mehrheit, mit einer Verschärfung, über den Haufen stossen. Sie streichen einen wesentlichen Teilsatz: «Insbesondere unter der Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs». Ich zweifle an den Aussagen, dass Sie den ÖV in der Stadt Zürich weiterhin fördern und unterstützen möchten. Genau das wäre der Satz, der eine Balance herstellen würde und es verschiedenen Verkehrsträgern erlauben würde, zum Einsatz zu kommen. Mit dem Vorschlag der Mehrheit wird der ÖV quasi als Kollateralschaden ausgebremst. Es ist auch so, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen zeigen, dass eine lokale Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten durchaus möglich ist, sie muss aber unterschiedliche Aspekte berücksichtigen und es muss eine Interessenabwägung stattfinden. Das heisst, jeder Fall ist einzeln zu beurteilen. Unser Änderungsvorschlag nimmt diesen Grundsatz auf. Wir sagen auch, dass*

Temporeduktionen möglich sein sollen, aber nur unter der Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des ÖV und der Gefahr von Schleichverkehr. Damit wird eine situative Beurteilung möglich. Es ist richtig, dass in Wohnlagen weiterhin Tempo 30 gilt, aber wir sind dagegen, dass der Vorschlag der Mehrheit mit der Rasenmähermethode durchkommt. Es ist bedauerlich, dass wir in diesem Rat keinen Kompromiss erzielt haben.

Kommissionsminderheit 2:

Stephan Iten (SVP): Markus Knauss (Grüne) hat mich zuvor auf einen Fehler hingewiesen. Klar ist auch die SVP der Meinung, dass in den Quartieren ein tiefes Temporegime gelten soll und es ist selbstverständlich, dass dort, wo Kinder spielen, auch eine Begegnungszone in Betracht gezogen werden soll. Dies jetzt aber aktiv zu fördern, also generell einzuführen, das geht der SVP zu weit. Es ist erwähnt worden, diese Rasenmähermethode können wir nicht unterstützen. In den Quartieren soll ein Tieftemporegime gelten, auf den übrigen Strassen soll man den Verkehr flüssig halten. Für die SVP ist es nicht verständlich, weshalb nur dort weiterhin Tempo 50 gelten soll, wo der ÖV tangiert ist. Nicht nur der ÖV hat einen Fahrplan einzuhalten, auch die anderen Verkehrsteilnehmer haben ein Anrecht darauf, pünktlich zu einem Termin zu erscheinen. Der ÖV bleibt auch attraktiv, wenn der Gesamtverkehr flüssig gehalten wird.

Änderungsantrag Ernst Danner (EVP):

Ernst Danner (EVP): Ich vertrete quasi den Minderheitsantrag 3. Wir haben die Devise: Grundsätzlich so schnell wie möglich und so langsam wie nötig. Daraus folgt, dass auch auf überkommunalen Strassen, auf Sammelstrassen und auf Erschliessungsstrassen in gewissen Fällen Tempo 30 festgelegt werden muss, weil nur so die Sicherheit und die Lärmreduktion gewährleistet werden können. Wir sind der Meinung, dass die bisherige Politik gut ist. Sie kann so, wie der Stadtrat dies formuliert hat, fortgeführt werden. Was wir allerdings nicht möchten, ist, dass der ÖV ausgebremst wird. Das heisst, auf den wenigen Strassen, auf denen der ÖV in Form von Busbetrieb fährt, möchten wir nicht, dass die Busverbindungen ausgebremst werden und das ganze Fahrplangefüge durcheinandergerät. Deswegen möchten wir dies ausdrücklich festhalten. Es ist nicht jedes Tempo möglich, nur 30, 40 oder 50 km/h und soviel ich weiss keine Zwischenschritte. Das könnte man ja noch ändern. So könnte man wirklich ein differenziertes Regime erreichen, damit der ÖV gut und effizient abgewickelt werden kann.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Ich muss jetzt doch noch etwas zu diesem Ausweichverkehr sagen, der in den Quartieren stattfinden soll. Der Tages-Anzeiger hat uns heute Morgen eine schöne Zusammenstellung geliefert. Ich zitiere in diesem Fall Ruedi Häfliger, Mitautor der Studie «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung». Er sagt, die Angst vor dem Ausweichverkehr sei vor allem eine theoretische. Ausweichverkehr habe man in allen bisher untersuchten Gebieten, in denen man bisher Tempo 30 auf Hauptachsen eingeführt habe, nicht feststellen können. Ebenfalls habe sich die Verkehrsmenge nur leicht verändert. Der Grund dafür sei relativ einfach. Schleichverkehr gäbe es hauptsächlich während Hauptverkehrszeiten morgens und abends. Da stocke der Verkehr ja sowieso schon, weshalb es keinen Unterschied mache, ob wir Tempo 30 oder Tempo 50 signalisieren. Wenn es schnellere Schleichwege gibt, dann werden sie heute schon benutzt. Dies ist auch der Grund, weshalb wir in diesem Richtplan die alte Massnahme fordern, dass man Schleichverkehr verhindern soll. Das kann man mit ganz einfachen Massnahmen.

Severin Pflüger (FDP): Ich möchte etwas zum Thema Ratseffizienz und Redlichkeit in

der Politik sagen. Ich glaube, wir haben zu Beginn der Debatte abgemacht, die Voten kurz und mit nur einer Replik zu halten. Hätten wir jede unsinnige Aussage von Markus Knauss (Grüne) einzeln widerlegt, dann wären wir jetzt nicht beim Antrag 31, sondern ungefähr bei Antrag 3. Zuhanden des Protokolls möchte ich festhalten, dass alles, was Markus Knauss (Grüne) in Bezug auf Velos, Tempo 30 und Akkuladestationen in die FDP insinuiert hat, wilde Gedanken sind. Er erhofft sich, dass die FDP so ist, damit es ihm einfacher fällt, ein Feindbild zu schaffen. Doch die FDP ist ganz anders. Ich bitte euch, redlich in der Politik zu sein und die Voten der anderen Leute ernst zu nehmen. Wir unterstellen euch auch keine menschenfeindliche Politik. Wir sind ideologisch nicht immer gleich gestrickt, aber das entbindet uns nicht davon, Unwahrheiten über den politischen Feind zu erzählen.

Pascal Lamprecht (SP): Ich komme wieder zurück zu diesem Antrag und möchte erläutern, weshalb die SP bei der Mehrheit ist. Wir stehen hinter Temporeduktionen. Sie führen nicht nur zu Lärmreduktionen, sie sind auch ein Mittel für bessere Sicherheit im Strassenverkehr und bieten bessere Möglichkeiten für die Strassenraumgestaltung. Genauso wichtig ist uns aber auch, dass wir keinen Schleichverkehr wollen. Dieser bedeutet nämlich mehr CO₂-Ausstoss und mehr Verkehr im Quartier. Es ist aber aus unserer Sicht ein Irrglaube, dass Schleichverkehr gefördert wird, indem man Hauptachsen temporeduziert. Verursacher ist stockender Verkehr oder Stau. Flüssigen Verkehr wollen wir natürlich auch. Diesen fördern und fordern wir aber mit baulichen Massnahmen. Das können Quartiere sein, in denen man Durchgangsverkehr hemmt, aber es können auch Hauptstrassen sein, indem man diese attraktiver macht als Quartierstrassen. Das theoretische Beispiel, dass Sven Sobernheim (GLP) gebracht hat, das im Tages-Anzeiger erwähnt wurde, kann ich mit zwei Strecken oder Strassenzügen untermauern, die ich selber als Autofahrer kenne. Das eine ist die Baslerstrasse – eine Tempo 30-Strasse. Man verliert keine relevante Zeit, aber es ist mühsam dort langsam durchzufahren. Schleichverkehrgefahr gibt es dort aber nicht und der Verkehr läuft flüssig. Das zweite Beispiel befindet sich rund ums Freilager. Dort haben wir an der Autostrasse Tempo 50 sowie beim Freilager eine Schleichverkehrsmöglichkeit mit Tempo 30 und ein grosses Problem damit.

Markus Knauss (Grüne): Wir müssen noch eine kleine Sache klären. Stephan Iten (SVP) hat durchaus charmant gesagt, dass ihm ein Fehler unterlaufen sei, er habe eigentlich nicht gemeint, dass man auf Temporeduktionen bei Erschliessungsstrassen und Begegnungszonen verzichten soll. Severin Pflüger (FDP), ich habe mich darauf bezogen, dass ihr diesen Antrag unterstützt habt. Auch das kann passieren. Es passieren immer Fehler. Aber man kann dann nicht sagen, die FDP habe den Antrag nicht unterstützt. Du hast es richtiggestellt und gesagt, ihr wollt das Rad nicht zurückdrehen und die Tempo 30-Zonen in Frage stellen. Das nehme ich dankbar zur Kenntnis und hoffe, dass damit der Frieden wiederhergestellt ist.

Änderungsantrag 31 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / (2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren auf kommunalen Strassen und in Quartierzentren

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auch auf Sammelstrassen wird dabei grundsätzlich Tempo 30 angestrebt, wobei die Festlegung im Rahmen der Umsetzung und insbesondere unter Berücksichtigung

~~sichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs erfolgt. Auf Sammelstrassen und in allen Quartierzentren gilt grundsätzlich Tempo 30. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind nach Möglichkeit Tempo-30-Zonen vorzusehen oder Begegnungszonen vorzusehen~~aktiv zu fördern.

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld und insbesondere auf die Quartiersituation abgestimmt ~~und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auch auf Sammelstrassen wird dabei grundsätzlich Tempo 30 angestrebt, wobei die Festlegung im Rahmen der Umsetzung und insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs erfolgt.~~ Auf Sammelstrassen gilt grundsätzlich Tempo 50. Bei Tempoänderungen ist die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und die Gefahr von Schleichverkehr zu berücksichtigen. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind ~~nach Möglichkeit in Wohnquartieren oder besonderen Lagen Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorzusehen~~ möglich. Schleichverkehr und eine Verlangsamung des ÖV sind auch hier zu vermeiden.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. ~~Auch auf Sammelstrassen wird dabei grundsätzlich Tempo 30 angestrebt, wobei die Festlegung im Rahmen der Umsetzung und insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs erfolgt.~~ Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind ~~nach Möglichkeit Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorzusehen.~~

Ernst Danner (EVP) beantragt namens der Parlamentsgruppe EVP folgende Änderung:

(2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auch auf Sammelstrassen wird dabei grundsätzlich Tempo 30 angestrebt, wobei die Festlegung im Rahmen der Umsetzung und insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs erfolgt. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind nach Möglichkeit Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorzusehen. Ausgenommen von Tempo 30 sind Strassen mit ÖV-Verbindungen, die für die Einhaltung der Fahrpläne auf Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h angewiesen sind.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)
Minderheit 1:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)
Minderheit 2:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)
ohne Stimmrecht:	Ernst Danner (EVP), Referent
Enthaltung:	Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat	0 Stimmen
Antrag Mehrheit	72 Stimmen
Antrag Minderheit 1	20 Stimmen
Antrag Minderheit 2	16 Stimmen
Antrag Ernst Danner (EVP)	<u>3 Stimmen</u>
Total	111 Stimmen
= absolutes Mehr	56 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 32

Kommissionsminderheit Antrag 32 und 33

Stephan Iten (SVP): Im Antrag 17 steht, dass man auf sämtlichen überkommunalen Strassen Tempo 30 einführen soll. Auf den restlichen kommunalen Strassen will der Stadtrat ein Konzept erarbeiten, das den Verkehr von kommunalen Strassen fernhält und dies auf jegliche erdenkliche Art und Weise. Zum Beispiel mit neuen Baumstandorten, aber natürlich wieder nur dort, wo der ÖV nicht tangiert wird. Die kommunalen Strassen sollen neu Begegnungs- und Aufenthaltsorte werden. Strassen sind doch keine Begegnungs- und Aufenthaltsorte. Spielplätze auch nicht. Die Minderheit ist der Meinung, dass der Verkehr in der Stadt flüssig gehalten und der ortsfremde Verkehr selbstverständlich von Quartierstrassen ferngehalten werden sollen. Dass man aus Sicherheitsgründen auf Sammelstrassen vereinzelt solche Massnahmen in Betracht ziehen kann, da spricht nichts dagegen. Aber dass diese Massnahmen generell auf sämtlichen kommunalen und Sammelstrassen gelten sollen, das geht uns definitiv zu weit. Ein solches Vorgehen bringt unglaubliche Mehrkosten für den Gewerbeverkehr, wie auch für den ÖV, mit sich. Die Minderheit wäre mit dem Vorgehen des Stadtrats soweit einverstanden, wenn er sich mit den geplanten Massnahmen auf die Erschliessungsstrassen, also auf Quartierstrassen, beschränken würde.

Kommissionsmehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Der Minderheitssprecher hat mich etwas verwirrt, denn ich muss sagen, wenn ich den Antrag lese, dann fordert die Minderheit neu, dass quartierfremder Verkehr von Sammel- und Erschliessungsstrassen ferngehalten werden sollte und vorher hiess es, er soll von Sammel- und übrigen Kommunalstrassen ferngehalten werden. De facto sagt die Minderheit, dass die kleinen Quartierstrassen ortsfremden Verkehr aufweisen sollen. Das ist A nicht das, was der Minderheitssprecher soeben begründet hat und B ist es aus Sicht der Mehrheit nicht zu begrüssen, dass die untergeordneten Strassen, nämlich die kommunalen Strassen, ortsfremden Verkehr aufweisen sollen.

Änderungsantrag 32 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / (1)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (1) Die Stadt erarbeitet Konzepte, um unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (gemäss Kap. 7.2/Ziele ÖV) quartierfremden Verkehr von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Strassen Erschliessungsstrassen möglichst fernzuhalten.

Mehrheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 33

Begründung Kommissionsminderheit siehe Antrag 32

Kommissionsmehrheit:

Pascal Lamprecht (SP): Für die Mehrheit der Kommission hört eine siedlungsorientierte Ausrichtung nicht bei Erschliessungsstrassen auf.

Änderungsantrag 33 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / (3)

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (3) Die Stadt stärkt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Erschliessungsstrassen (beispielsweise durch neue Baumstandorte).

Mehrheit: Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 34

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): Kommunale Strassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsumfelds. Die Gestaltung ist dementsprechend anzupassen. Für uns ist die Aufenthaltsqualität und nicht die Fläche für Motorfahrzeuge entscheidend. In Bezug auf die Mo-

torfahrzeugflächen reicht uns das notwendige Minimum und es interessiert mich, weshalb eine Minderheit der Kommission findet, man müsse hier mehr tun.

Cathrine Pauli (FDP): Gerne zähle ich im Namen der Minderheit auf, wo im Richtplan Verkehr zukünftig gravierende Einschränkungen für den MIV vorgenommen werden sollen. Mit diesem Antrag möchte die linke Ratsmehrheit im Kapitel 5 betreffend MIV die MIV-Fläche auf ein Minimum reduzieren. Im Kapitel 6 betreffend Parkplätze kippt wahrscheinlich heute oder morgen die linke Ratsmehrheit den «Historischen Parkplatzkompromiss». Oberirdische blaue Parkplätze sollen in Parkieranlagen verschoben werden. Blaue Zone-Parkplätze sollen aufgehoben und in privaten Parkieranlagen kompensiert werden. In Kapitel 9 betreffend Veloverkehr wird heute oder morgen die gleiche linke Ratsmehrheit über 110 Kilometer Velovorzugsrouten zustimmen, die dazu führen, dass entlang von Achsen vermutlich weitere blaue Parkplätze weichen müssen. Immerhin haben wir auf dem Stadtgebiet noch eine signifikante Anzahl von Autos angemeldet. Es gibt noch immer Bewohnende, die nicht auf eine Autobahn verzichten. Ihr wollt aber im Kapitel 5 den MIV auf ein Minimum beschränken. Mit diesem Antrag verlangsamt ihr den MIV, wo es nur geht. Wir haben die Nase voll von dieser Autophobie. Wir wollen eine Mobilität, die zukunftsgerichtet ist und keine Verbotskultur.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Ann-Cathrine Nabholz (GLP): Jetzt ist man wieder sehr auf den MIV konzentriert, aber wir sprechen hier über den Antrag der attraktiven Gestaltung von kommunalen Strassen im direkten Wohn- und Arbeitsumfeld und dass die Attraktivität von der Reduktion des Platzes für den motorisierten Verkehr abhängig ist. Es geht nicht um den MIV, sondern um den Platz und wie wir diesen attraktiv gestalten. Wir Grünliberalen unterstützen diesen Antrag. Es ist dringend notwendig, dass wir in Sachen Aufenthaltsqualität wieder aufholen, was eine jahrelange Planung von autogerechten öffentlichen Räumen vernachlässigt hat. Strassenraum also, den alle Benutzer und Anwohner auf Augenhöhe abholt. Eine Reduktion aufs notwendige Minimum ergibt aber vor allem auch im Hinblick auf die Hitzeminderung Sinn. Versiegelte Parkplätze und Strassen sind und bleiben Hitzetreiber und vermögen somit sehr wenig zur Attraktivitätssteigerung und zum Wohlbefinden der Leute, die in diesem Umfeld wohnen, beizutragen.

Ernst Danner (EVP): Eine Reduktion der Parkplätze auf das notwendige Minimum, da kann man eigentlich nichts dagegen haben. Wir befürchten, dass die «Teslabuebe» von Kalifornien und die «Velobuebe» im Umfeld von Markus Knauss (Grüne) eine völlig unterschiedliche Auslegung dieses Minimums haben und eine derart unklare Regelung wollen wir nicht unterstützen.

Änderungsantrag 34 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.2 Ziele / Ziel (3) Attraktive Gestaltung

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(3) Attraktive Gestaltung

Kommunale Strassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Die Gestaltung muss den Anforderungen der Wohnbevölkerung und der Arbeitnehmenden angepasst sein. Insbesondere ist der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung zu schenken. Die Flächen für den Mfz-Verkehr sollen auf das notwendige Minimum reduziert werden.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 35

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Dieser Satz wiederholt die Diskussion, die wir zum Geschwindigkeitsniveau in der Stadt bereits geführt haben. Deswegen sind wir skeptisch, ob es diesen Satz überhaupt noch braucht. Er ist unseres Erachtens überflüssig, sehr allgemein gehalten und bringt keine zusätzlichen Erkenntnisse. Zudem fragen wir uns, was diese Angleichung der Geschwindigkeiten an die verschiedenen Verkehrsträger genau bewirken soll. Dies jedoch mit folgender Ausnahme: Wenn es um die Sicherheit auf den Quartierstrassen geht, sehe ich den Nutzen einer Angleichung. Aber wenn es um die Hauptverkehrsstrassen geht, dann ist klar, was damit bezweckt wird. Es geht um die Nivellierung der Geschwindigkeit gegen unten. Wir beantragen Ihnen, diesen Satz zu streichen.

Markus Knauss (Grüne): Wir sind nach wie vor der Meinung, dass es diesen Satz braucht und nehmen in Kauf, dass im Verkehrsrichtplan allenfalls etwas doppelt formuliert ist. Hier geht es darum, das Geschwindigkeitsniveau mit baulichen und gestalterischen Massnahmen auf das lokale Umfeld anzupassen. Das trifft in speziellem Masse auf die Quartierzentren zu. Dort findet das Leben statt, dort gehen die Leute über die Strasse. Deshalb wollen wir eine Angleichung der Geschwindigkeiten.

Änderungsantrag 35 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / (2)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

~~(2) Die Stadt unterstützt durch gestalterische und betriebliche Massnahmen ein auf das lokale Umfeld abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau und die Angleichung der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.~~

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 36

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Severin Meier (SP): Im Antrag 36 geht es um die sogenannten Quartierblöcke. Weitere alternative Bezeichnungen sind Superblöcke, Flanierquartiere oder Cityblocks. Aber egal, wie man sie nennt, eines ist klar: Diese Quartierblöcke werden die Lebensqualität in unserer Stadt massiv erhöhen. Ursprünglich ist das Konzept der Quartierblöcke als Gegenvorschlag zur städtischen Juso-Initiative «Züri Autofrei» angedacht gewesen. Stephan Iten (SVP) hat die Verbindung zwischen «Züri Autofrei» und dem kommunalen Richtplan heute Abend schon zwei Mal erwähnt. Die Idee der Quartierblöcke ist, die Vorteile einer autoarmen Stadt mit der teilweise weiterhin bestehenden Notwendigkeit des MIV zu verknüpfen. Das Konzept kommt aus Barcelona, wo es seit einigen Jahren erfolgreich umgesetzt wird. Bei den Quartierblöcken geht es darum, ein Gebiet in grosse Blöcke zu unterteilen. Innerhalb dieser Blöcke soll der MIV grundsätzlich nicht erlaubt sein. Ausnahmen bestehen für Anwohnerinnen, Zulieferungsdienste und Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Der notwendige MIV und der ÖV werden wenn immer möglich um die Quartierblöcke herum geführt. Es handelt sich also um eine radikale Form der Quartierberuhigung, die es den Anwohnerinnen ermöglicht, den öffentlichen Raum optimal zu nutzen. In Barcelona sieht man, dass dies zu einer Erhöhung der Lebensqualität führt. Dort, wo früher Autos rasten, sind heute Cafés entstanden und Familien flanieren durch ihr Quartier. Im Gegensatz zu Barcelona ist Zürich natürlich keine geplante Stadt, trotzdem hat das Konzept der Quartierblöcke auch bei uns grosses Potenzial. Während die kommunalen Strassen vom MIV befreit werden, bieten sich die überkommunalen Strassen als Begrenzung für die Quartierblöcke an. Da ein relevanter Teil des öffentlichen Verkehrs auf kantonalen Strassen angesiedelt ist, könnte der ÖV auch ohne grosse Anpassungen ausserhalb der Quartierblöcke geführt werden.

Sven Sobernheim (GLP): Mein Vorredner hat meinen Verdacht bestätigt: Es ist aus Versehen «ein Postulat» in diesen Richtplan gerutscht. Es ist sehr begrüssenswert, eine solche Forderung mit einem Postulat prüfen zu lassen. Diese Forderung aber in einen Richtplan zu schreiben, führt zu lustigen Ergebnissen. Severin Meier (SP) hat in seinem Votum von Anwohnern und Gehbehinderten gesprochen, im Text werden aber nur Zubringerdienste und Gehbehinderte erwähnt. Ein Anwohner ist nicht per se ein Zubringer. Ein Zubringer ist, wer mit dem Auto vors Haus fährt, seinen Kofferraum leert und mit dem Auto wieder wegfährt. Der Anwohner darf also nicht mehr in den Quartierblock hineinfahren, wenn diese Forderung in den Richtplan geschrieben wird. Noch schöner ist aber, dass die überkommunalen Strassen als Grenzen fungieren sollen. Ein Quartierblock wäre so beispielsweise Riedhof/Höngg/Oberaffoltern oder auch Affoltern/Seebach. Das wäre ein Quartierblock, ein relativ grosses Gebiet, das von überkommunalen Strassen eingeschlossen ist. Die Forderung muss also entweder umgesetzt werden, indem grosse Gebiete zusammengefasst werden oder mehr überkommunale Strassen geschaffen werden. Ich weiss nicht, ob das die Antragstellenden so wollten. Ich verstehe, wenn man die Forderung als Gegenvorschlag zu «Züri Autofrei» bringen wollte, aber ich verstehe nicht, dass man diese als Massnahme in den kommunalen Richtplan schreiben möchte.

Änderungsantrag 36 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / Neue Massnahme (4)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (4) Die Stadtquartiere sind in kleinere Quartierblöcke aufzuteilen. Diese Quartierblöcke richten sich am Verlauf der überkommunalen Strassen aus. Innerhalb dieser Quartierblöcke ist der quaterfremde motorisierte Individualverkehr grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten für Zubringerdienste und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Einfahrt in einen Quartierblock hat möglichst von der nächsten Quartierblockgrenze her zu erfolgen.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 60 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 37

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Simone Brander (SP): Die Nordumfahrung wird zurzeit von vier auf sechs Spuren ausgebaut. Nächstes Jahr soll die dritte Gubiströhre eröffnet werden und im Jahr 2025 soll die erweiterte Nordumfahrung in Betrieb gehen. Dieser Ausbau hat eine erhebliche Kapazitätserweiterung zur Folge. Nach dem Scheitern des Rosengartentunnels in der Volksabstimmung ist es jetzt wieder an der Stadt, die Stadtachse mit flankierenden Massnahmen vom Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu entlasten. Diese Chance muss die Stadt unbedingt nutzen und die Achse Rosengarten- und Bucheggstrasse stadt- und klimaverträglich gestalten. Genau dies ist auch der Zweck einer Umfahrung, dass man die Stadt vom Autoverkehr entlasten kann und die Menschen in der Stadt vor schädlichem Lärm und Abgasen geschützt werden. Deswegen soll die Stadt mit dieser neuen Massnahme beauftragt werden, sich beim Kanton für die Befreiung der Stadtachse vom Autoverkehr einzusetzen.

Stephan Iten (SVP): Was soll das für ein Richtplaneintrag sein? Als Massnahme soll sich die Stadt Zürich beim Kanton dafür einsetzen, dass der Durchgangsverkehr in der Stadt reduziert wird. Der Kanton setzt sich bereits dafür ein, dass die Kapazität auf dem Nordring erhöht wird. So, dass der Verkehr durchs Stadtgebiet reduziert wird. Mehr kann er nicht tun. Was soll er denn noch machen? Soll der Kanton eine Barriere aufstellen oder Fahrzeuge zählen oder soll es eine Zugangskontrolle geben, bei der jeder vorweisen muss, dass er wirklich in die Stadt muss? Kein vernünftiger Mensch fährt freiwillig durch die Stadt. Mit all den Blockaden, Lichtsignalen, dem Abbau von Strassenräumen hüten sich alle, durch Zürich zu fahren. Der Verkehr, der in die Stadt kommt, kommt ganz sicher nicht freiwillig. Eine solche Massnahme gehört nicht in den Richtplan.

Änderungsantrag 37 zu Kapitel 5 Strassennetz MIV / 5.4 Massnahmen / Neue Massnahme (7)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- (7) Die Stadt setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die zusätzliche MIV-Kapazität, die mit dem Ausbau des Nordrings geschaffen wird, auf den Zeitpunkt der Eröffnung hin auf den Durchgangssachsen auf Stadtgebiet entsprechend reduziert wird.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 38

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne): Bei dieser Thematik handelt es sich um ein grosses Ärgernis. Es gibt einen bestehenden kommunalen Richtplan mit Bericht und Text, d. h. einen Gemeinderatsbeschluss vom 1. Oktober 2003, der am 22. September 2007 vom Regierungsrat genehmigt wurde. Der Strassenzug, über den wir hier sprechen, wurde darin explizit nicht als Sammelstrasse eingetragen. Den Text dazu lese ich Ihnen gerne vor: «Zwischen Wollishofen und Enge wird der Durchgangsverkehr auf Sihlhochstrasse und Mythenquai kanalisiert. Mit geeigneten Massnahmen wird die Attraktivität der See- strasse, der Mutschellenstrasse, der Waffenplatzstrasse und der Rieterstrasse für den Durchgangsverkehr geschmälert.» 17 Jahre lang ist, ausser der Errichtung von Tempo 30, nichts passiert. Das Ziel ist, diese Achse nicht als Durchgangsverkehrsachse zu bezeichnen. Wir sind der Meinung, wenn diese Strasse planerisch aufgewertet und zu einer Sammelstrasse ernannt wird, dann kommt dies einer Aufforderung gleich, sich nicht um den Durchgangsverkehr kümmern zu müssen. Wir sind der Meinung, dass dieser Strassenzug den Charakter einer Quartierstrasse hat.

Dominique Zygmont (FDP): Eine Sammelstrasse hat im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung. Sie sammelt den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernimmt Erschliessungsfunktionen direkt bei den angrenzten Liegenschaften. Im genannten Einzugsgebiet leben 7800 Personen und es gibt 1800 Arbeitsplätze. Diese Personen generieren 35 000 Wege pro Tag. Bei einem MIV-Anteil von 20 Prozent werden somit 7000 Autofahrten erzeugt. Dieses Verkehrsaufkommen rechtfertigt die Klassifizierung des Strassenzugs als Sammelstrasse und deswegen wird genau da die Klassifizierung auch als zweckmässig beurteilt.

Weitere Wortmeldung:

Olivia Romanelli (AL): Das Anliegen dieses Änderungsantrags wurde von Privaten 96-fach als Einwendung eingebracht, aber nicht berücksichtigt. Dass es aus der Bevölkerung so viele Einwände gegen eine Aufklassierung einer normalen Quartierstrasse gegeben hat, ist ein klares Zeichen dafür, dass der Autoverkehr das Mass des erträglichen weit überschritten hat. Die kleinen Quartierstrassen, die an einigen Stellen nur knapp so breit sind wie ein VBZ-Bus, sammeln hauptsächlich den Durchgangsverkehr der Autobahnausfahrten Wollishofen und Brunau, wenn es auf der Sihlhochstrasse staut. Wenn diese miteinander verbundenen Strassen an einer Stelle mit versenkbaren Pollern oder Barrieren unterbrochen würden, dann würden es ganz normale Quartierstrassen bleiben. Der ÖV würde auch nicht mehr täglich in der Critical Mass des MIV stecken bleiben. Die Möglichkeit eines Strassenunterbruchs für den MIV soll mit diesem Antrag offengelassen

werden.

Änderungsantrag 38 zur Richtplankarte Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse / Karteneintrag «bestehende Sammelstrasse»

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Der Strassenzug Rieter-, Waffenplatz-, Mutschellenstrasse ist nicht als kommunale Sammelstrasse einzutragen.



Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 155, Beschluss-Nr. 4144/2021).

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

4156. 2021/301

Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Brigitte Fürer (Grüne) vom 30.06.2021: Pfingstweidstrasse und Duttweilerstrasse, Massnahmen zur Reduktion der ver- kehrsbedingten Lärmbelastung und Erhöhung der Sicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende

Von Urs Riklin (Grüne) und Brigitte Fürer (Grüne) ist am 30. Juni 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie auf der Pfingstweidstrasse, mindestens im Abschnitt zwischen der Pfingstweidstrasse Nr. 55 und Nr. 96, sowie auf der Duttweilerstrasse, mindestens im Abschnitt zwischen der Förrlibuckstrasse und Pfingstweidstrasse, Massnahmen ergriffen werden können, welche die verkehrsbedingte Lärmbelastung deutlich reduzieren und die Sicherheit für zu Fussgehende wie auch Velofahrende erhöhen. Insbesondere soll die maximal zulässige Fahrgeschwindigkeit in diesen Abschnitten nicht über 30 km/h liegen.

Begründung:

In der Stadt Zürich werden Schulhäuser und Kindergärten vermehrt an verkehrstechnisch herausfordernden Lagen erstellt oder in bestehende Bürogebäude eingemietet, die für Kinder und Jugendliche keine besonders geeignete Umgebung bieten. Die Schulhäuser und Kindergärten grenzen vermehrt an Hauptstrassen, auf denen je Fahrtrichtung mehrspurig in relativ hoher Geschwindigkeit eine hohe Dichte an motorisierten Fahrzeugen verkehren. An solchen Standorten werden nicht nur die Grenzwerte für gesundheitsgefährdende Lärm- und Schadstoffimmissionen regelmässig überschritten, auch die Sicherheit für die Kinder und Jugendlichen auf dem Schulweg und in unmittelbarer Umgebung der Schulhäuser wird durch die hohe Fahrzeugdichte und Fahrgeschwindigkeit erheblich gefährdet.

Mit dem Einbau eines Doppelkindergartens an der Pfingstweidstrasse 60 führt die fünfspurige Pfingstweidstrasse mitten durch das Areal zwischen der Schule Pfingstweid und dem geplanten Kindergarten. Im umschriebenen Strassenabschnitt grenzen im Weiteren auch die ZHdK und das Bundesasylzentrum direkt an die Pfingstweidstrasse und Duttweilerstrasse. Es ist mit einem starken Zuwachs an Menschen zu rechnen, die entlang der Pfingstweidstrasse einer Lern-tätigkeit nachgehen, sich im öffentlichen Raum aufhalten und sich in der Umgebung zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen. Ebenso ist mit einer steigenden Anzahl an Personen zu rechnen, welche sowohl die Pfingstweid- wie auch die Duttweilerstrasse überqueren.

Aus diesen Gründen sind schnellstmöglich Massnahmen zu realisieren, welche die Lärm- und Schadstoffimmissionen signifikant an der Quelle reduzieren wie auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Mit einer Zulassung der Fahrgeschwindigkeit von maximal 30 km/h kann die Lärmbelastung gegenüber dem heutigen Zustand effektiv und kostengünstig gesenkt, gleichzeitig auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Weitere Massnahmen können diese Bestrebungen begünstigen.

Mitteilung an den Stadtrat

4157. 2021/302

Postulat von Patrik Maillard (AL) und Natalie Eberle (AL) vom 30.06.2021: Gesamtenergiebilanz für städtische Gebäude bei allen Bauprojekten

Von Patrik Maillard (AL) und Natalie Eberle (AL) ist am 30. Juni 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei allen zukünftigen Bauprojekten betreffend Immobilien, die im Besitz der Stadt Zürich sind, eine detaillierte Gesamtenergiebilanz vorgelegt werden kann. Eine solche Evaluation muss in einem frühen Zeitpunkt der Planung erfolgen um in den Entscheidungsprozess einfließen zu können. Die CO₂-Bilanz ist für die verschiedenen Optionen (Ersatzneubau, Teil- resp. Gesamt-sanierung, Verdichtungsmöglichkeiten in bestehender Gebäudestruktur etc.) für die verschiedenen Szenarien zu erheben und zu dokumentieren und bei der Beschlussfassung über den Planungskredit dem Gemeinderat vorzulegen.

Begründung

Auf eine Anfrage der AL im Zusammenhang mit dem geplanten Ersatzneubau der Siedlung Hardau 1 (Weisung 2021/66), wie sich die Gesamtenergiebilanz eines Ersatzneubaus gegenüber einer energieeffizienten Gesamtsanierung der bestehenden Gebäude darstellt, war die Antwort der Verwaltung, dass die Stadt Zürich keine solchen Berechnungen macht.

Diese bisher nicht erhobenen Kennzahlen betreffend «grauer Energie» ermöglichen eine sinnvolle Abwägung der Vor- und Nachteile von Ersatzneubauten, Teil- oder Gesamtsanierungen im Hinblick auf die Erreichung des Netto-Null-Zieles und damit der Reduktion des CO₂-Ausstosses der Stadt Zürich.

In der von der Stadt Zürich in Auftrag gegebene Studie «Netto Null Treibhausgasemissionen Stadt Zürich» vom 15. September 2020 heisst es als wichtige Zielsetzung zur Erreichung von Netto Null:

«Geringe Ersatzneubau-Tätigkeit: Die 2020 bestehenden Gebäude stehen praktisch alle auch 2050 noch (jedoch mit energetischen Erneuerungen).»

Um die Vor- und Nachteile einer Gesamtsanierung resp. eines Ersatzneubaus abwägen zu können, braucht es diese Angaben für die Entscheidungsfindung über Planungskredite in den vorberatenden Kommissionen und im Gemeinderat. Die Erkenntnisse daraus sollen in die Planung mit einbezogen werden und die entsprechenden Zahlen den zuständigen Kommissionen auf Stufe Projektierungskredit zugestellt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

Die zwei Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 30. Juni 2021, 19.45 Uhr.