

Substanzielles Protokoll 111. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 21. Oktober 2020, 17.00 Uhr bis 22.19 Uhr, in der Halle 7
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsidentin Helen Glaser (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretär Derek Richter (SVP)

Substanzielles Protokoll: Philippe Wenger

Anwesend: 117 Mitglieder

Abwesend: Urs Helfenstein (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Albert Leiser (FDP), Shaibal Roy (GLP), Thomas Schwendener (SVP), Christine Seidler (SP), 1 Sitz vakant

Der Rat behandelt aus der von der Präsidentin erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. [2020/391](#) Eintritt von Judith Boppart (SP) anstelle der zurückgetretenen Dorothea Frei (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
3. [2020/392](#) Eintritt von Nicolas A. Cavalli (GLP) anstelle des zurückgetretenen Guido Hüni (GLP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
4. [2020/393](#) Eintritt von Frank Rühli (FDP) anstelle des zurückgetretenen Roger Tognella (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
5. [2018/172](#) GPK, Wahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Natalie Eberle (AL) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
6. [2020/406](#) * Weisung vom 23.09.2020: FV
Human Resources Management, Einmalvergütungen in Form von Reka-Rail-Checks als Naturalgeschenk an das städtische Personal, Antrag auf Verzicht der Ausrichtung und Abschreibung Postulat
7. [2020/407](#) * Weisung vom 23.09.2020: VTE
Tiefbauamt, Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil, Objektkredit

| | | | | |
|-----|--------------------------|----------|---|------------------------|
| 8. | 2020/408 | * | Weisung vom 23.09.2020: Finanzdepartement, Kongresshaus-Stiftung, Kenntnisnahme Geschäftsbericht 2019 | FV |
| 9. | 2020/423 | * | Weisung vom 30.09.2020: Finanzdepartement, Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, Teilrevision der Stiftungsstatuten | FV |
| 10. | 2020/424 | * | Weisung vom 30.09.2020: Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen – Einfach Wohnen, Teilrevision der Stiftungs- statuten | FV |
| 11. | 2020/425 | * | Weisung vom 30.09.2020: Finanzdepartement, Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich (Stiftung PWG), Totalrevision der Stiftungsstatuten und Rückzug einer Weisung; Variantenvorlage | FV |
| 12. | 2020/426 | * | Weisung vom 30.09.2020: Gesundheits- und Umweltdepartement, Stiftung Alters- wohnungen der Stadt Zürich, Teilrevision der Stiftungsstatuten | VGU FV |
| 13. | 2020/428 | * | Weisung vom 30.09.2020: Kultur, Junges Literaturlabor JULL, Beiträge Juli 2021–2025 | STP |
| 14. | 2020/429 | * | Weisung vom 30.09.2020: Finanzdepartement, Tertialberichte II/2020 der Organisations- einheiten mit Produktgruppen-Globalbudgets | STR |
| 15. | 2020/430 | * | Weisung vom 30.09.2020: Liegenschaften Stadt Zürich, Hirschengraben 18a, 20, 20a, 8001 Zürich, Gesamtinstandsetzung, Umbau und Umnutzung, Investition | FV |
| 16. | 2020/431 | * | Weisung vom 30.09.2020: Liegenschaften Stadt Zürich, Immobilien Stadt Zürich, Soziale Dienste und Sportamt, Zentralwäscherei, Neue Hard 12 und Josefstrasse 219, Industriequartier, Zusatzkredit sowie Korrektur Kreditsumme | FV VHB VSS VS |
| 17. | 2020/117 | * E/A | Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 15.04.2020: Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Aufnahme von geflüchteten Menschen aus humanitären Gründen ausserhalb des bestehenden Kontingents der Stadt sowie für die Bereitstel- lung der finanziellen Mittel zu diesem Zweck | VS |

- | | | | | |
|-----|---------------------------------|---------|---|-----|
| 18. | <u>2020/416</u> | * ** | Interpellation der AL-Fraktion vom 23.09.2020: Abbruch der Arealüberbauung Wydäckerring, Vereinbarungen betreffend die Arealüberbauung und Gründe für den Abbruch der Siedlung, Angaben zur Ausnutzung der Parzellen und den beabsichtigten Wohnungsmix sowie Gegenleistungen der beiden Anlagestiftungen | VHB |
| 19. | <u>2020/405</u> | * | Einzelinitiative von Yvonne Robles de Acuña vom 31.08.2020: Entwicklungsleitbild Lätten der Stadt Adliswil, Prüfung der Auswirkungen auf die Stadt Zürich | |
| 20. | <u>2020/205</u> | | Weisung vom 20.05.2020: Sozialdepartement, Amt für Zusatzleistungen zur AHV/IV, Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur eidgenössischen Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung und die Gewährung von Gemeindezuschüssen (Zusatzleistungsverordnung), Teilrevision | VS |
| 21. | <u>2018/459</u> | | Weisung vom 16.09.2020: Dringliche Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs zwischen Heimplatz und Klusplatz und Überprüfung der Haltestellenanordnung, Antrag auf Fristerstreckung | VTE |
| 22. | <u>2020/76</u> | | Weisung vom 04.03.2020: Tiefbauamt, Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Zollbrücke, und Radgasse, Begegnungszonen und weitere Aufwertungsmassnahmen, Objektkredit | VTE |
| 23. | <u>2020/345</u> | E/A | Postulat von Res Marti (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 19.08.2020: Projekt Zollstrasse, Verlegung der geplanten Parkplätze am südlichen Strassenrand an den nördlichen Strassenrand | VTE |
| 24. | <u>2020/346</u> | A | Postulat von Olivia Romanelli (AL) und Natalie Eberle (AL) vom 19.08.2020: Erlass eines Fahrverbots auf der Zollstrasse, ausser für Zubringer und Anwohnende | VTE |
| 28. | <u>2019/291</u> | E/A | Postulat von Sebastian Vogel (FDP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 26.06.2019: Einrichtung eines Spiel- und Pausenplatzes auf dem Abschnitt Turnerstrasse zwischen Strassenende und Kirche Unterstrass | VTE |
| 29. | <u>2019/310</u> | E/A | Postulat von Monika Bättschmann (Grüne), Christine Seidler (SP) und 4 Mitunterzeichnenden vom 03.07.2019: Einführung eines Gebührenmodells zur Finanzierung der verursachergerechten Reinigungs- und Entsorgungskosten im öffentlichen Raum | VTE |

- | | | | | |
|-----|---------------------------------|-----|--|-----|
| 30. | <u>2019/313</u> | A/P | Motion von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 03.07.2019: Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo | VTE |
| 31. | <u>2019/318</u> | E/T | Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Res Marti (Grüne) vom 03.07.2019: Einrichtung einer direkten und sicheren Abbiegemöglichkeit für Velofahrende von der östlichen Röhre der Langstrassenunterführung in die Lagerstrasse | VTE |
| 32. | <u>2019/364</u> | A | Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: Realisierung des im kantonalen Richtplan eingetragenen Y-Verkehrsprojekts | VTE |
| 33. | <u>2019/365</u> | A | Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: Bestandesgarantie der oberirdischen, öffentlich zugänglichen Parkplätze gemäss dem Stand vom 1. Januar 2018, Ergänzung der Gemeindeordnung | VTE |
| 34. | <u>2019/366</u> | A | Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: Überführung des Historischen Parkplatzkompromisses in die Gemeindeordnung | VTE |
| 35. | <u>2019/367</u> | A | Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: Verzicht auf Kaphaltestellen beim Tram- und Busnetz | VTE |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen der Ratspräsidentin werden zur Kenntnis genommen.

3030. 2020/310

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 08.07.2020:
Verstärkte Polizeipräsenz zur Erhöhung der Sicherheit im Niederdorf und am Bellevue an den Wochenenden**

Samuel Balsiger (SVP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Ich habe bereits im August die Dringlichkeit dieses Vorstosses erbeten, der die Polizeipräsenz im Niederdorf zum Schutze der Schwulen erhöhen soll, da diese immer wieder von Gewalt bedroht werden. Ich habe damals gesagt, es ergebe keinen Sinn, die Dringlichkeit oder gar das Postulat wegen meiner Person oder wofür ich stehe abzulehnen: Schauen Sie auf die Sache und was mit den Opfern geschieht. Sie haben die Dringlichkeit abgelehnt. Gemäss der SP gab es seither bereits wieder ein solches Gewaltverbrechen. Die SP selbst stellt daraufhin die gleiche Forderung. Aus dieser neuen Entwicklung heraus und weil die SP nun das Postulat ebenfalls unterstützt, bitte ich Sie erneut, die Dringlichkeit

anzunehmen – oder sagen Sie weiterhin, dass das Problem auf die lange Bank geschoben werden kann? Dass man in der Schweiz ohne Angst um seine körperliche Unversehrtheit in den Ausgang gehen kann, hat nichts mit Sonderrechten für Schwule oder Lesben zu tun, die ich weiterhin ablehne. Jenen, die weiterhin glauben, dass das Problem nicht dringlich ist, sage ich: Das Opfer, für welches sich die SVP in diesem Vorstoss einsetzt, ist nicht nur schwul, es ist auch schwarz. Für die Ratslinke sollte es doch genügen, um sich einen Ruck zu geben und für die Dringlichkeit einzustehen, wenn sich die SVP für schwule Schwarze einsetzt.

Der Rat wird über den Antrag am 28. Oktober 2020 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

Persönliche Erklärungen:

Martin Bürki (FDP) hält eine persönliche Erklärung zur Unterstützung der Gastrobranche durch die Stadt und zur Erfüllung der Forderungen des Dringlichen Postulats GR Nr. 2020/377.

Stephan Iten (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Gebührenerlass der Stadt von 50 Prozent anstelle der geforderten 100 Prozent für die Aussenbewirtschaftung.

G e s c h ä f t e

3031. 2020/391

Eintritt von Judith Boppart (SP) anstelle der zurückgetretenen Dorothea Frei (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 26. August 2020 anstelle von Dorothea Frei (SP 12) mit Wirkung ab 1. Oktober 2020 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Judith Boppart (SP 12), Business Concept Specialist, geboren am 8. Januar 1988, von Zürich/ZH, Stettbachstrasse 37, 8051 Zürich

3032. 2020/392

Eintritt von Nicolas A. Cavalli (GLP) anstelle des zurückgetretenen Guido Hüni (GLP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 9. September 2020 anstelle von Guido Hüni (GLP 4+5) mit Wirkung ab 1. Oktober 2020 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Nicolas A. Cavalli (GLP 4+5), Consultant, geboren am 9. November 1982, von Centovalli/TI, Badenerstrasse 444, 8004 Zürich

3033. 2020/393

Eintritt von Frank Rühli (FDP) anstelle des zurückgetretenen Roger Tognella (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 9. September 2020 anstelle von Roger Tognella (FDP 12) mit Wirkung ab 2. Oktober 2020 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Frank Rühli (FDP 12), Prof. Dr. Dr. med., Institutsdirektor, geboren am 1. November 1971, von Zürich/ZH, Hubenstrasse 97, 8051 Zürich

3034. 2018/172

GPK, Wahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Natalie Eberle (AL) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

Es wird mit Wirkung ab 21. Oktober 2020 gewählt:

Christina Schiller (AL)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

3035. 2020/406

Weisung vom 23.09.2020:

Human Resources Management, Einmalvergütungen in Form von Reka-Rail-Checks als Naturalgeschenk an das städtische Personal, Antrag auf Verzicht der Ausrichtung und Abschreibung Postulat

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3036. 2020/407

Weisung vom 23.09.2020:

Tiefbauamt, Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil, Objektkredit

Die Zuweisung an die SK SID/V gemäss Antrag des Stadtrats war an der Sitzung des Büros vom 19. Oktober 2020 umstritten.

***Andreas Kirstein (AL)** stellt namens der AL-Fraktion den Antrag auf Zuweisung an die SK TED/DIB: Ich bin überrascht, dass ich diesen Vorstoss überhaupt begründen muss, da ich eine sofortige Mehrheit erwartet hatte. Liest man diese Weisung, so sind alle darin enthaltenen Themen technischer und baulicher Natur. Es geht um ein Tiefbauprojekt, wie sie uns in Form von Strassen in der Spezialkommission Sicherheitsdepartement, Verkehr (SK SID/V) ebenfalls begegnen, wenn es um den Verkehr geht. Es ist richtig, dass wir dieses Projekt nicht selbst bauen. Es gibt aber einen zweiten Grund, warum das SID/V zum Zug kommt. Es ergäbe keinen Sinn, das Projekt bei Schutz & Rettung anzugliedern, da es nicht um die Umsetzung eines Schutz- und Rettungskonzepts geht, sondern um eine bauliche Massnahme. Meiner Meinung nach prüfen wir diese entweder gar nicht – wenn wir etwa sagen, wir würden sowieso bloss einen Beitrag an den Bau*

leisten. Oder wir prüfen die Massnahme. Und wenn wir sie prüfen, dann sollten wir die Prüfung jener Kommission zuweisen, bei der wir zumindest formell die Vermutung haben, sie sei mit solchen Projekten vertraut. Das ist die Spezialkommission Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Departement der industriellen Betriebe (SK TED/DIB). Ich sehe nicht ein, was hier dagegensprechen soll.

Der Rat lehnt den Antrag des Stadtrats mit 1 gegen 110 Stimmen (bei 1 Enthaltungen) ab.

Damit ist das Geschäft der SK TED/DIB überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3037. 2020/408

Weisung vom 23.09.2020:

Finanzdepartement, Kongresshaus-Stiftung, Kenntnisnahme Geschäftsbericht 2019

Die Zuweisung an die RPK gemäss Antrag des Stadtrats war an der Sitzung des Büros vom 19. Oktober 2020 umstritten.

Michael Schmid (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Antrag auf Zuweisung an die GPK: Die Kenntnisnahme des Geschäftsberichts der Kongresshaus-Stiftung hatte einige Anlaufschwierigkeiten beim Stiftungsrat, dem Stadtrat und dem Gemeinderat. Der Prozess ist eigentlich klar. Dazu gab es einen Schriftenwechsel zwischen RPK und GPK, wonach Budget und Rechnung durch die RPK vorberaten werden – wie es in Bezug auf die Rechnung der Stadt Zürich 2019 auch geschah und wie wir es in einem eigenen Dispositiv beraten hatten. Beim Geschäftsbericht steht die Beratung in der GPK entsprechend der üblichen Aufteilung an und darum beantragen wir Ihnen, dies so zuzuweisen.

Der Rat lehnt den Antrag des Stadtrats mit 1 gegen 111 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Damit ist das Geschäft der GPK überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3038. 2020/423

Weisung vom 30.09.2020:

Finanzdepartement, Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, Teilrevision der Stiftungsstatuten

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3039. 2020/424

Weisung vom 30.09.2020:

Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen – Einfach Wohnen, Teilrevision der Stiftungsstatuten

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3040. 2020/425

Weisung vom 30.09.2020:

Finanzdepartement, Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich (Stiftung PWG), Totalrevision der Stiftungsstatuten und Rückzug einer Weisung; Variantenvorlage

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3041. 2020/426

Weisung vom 30.09.2020:

Gesundheits- und Umweltdepartement, Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich, Teilrevision der Stiftungsstatuten

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3042. 2020/428

Weisung vom 30.09.2020:

Kultur, Junges Literaturlabor JULL, Beiträge Juli 2021–2025

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3043. 2020/429

Weisung vom 30.09.2020:

Finanzdepartement, Tertialberichte II/2020 der Organisationseinheiten mit Produktgruppen-Globalbudgets

Zuweisung an die RPK gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3044. 2020/430

Weisung vom 30.09.2020:

Liegenschaften Stadt Zürich, Hirschengraben 18a, 20, 20a, 8001 Zürich, Gesamtinstandsetzung, Umbau und Umnutzung, Investition

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3045. 2020/431

Weisung vom 30.09.2020:

Liegenschaften Stadt Zürich, Immobilien Stadt Zürich, Soziale Dienste und Sportamt, Zentralwäscherei, Neue Hard 12 und Josefstrasse 219, Industriequartier, Zusatzkredit sowie Korrektur Kreditsumme

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020

3046. 2020/117

**Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 15.04.2020:
Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Aufnahme von geflüchteten Menschen
aus humanitären Gründen ausserhalb des bestehenden Kontingents der Stadt
sowie für die Bereitstellung der finanziellen Mittel zu diesem Zweck**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Alan David Sangines (SP) vom
30. September 2020 (vergleiche Beschluss-Nr. 2979/2020)

Die Dringlicherklärung wird von 62 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von
63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR nicht erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

3047. 2020/416

**Interpellation der AL-Fraktion vom 23.09.2020:
Abbruch der Arealüberbauung Wydäckerring, Vereinbarungen betreffend die
Arealüberbauung und Gründe für den Abbruch der Siedlung, Angaben zur
Ausnutzung der Parzellen und den beabsichtigten Wohnungsmix sowie Gegen-
leistungen der beiden Anlagestiftungen**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Walter Angst (AL) vom
30. September 2020 (vergleiche Beschluss-Nr. 2980/2020)

Die Dringlicherklärung wird von 62 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von
63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR nicht erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

3048. 2020/405

**Einzelinitiative von Yvonne Robles de Acuña vom 31.08.2020:
Entwicklungsleitbild Lätten der Stadt Adliswil, Prüfung der Auswirkungen auf die
Stadt Zürich**

Dem Büro des Gemeinderats ist am 31. August 2020 von der Stimmberechtigten
Yvonne Robles de Acuña eine Einzelinitiative eingereicht worden (vergleiche Beschluss-
Nr. 2943/2020).

Die Einzelinitiative bedarf zur weiteren Behandlung der vorläufigen Unterstützung von
mindestens 42 Mitgliedern des Gemeinderats (§ 139 Abs. 2 Gesetz über die politischen
Rechte [GPR] in Verbindung mit Art. 15 Abs. 4 Gemeindeordnung).

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmt 1 Ratsmitglied, womit das
Quorum nicht erreicht ist.

Das Geschäft ist erledigt (§ 139 Abs. 3 GPR).

Mitteilung an den Stadtrat und an Yvonne Robles de Acuña, Nidelbadstrasse 40,
8038 Zürich

3049. 2020/205

Weisung vom 20.05.2020:

Sozialdepartement, Amt für Zusatzleistungen zur AHV/IV, Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur eidgenössischen Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung und die Gewährung von Gemeindegeldzuschüssen (Zusatzleistungsverordnung), Teilrevision

Redaktionslesung

Die Redaktionskommission (RedK) beantragt einstimmig Zustimmung zur redaktionellen Bereinigung des Gemeinderatsbeschlusses Nr. 2942 vom 23. September 2020:

Zustimmung: Präsident Mark Richli (SP), Referent; Ernst Danner (EVP), Isabel Garcia (GLP), Patrick Hadi Huber (SP), Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Mischa Schiwow (AL), Corina Ursprung (FDP)

Der Präsident der Redaktionskommission begründet die Anträge der Redaktionskommission.

Mark Richli (SP): *Die Redaktionskommission nahm – neben Mikrokorrekturen – eine einzige Änderung vor. Diese sehen Sie im Antrag auf Zeile sieben. Wir haben dort den letzten Teilsatz von «für gemeinsam berechnete Ehepaare» in «für Ehepaare» geändert. Ich stolperte über diesen Teil bei der Vorbereitung, weil nicht die Ehepaare berechnet werden, sondern die Leistungen. Darum habe ich im Departement im Voraus angefragt, ob es einen intelligenteren Begriff gebe. Aus dem Departement und aus dem Amt für Zusatzleistungen selbst kam der Hinweis, dass es sowieso klar sei, dass die Leistungen separat berechnet würden, wenn Ehepaare nicht zusammenleben – und darum geht es hier. Darum reiche es, wenn nur «für Ehepaare» steht. Vielleicht haben einige von Ihnen versucht, das Redaktionsprotokoll dazu zu konsultieren, doch dieses ist erst seit heute Nachmittag hochgeladen, wofür ich mich entschuldige, da es unschön ist, wenn Geschäfte vor der Abnahme nicht vorliegen. Ich bitte Sie, den Änderungen einstimmig zuzustimmen.*

Es werden keine Anträge aus dem Rat gestellt.

Der Rat stimmt dem bereinigten Antrag der RedK stillschweigend zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivziffern 1–3

Die SK SD beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivziffern 1–3.

Zustimmung: Matthias Renggli (SP), Referent; Präsident Markus Baumann (GLP), Vizepräsidentin Nadia Huberson (SP), Ezgi Akyol (AL), Alexander Brunner (FDP), Mélissa Dufournet (FDP), Marco Geissbühler (SP), Mathias Manz (SP), Marcel Müller (FDP), Roger-Paul Speck (SP), Selina Walgis (Grüne)
Abwesend: Samuel Balsiger (SVP), Johann Widmer (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SD mit 110 gegen 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Die Verordnung über den Vollzug des Gesetzes über die Zusatzleistungen zur eidgenössischen Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung und die Gewährung von Gemeindegzuschüssen (Zusatzleistungsverordnung, AS 831.110) wird wie folgt geändert:

Art. 4 Berechnung

Abs. 1 unverändert.

² Bei zu Hause wohnenden Personen wird:

lit. a unverändert.

b. der ermittelte Bedarf um den Mietzinsanteil, der nach Abzug des im Einzelfall möglichen gesetzlichen Mietzinsabzugs verbleibt, erhöht, höchstens jedoch um Fr. 1560.– für Alleinstehende und Fr. 3120.– für Ehepaare.

Abs. 3–5 unverändert.

2. Übergangsbestimmung

¹ Für zu Hause wohnende Personen, deren Ergänzungsleistungen gemäss Bundesgesetz über Ergänzungsleistungen zur Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenversicherung (ELG)¹, Abs. 1 Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 22. März 2019 (EL-Reform), nach bisherigem Recht berechnet werden, gilt während der Übergangsfrist die bisherige Regelung nach Art. 4 Abs. 2 lit. b.

² Für zu Hause wohnende Personen, deren Anspruch auf Zusatzleistungen während der Übergangsfrist insgesamt tiefer als bisher ausfällt oder ganz wegfällt, kann in Einzelfällen zur Abwendung von Notlagen ein ausserordentlicher Gemeindegzuschuss ausgerichtet werden.

3. Der Stadtrat setzt diese Änderung in Kraft.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 28. Oktober 2020 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 28. Dezember 2020)

3050. 2018/459

Weisung vom 16.09.2020:

Dringliche Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs zwischen Heimplatz und Klusplatz und Überprüfung der Haltestellenanordnung, Antrag auf Fristerstreckung

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Motion GR Nr. 2018/459.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

STR Richard Wolff: *Der Sachverhalt ist relativ einfach: Es geht um die Strecke zwischen Heimplatz und Klusplatz, also dort, wo die Tramlinie 3 vom Kunsthaus aus stadtauswärts fährt. Diese Strecke soll gemäss der Motion in Sachen Haltestellenanordnung neu angeschaut werden – vor allem am Hottingerplatz. Das machen wir gerne, aber gleichzeitig läuft das Projekt am Heimplatz: Dort gibt es eine Umgestaltung – von diesem Projekt haben Sie schon gehört. Wir sind im Moment daran, die Verkehrsflüsse, die sich neu ergeben werden, zu analysieren. Bevor wir wissen, was am Heimplatz genau geschehen wird, ergibt es keinen Sinn, die Gesamtbetrachtung Heimplatz-Klusplatz weiter im Detail voranzutreiben. Darum bitten wir Sie um eine Fristerstreckung um ein Jahr.*

¹ vom 6. Oktober 2006, SR 831.30.

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats und begründet diesen: Die Geschichte mit der Verkehrsanalyse hören wir eigentlich schon, seit der Heimplatz in der Kommission beraten wird, was vor zwei Jahren begann. In der Interpellation zum Heimplatz steht die Überprüfung seit einem halben Jahr drin. Heute haben wir immer noch keine Verkehrsanalyse, die Überprüfung ist noch immer nicht fertig. STR Richard Wolff: Für die Bellerivestrasse geschah die Überprüfung sehr schnell und beim Heimplatz warten wir über zwei Jahre? Da müssen Sie mir sagen, was diese Verkehrsanalyse an der Situation ändern soll, so dass der Kanton einer beidseitigen Kaphaltestelle zustimmen wird. Sie sagen selbst, wir nehmen am Heimplatz eine Kapazitätsreduktion vor. Glauben Sie denn, dass sich die Situation am Hottingerplatz dementsprechend verbessern wird, dass der Kanton plötzlich sagt, für ihn sei die beidseitige Kaphaltestelle in Ordnung? Ganz sicher nicht: Wir haben eine Kapazitätsreduktion am Heimplatz, es wird einen Rückstau bis zum Hottingerplatz geben und der Kanton wird dieser beidseitigen Kaphaltestelle nicht zustimmen. Darum braucht es keine Fristerstreckung, denn Sie können diese Motion abschreiben und sagen: die beidseitige Kaphaltestelle können wir nicht umsetzen. Darum werden wir diese Fristerstreckung nicht gewähren.

Weitere Wortmeldungen:

Hans Jörg Käppeli (SP): Wir brennen darauf, das Ergebnis dieser Untersuchung zu erfahren. Es leuchtet uns dabei ein, dass eine Abhängigkeit vom Heimplatz besteht. Demzufolge wollen wir die Fristerstreckung gewähren. Wir werden natürlich bei der kommenden Präsentation des Heimplatzes einen kritischen Blick darauf werfen und hoffen auf erschöpfende Antworten.

Yasmine Bourgeois (FDP): Auf der von der Motion betroffenen Strecke befinden sich drei Haltestellen. Eine davon ist die Hölderlinstrasse, wo bereits eine Kaphaltestelle erstellt wurde, die den Verkehr wie erwartet heute schon zuverlässig staut. Beim Römerhof freut sich die Bevölkerung darauf, in den nächsten 14 Monaten wegen der Baustelle mit Schleichverkehr rechnen zu müssen. Bleibt noch der Hottingerplatz, um den es den Motionären hauptsächlich geht. Dabei fordern sie richtigerweise eine Gesamtschau. Diese ist aber nur möglich, wenn feststeht, wie es beim Pfauen weitergeht, da geben wir dem Stadtrat völlig Recht. Die Stadt ist durch die Kantonsverfassung gezwungen, die Leistungsfähigkeit der Achse aufrecht zu erhalten und kommt darum gar nicht um die Gesamtschau herum – da hilft auch keine Zwängerei. Im Moment ist es deshalb schlicht sinnlos, eine Motionsantwort zu schreiben und darum stimmt die FDP dieser Fristerstreckung zu. Die FDP möchte dem Stadtrat aber drei Dinge zu bedenken geben: Erstens wünschen die Bevölkerung und die Quartiervereine die von den Motionären am Hottingerplatz angestrebten Verkehrsbehinderungen explizit nicht. Wörtlich teilte der Quartierverein mit: «Die Motion wird als solche vom Quartierverein nicht unterstützt, da sie nach Ansicht des Quartiervereins eher Partikularinteressen Raum gibt, als dass sie zu einer offensichtlichen Verbesserung der Verkehrssituation beiträgt.» Weiter schreibt der Quartierverein: «Ebenfalls mit Sorge sieht der Quartierverein, dass die Tendenz besteht, mittels Partikularinteressen den ÖV sowie den MIV auf Hauptachsen zu limitieren, ohne sich ernsthaft mit den planerisch nötigen Kapazitäten auseinanderzusetzen.» Und letztlich schreibt er: «Der Quartierverein bevorzugt Veloverkehr in den Quartieren und den MIV auf Hauptachsen. Die erwünschten Kapazitäten des Verkehrs sollen sich an den Erfordernissen der gesamten Verkehrsachse Heimplatz bis Klusplatz orientieren.» Zweitens: Auch die Nutzer dieser Strasse wünschen sich keine zusätzlichen Verkehrsbehinderungen. Drittens: Auch der Kanton als Zahlmeister hat klar gemacht, dass er auf dieser kantonalen Strasse nicht zwei Kaphaltestellen tolerieren wird. Dies alles ist vom Stadtrat bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Motionäre müssen sich nun

überlegen, ob sie wirklich ein Quartieranliegen befriedigen oder nicht vielmehr ihre Ideologie auf Kosten meines Wohnquartiers ausleben.

Mischa Schiwow (AL): *Die Ungeduld der Motionäre ist verständlich. Die Situation an der Hottinger- und an der Asylstrasse ist sowohl für die Velofahrenden als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger gefährlich. Nachdem das Volk die Velorouteninitiative am 27. September 2020 mit grossem Mehr angenommen hat, ist es höchste Zeit, zu handeln und Lösungen vorzuschlagen. Die Argumente des Stadtrats, um eine Fristerstreckung zu rechtfertigen, greifen da vielleicht etwas kurz. Die Motion verlangt eine ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs zwischen Heim- und Klusplatz und die Überprüfung der Haltestellenanordnung. Alles von der künftigen Gestaltung des Heimplatz' abhängig zu machen ist schon deshalb zu kurz gegriffen, weil es auch innerquartierliche Bezüge gibt – gerade am Hottingerplatz und am Römerhof, die gar nichts mit dem Verkehr der Innenstadt zu tun haben. Leider schwebt den Motionären am Hottingerplatz eine Lösung vor, die nicht durchdacht ist. Die Verlegung der Tramhaltestelle stadteinwärts nach unten lässt den oberen Teil des Hottingerplatz' noch mehr veröden – also genau den Teil, in dem wir vor ein paar Wochen den Ausbau des Quartierzentrums beschlossen. Dieser Teil könnte in naher Zukunft noch an Bedeutung gewinnen, wenn das Kinderspital-Areal vielleicht und hoffentlich einer möglichst bewohnerfreundlichen Nutzung zugeführt wird. Dann gibt es den Kaphaltestellenfetischismus des Römerhofs, wo es die Platzverhältnisse durchaus gebieten, so zu bauen, nun auch am Hottingerplatz. Kaphaltestellen bremsen nicht nur den MIV ab – das stört mich nicht sonderlich – sondern sie stellen auch ein hohes Gefahrenpotenzial für Velofahrende dar – gerade auf abschüssigen Strecken wie am Hottingerplatz. Zwischen den hohen Haltekanten und den Geleisen gibt es sehr wenig Platz – das weiss jeder, der regelmässig mit dem Velo unterwegs ist. Der gefährlichste Abschnitt befindet sich allerdings stadteinwärts zwischen dem Steinwiesplatz und dem Heimplatz: Der dortige Flaschenhals wird für Velofahrende zur eigentlichen Gefahrenzone. Es kommt darauf an, ob der Linksabbieger in Richtung Bellevue aufgehoben wird oder nicht. Gerade weil die Motion eine gesamtheitliche Betrachtung verlangt, spricht sich die AL für eine Fristverlängerung aus und stimmt dem Antrag des Stadtrats zu.*

Sofia Karakostas (SP): *Bei der Begründung der Fristerstreckung zur Bearbeitung der Motion werden hauptsächlich folgende Gründe genannt: Die Verkehrssituation auf der Achse Heimplatz bis Klusplatz ist wesentlich von den Verkehrsabläufen am Heimplatz abhängig, wo es – wie es die Ergebnisse einer Vorprüfung zeigen – zu einer Kapazitätsreduktion kommen könnte. Aus diesem Grund muss eine grossräumige Gesamtbetrachtung der Auswirkungen und Einflussmöglichkeiten auf die betroffenen Verkehrsachsen durchgeführt werden. Diese Studie läuft bereits. Diesen Herbst werden erste Ergebnisse erwartet, welche die Basis bilden für weiterführende, detaillierte Verkehrssimulationen. Die Untersuchung umfasst unter anderem auch die Auswirkungen der geplanten Kaphaltestellen am Hottingerplatz. Wir sehen den sehr grossen Mehrwert solcher Kaphaltestelle für ein- und aussteigende Tramgäste, doch es gibt auch negative Punkte. Dazu gibt es Reaktionen aus dem Quartier Hottingen. Der Quartiersverein Hottingen macht sich grosse Sorgen, dass die Realisierung der Kaphaltestellen am Hottingerplatz zu noch mehr Schleichverkehr durch die 30er-Zonen führen könnte. Diese Befürchtungen basieren auf der heutigen Situation, in der bereits ein signifikanter Schleichverkehr durch das Quartier festzustellen ist. Der Quartiersverein – wir haben es gehört – hätte lieber Velo- und Langsamverkehr im Quartier und den MIV auf den Hauptverkehrsachsen. Als Vertreterin aus dem Quartier kann ich diese Befürchtungen sehr gut nachvollziehen, die bei der weiteren Planung unbedingt miteinbezogen werden müssen. Die SP-Fraktion wird dem Antrag auf Fristerstreckung zustimmen.*

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 99 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 27. Februar 2019 überwiesenen Motion, GR Nr. 2018/459, der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen vom 28. November 2018 betreffend ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs zwischen Heimplatz und Klusplatz und Überprüfung der Haltestellenanordnung, wird um zwölf Monate bis zum 27. Februar 2022 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

3051. 2020/76

Weisung vom 04.03.2020:

Tiefbauamt, Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Zollbrücke, und Radgasse, Begegnungszonen und weitere Aufwertungsmassnahmen, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse wird ein Objektkredit von Fr. 5 054 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).
2. Der Anteil des Objektkredits der DAV gemäss Ziffer 1 für die Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Radgasse, von Fr. 141 000.– (Preisbasis 1. April 2019) steht unter dem Vorbehalt der entsprechenden rechtskräftigen Verkehrsvorschriften.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

Hans Jörg Käppeli (SP): Die Zollstrasse ist keine schöne Umgebung, aber es hat sich bereits einiges verändert. Das Wohn- und Gewerbehaus Zollhaus auf der Seite Langstrasse steht vor der Vollendung. Die hochpreisigen Bauten der SBB entlang der Zollstrasse sind teilweise bereits bezogen – es ist eine Geschmackssache, ob man das gut findet oder nicht, sie haben aber grosszügige, öffentlich zugängliche Flächen, die durchaus zum Verweilen einladen und die Erdgeschossnutzungen werden ebenfalls Leute anlocken. Mit dem Negrellisteg, der dieses Jahr fertig wird, entsteht eine direkte Fusswegverbindung über die Gleise zur Europaallee. Es ist also an der Zeit, die Zollstrasse zu sanieren. Die Zollstrasse wird ein attraktives Gebiet für Zufussgehende und Velofahrende zwischen der Langstrasse und dem Hauptbahnhof. Zwischen der Langstrasse und der Radgasse – also fast auf der ganzen Länge – ist der MIV weiterhin im Einbahnverkehr mit Tempo 30 zugelassen, mit Velostreifen in die Gegenrichtung und unterbrochen durch den Louis-Favre-Platz, der eine Begegnungszone ist. Zwischen der Radgasse und dem Sihlquai gibt es künftig keinen MIV mehr. Dort entsteht mit dem Bahnhofplatz Nord eine neue Begegnungszone. Zu den Aufwertungsmassnahmen gehören Bäume gemäss dem Alleenkonzept, Baumgruppen und Sitzgelegenheiten, insbesondere auf den neuen Plätzen. Der grösste Teil zwischen Langstrasse und Radgasse wurde in der Kommission gut aufgenommen, es gab aber drei Kritikpunkte. Der erste: Die versetzte Parkierung ist für Velofahrende nicht ungefährlich. Dieser Punkt führte

nicht zu einem Dispoantrag, aber zu einem noch folgenden Postulat. Weitere Kritik weckte die dürftige Beschattung durch Bäume und die fehlende Hitzeminderung etwa durch unversiegelte Flächen. Das Tiefbauamt war hier uneinsichtig, doch trotz berechtigter Kritik führte dies nicht zu einem Antrag. Das durchgehende Trottoir aufseiten der Gleise schafft, zusammen mit den Flächen auf Privatarealen, grosszügige und attraktive Flächen. Auf der Nordseite gibt es mickrige Trottoirs von lediglich 2,20 Metern Breite – und das, wenn man sich Fussgängerförderung auf die Fahnen schreibt! Die Kommission verzichtete hier aber ebenfalls auf Nachbesserung, um keine Bauverzögerung auszulösen – dies im Wissen, dass der Mangel mittelfristig behoben werden kann, wenn die Grundeigentümer in diesem Bereich Neubauten erstellen. Wir beraten die Baulinienvorlage in diesem Bereich. Ich wage zu behaupten, dass die Mehrheit nicht dem Stadtrat folgen wird und die Baulinien so legt, dass später auch dort breitere Trottoirs und Allee-bäume realisiert werden können. Es gibt Verbesserungen bei den Einmündungen in die Langstrasse, inklusive Velolichtsignalanlagen. Gegen die Verkehrsanordnung ist ein Rekurs beim Statthalteramt hängig, welcher eine Nachtfahrverbotszone verlangt. Dieser hat aber auf das Projekt und die bauliche Umsetzung keinen Einfluss – man kann also bauen. Bahnhofplatz Nord: Zwischen Radgasse und Zollbrücke entsteht eine Begegnungszone. Die Vorlage des Stadtrats sieht einen Belag mit Valser Quarzit, in Asphalt eingelegte Betonbänder, ein Bankelement, ein Kunstobjekt und vier Bäume vor. Das ist noch kein attraktiver Aufenthaltsort, denn es bleibt eng. Es gibt eine starke Zunahme bei der Frequenz der Zufussgehenden über den ganzen Platz, welche in alle Richtungen gehen. Da darf es keine Hindernisse oder Möblierung geben. Dieser Platz muss freigehalten werden. Es geht auch darum, genügend Raum zu schaffen, damit Velofahrende und Fussgänger einander nicht in die Quere kommen oder kollidieren. Das Projekt führt zum Verlust von 60 Veloabstellplätzen, gleichzeitig haben wir vernommen, dass die Velostation Nord mit 150 Plätzen Ende 2020 aufgehoben wird. Ersatz ist erst mit der Veloabstellanlage im Velotunnel vorgesehen. Es gibt ein SBB-Projekt für den Aufgang zur Passage Sihlquai. Die Aussagen des Tiefbauamts sind eher widersprüchlich und überzeugen nicht. Für die SBB besteht Handlungsbedarf, denn dieser Aufgang ist sanierungsbedürftig. Die SBB wird niemals 15 Jahre zuwarten. Die Rolltreppen sollen gedreht werden, so dass sie neu auf den Bahnhofplatz Nord münden. Analog der Seite Europaallee soll ein neues, repräsentatives Dach erstellt werden. Die SBB wird sich das Potenzial dieses Orts für eine kommerzielle Nutzung nicht mehr lange entgehen lassen. Es mag sein, dass das Projekt bei der SBB noch nicht die höchste Priorität hat, aber die SBB wird die vergammelte Situation rund um den Aufgang nicht mehr lange dulden, die im Kontrast zu den teuren Bauten steht, die sie erstellt haben. Der wichtigste Grund für die Verzögerung liegt aber bei der Stadt selbst. Das Projekt der SBB funktioniert nämlich nur, wenn man die verbleibenden 180 Veloabstellplätze auf dem SBB-Areal aufhebt. Die SBB können jetzt also sehr wohl planen, aber erst dann bauen, wenn die Veloabstellplätze im Velotunnel zur Verfügung stehen. Hier besteht eine jahrelange Verzögerung durch das Tiefbauamt. Man kann froh sein, bauen die SBB bei diesem Aufgang noch nicht. Stellt euch vor, wie es wäre, wenn Ende Jahr fast 400 Veloabstellplätze ersatzlos gestrichen werden. Erst wenn das Projekt der SBB gemeinsam mit der Stadt koordiniert wird – so wie es bei der Europaallee geschah – kann dort ein attraktiver Aufenthaltsort entstehen. So entsteht durch den Wegfall der Veloabstellplätze auch mehr Fläche. Die Fussgängerströme werden sich gegenüber heute wieder verändern. Weiter gilt zu beachten, dass wir eine Motion überwiesen haben für eine attraktive und vollständig behindertengerechte Tramhaltestelle an neuer Lage, wie auch eine zur strategischen Raumplanung HB/Central. Fazit: Der Bahnhofplatz Nord soll jetzt funktional als Begegnungsort umgesetzt werden; die baulichen Massnahmen sollen im Hinblick auf das bevorstehende Projekt mit der SBB für die Umgestaltung des Aufgangs hindernisfrei gestaltet, aber auf das Notwendige reduziert werden. Für die Gestaltung des Bahnhofplatz' Nord soll zu gegebener Zeit ein zwischen Stadt und SBB koordiniertes Projekt erstellt werden. Die Mehrheit bittet euch, den Dispoantrag gemäss Versand mit den Ergänzungen, aber ohne die

Ausstattungs-elemente des Bahnhofplatzes Nord «Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen», zu unterstützen und den Betrag neu mit 4 428 000 Franken festzusetzen. Bitte unterstützen Sie die bereinigte Version. Die SP unterstützt die Weisung mit Dispoantrag.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

Derek Richter (SVP): Die Minderheit, bestehend aus SVP und FDP, nimmt zur Kenntnis, dass die Zollstrasse renovationsbedürftig ist. Der Austausch des Deckbelags ist dringend nötig. Werkleitungen sind von dieser Massnahme nicht betroffen, da sie noch in Ordnung sind. Ebenso nehmen wir positiv zur Kenntnis, dass sich die Mehrheit nicht mit diesen Kunstbauten – Skulptur, Natursteinbelag, Betonstreifen mit Valser Quarzit usw. – anfreunden kann, wir können das auch nicht. Wir sind nicht dafür, dass sich der Stadtrat und die Direktorin des Tiefbauamts mit einem mit fremdem Geld erstellten, degoutanten Denkmal verewigen möchte. Die Minderheit sagt auch eindeutig nein zum Abbau von 18 Parkplätzen. Das ganze Projekt ist aus Sicht der Minderheit fragwürdig, beziehungsweise ablehnenswert, weil ein grosser Unsicherheitsfaktor besteht. Dieser stammt von der SBB. Die Planung des Bahnhofplatz' – Hans Jörg Käppeli (SP) hat das richtig erwähnt – ist völlig offen, auch vonseiten der SBB. Daher lehnt eine Minderheit diese Weisung ab. Ich komme nun zu der Position der SVP: Für uns ist der Landerwerb von den SBB weiterhin fragwürdig. Wir sollen für 157 Quadratmeter rund 400 000 Franken bezahlen. Das sind 2500 Franken pro Quadratmeter, von denen wir keinen wirtschaftlichen Nutzen beziehen können. Wer von Ihnen würde 2500 Franken pro Quadratmeter an dieser Lage bezahlen? Ich denke niemand. Das stellt diese Kommission für Landerwerb in ein komisches Licht. Würden diese Damen und Herren dies auch aus dem eigenen Sack bezahlen? Ich vermute nein. Auch die Frage von Stefan Iten (SVP) in der Kommission bezüglich der Symbiose in Sachen Bahnhofplatzgestaltung beim Geschäft 2017/136 – einer Motion, der alle Parteien zugestimmt hatten und auch die EVP hier zustimmen dürfte – bleibt offen. Die strategische Planung um den Bahnhofplatz und die Zollstrasse wird mit der SBB nicht verbunden. Es hiess weiter, man dürfe gebundene Kosten nicht kritisieren, man darf sie aber erwähnen: In diesem Projekt haben wir drei Millionen Franken an gebundenen Kosten – für 650 Meter Strasse. Wir nehmen das zur Kenntnis. Was für die SVP ein absolutes No-Go ist, ist das Fahrverbot am Bahnhofplatz Nord. Statt 80 Meter – wie heute – soll man künftig 600 Meter durch das ganze Quartier fahren – grösstenteils Wohnquartier. Wir wären nicht unflexibel gewesen: Einer Begegnungszone hätten wir gerade noch zustimmen können. Es besteht dort auch kein Sachzwang. Zum Beispiel besteht unter dem Restaurant Vorbahnhof eine Unterführung, auch wenn diese nicht gerade üppig und nicht behindertengerecht gestaltet ist. Trotzdem will die SVP im Kreis 5 weniger Verkehr. Wir wollen weniger Stau, weniger Zeitverlust, weniger Umweltbelastung und mehr Sicherheit. Mit diesem Umweg von über einem halben Kilometer schafft man genau das, was man nicht will. Weiter glaubt der Herr Stadtrat, man könne mit 40 Bäumen das Klima retten. Wenn nur ein einziger Klimaanlagebetreiber sein Gerät einschaltet, wird der ganze Effekt der Bäume aufgehoben. Direkt angrenzend zur Zollstrasse auf der Parzelle AU7091 besteht weiter die grösste Hitzeinsel der ganzen Stadt: das Bahnhofsgelände mit den Geleisen. Das sind 150 000 Quadratmeter. Hat der Stadtrat die Courage, sich auch dort für Verbesserungen fürs Klima einzusetzen oder geht es einmal mehr nur gegen das Auto? Weiter sind die verschiedenen Tempowechsel, die auf 650 Metern bestehen, ein Thema: Auf der Langstrasse herrscht Tempo 30; dann Tempo 20 auf der Begegnungszone Louis-Favre-Platz; dann wieder ein Stück Tempo 30; und am Bahnhofplatz Nord sind es dann wieder Tempo 20. Eine bunte Ansammlung an Tempi und Schildern. Der Schilderwald wächst in dieser Stadt schneller als die Bäume. Sie sehen: Das Gesamtprojekt ist völlig unnötig. Diese euphemistisch genannten Aufwertungen braucht es nicht, ein einfacher Austausch des Belags reicht. Dafür braucht es keine Weisung. Übrigens: Eine neutrale Bezeichnung für Aufwertung wäre

Umgestaltung. Ich möchte den Stadtrat bitten, eine neutrale Bezeichnung zu wählen. Hans Jörg Käppeli (SP) erwähnte das Begleitpostulat 2020/145 von den Grünen. Dieses möchte die bestehenden Parkplätze verlegen. Wir lehnen dies ab, weil die Streichung von 80 Parkplätzen für uns nicht in Frage kommt. Lehnen Sie diese Weisung ab.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Wir haben viel über die Begegnungszone und die Tempo-30-Zone Zollstrasse gehört. Vieles davon war absurd, besonders bei meinem Vorredner. 2500 Franken pro Quadratmeter sind zu teuer? Sollen wir etwa ein paar günstigere Gemeinden aus dem Oberland eingemeinden oder Grundeigentümer ohne Gegenleistung enteignen? Ich glaube, mein Vorredner strebt weder noch an. Das Projekt ist nicht so, dass wir ihm unkommentiert zustimmen können. Vor allem der Bahnhofplatz Nord hat bereits zu reden gegeben. Man könnte meinen, die Stadt Zürich wolle uns dort all das präsentieren, was man irgendwie in den öffentlichen Raum stellen könne: Eine Kultursäule war geplant, Bänke, Veloabstellplätze, ein Kunstwerk – natürlich nicht aus der Sammlung, sondern mit einem eigenen Wettbewerb, damit es diesem Platz mit internationaler Ausstrahlung auch wirklich würdig sei – und als Tüpfelchen auf dem i wollte man dort den Reststein verlegen, den man vom Sechseläutenplatz noch übrig hatte. Das sah eine Mehrheit der Kommission glücklicherweise anders und wird es heute hoffentlich eine Mehrheit des Rats anders sehen. Mit all diesen Möblierungsmassnahmen hätte man sogar erreicht, dass sich der Velofahrende und der Fussgänger an genau einem Ort treffen und miteinander kuscheln oder verunfallen können. Es ist aber anzufügen, dass wir uns in der Kommission nicht von Anfang an einig waren. Die SP wollte ernsthaft die Bäume streichen – da ist sie mit meinem Vorredner einig. Sie fand, sogar die paar Bäume seien zu viel, denn die SBB planen schliesslich irgendwann noch. Ich bin froh, ist die SP zur Vernunft gekommen und wir können die Bäume drin lassen. Ich bin überzeugt, dass die SBB nicht von sich aus plant, solange die Gemeinde keinen Druck macht – und der Stadtrat hat gesagt, dass ihn dies nicht interessiere. Es machen der SBB genügend Gemeinden Druck; und sie verfügen über genügend Areale, auf denen sie Immobilien bauen können, die Mieteinnahmen generieren. Sie haben keinen Grund, auf dieser Seite des Bahnhofs nochmals Gas zu geben und vorwärts zu machen. Das täten sie nur, wenn der Stadtrat sagt: Wir wollen! Dieser sagt aber: Tut, was ihr wollt! Darum sagen wir: Wir können diese Bäume an diesem Ort pflanzen, denn sie werden dort mindestens 30 bis 40 Jahre stehen bleiben – oder 100, wenn man den Widerstand gewisser Parteien betrachtet. Zu guter Letzt muss man sagen: Die Zollstrasse ist eine wichtige Achse und das soll sie auch in Zukunft bleiben. Sie soll aber für die Leute, die dorthin kommen müssen und wollen, zugänglich bleiben – auch wenn dies über einen kleinen Umweg geschieht. Darum werden wir das Postulat der AL ablehnen, das ein durchgehendes Fahrverbot fordert. Gleichzeitig werden wir die Grünen bei der Verlegung der Parkplätze unterstützen.

Andreas Egli (FDP): Derek Richter (SVP), das Schienengelände ist tatsächlich eine Hitzeinsel, aber gleichzeitig der grösste intakte Lebensraum der heimischen Eidechse. Mir wäre es lieber, man würde dort nicht zu viel ändern. Zu den politischen Positionen: Die FDP unterstützt den Antrag der Mehrheit auf Verzicht auf STR Richard Wolffs Denkmal an dieser Stelle. Insgesamt überzeugt das Projekt aber nicht, und zwar aus folgenden Gründen: Im Perimeter bestehen erhebliche, noch nicht präzise definierte Entwicklungsprojekte. Umstritten ist nur schon die Linienführung der Tramgleise auf der Zollbrücke. Weitere Unsicherheiten machen es nicht ersichtlich, warum jetzt dort investiert werden soll. Die Verkehrsführung der Velorouten mitten durch die geplante Begegnungszone erscheint uns problematisch, wenn sich die Velofahrenden und die auf den Zug Hetzenden dort begegnen werden. Der Bereich benötigt auch nicht unbedingt Aufenthaltsqualität,

sondern primär einen Zugang aller Kundinnen und Kunden zum Hauptbahnhof. Mit anderen Worten: Es braucht im Moment keinen Kredit. Die gebundenen Ausgaben können trotzdem ausgegeben werden. Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zu den Ausführungen zu den Bäumen von Sven Sobernheim (GLP): Es ist tatsächlich so, dass man sich mit verschiedenen Parteien überlegt hat, ob man auf die Bäume an dieser Stelle verzichten könnte. Ich muss die SP da in Schutz nehmen: Die Problematik dieser Bäume ist, dass es wegen des bebauten Untergrunds – Teile des Shopvilles – sehr schwierig ist, überhaupt Bäume zu pflanzen. Diese Bäume stehen nicht dort, wo es oberirdisch sinnvoll ist, sondern dort, wo man aufgrund des Untergrunds überhaupt Bäume pflanzen kann. In der heutigen Zeit ist es extrem schwierig, gegen Bäume zu sein – was an und für sich auch niemand ist. Aber wenn man dort Bäume pflanzen muss, wo es im Untergrund halt irgendwie noch möglich ist, ist das weniger sinnvoll als dort den einen oder anderen Baum mehr zu pflanzen, wo dies problemlos möglich ist.

Res Marti (Grüne): *Das Projekt Zollstrasse wurde in der Kommission lange und intensiv diskutiert. Ich möchte nur auf die Hauptkritikpunkte aus Grüner Sicht eingehen. Erstens: Das Strassenprojekt ist aus stadtklimatischer und Hitzeminderungssicht kein Vorbildprojekt. Die Versiegelung ist weiterhin umfassend – es gibt relativ wenig Grün und viel Beton. Bei zukünftigen Projekten erwarten wir mehr. Unser Begleitpostulat, das mehr Entsiegelung verlangt, wurde bereits ohne Diskussion überwiesen. Wir hoffen, dass im Rahmen der Projektrealisierung noch ein paar Dinge mehr möglich sein werden. Der Bahnhofplatz Nord wurde ebenfalls schon mehrmals diskutiert. Wir sind auch da der Meinung, dass in Abstimmung mit der SBB und bei der Umgestaltung der Zollbrücke ein Ausgestaltungskonzept erarbeitet werden sollte. Wir sind auch der Meinung, dass der Bahnhofplatz Nord auch in den kommenden Jahren einigermaßen ansprechend daherkommen sollte und sind darum für die minimalen Massnahmen zu haben: Es braucht dort Grün, darum sind wir für die Bäume. Es braucht aber vor allem eine attraktive Verkehrsfläche für die Zufussgehenden und die Velofahrenden und nicht eine attraktive Aufenthaltsfläche. Darum sind wir auch für die Entrümpelung und die Entfernung der Möblierung. Wir stehen hinter dem in der Kommission geschaffenen Kompromiss. Der dritte Kritikpunkt betrifft das nächste Traktandum und ich werde dort dazu sprechen. Die Grüne Fraktion befürwortet das Projekt.*

Olivia Romanelli (AL): *Die AL lehnt den Änderungsantrag zur Dispositivziffer 1 ab. Wir haben grundsätzlich nicht gerne leere Plätze. Auch ein von den Fussgängerinnen und Fussgängern sehr belebter Platz wie der Bahnhofplatz Nord soll eine Infrastruktur aufweisen, die ihn gestalterisch von einer normalen Kreuzung unterscheidet und optisch als Platz und Begegnungszone definiert. Gerade, weil über den Platz auch eine Veloroute führt, soll durch die Platzgestaltung für die Velofahrenden klar signalisiert werden, dass an dieser Stelle zugunsten der Zufussgehenden abgebremst werden sollte. Deshalb lehnen wir die Streichung des Betrags für die Ausstattungselemente des Platzes ab. Der bereinigten Weisung werden wir zustimmen, wie auch dem Postulat der Grünen zur Parkplatzverlegung.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt

Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse, aber ohne die Ausstattungselemente des Bahnhofplatzes Nord (Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen) wird ein Objektkredit von Fr. 5 054 000.– Fr. 4 428 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).

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

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmunt (FDP)
Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Stephan Iten (SVP), Olivia Romanelli (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 87 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Olivia Romanelli (AL), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse, aber ohne die Ausstattungselemente des Bahnhofplatzes Nord (Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen) wird ein Objektkredit von Fr. 4 428 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).
2. Der Anteil des Objektkredits der DAV gemäss Ziffer 1 für die Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Radgasse, von Fr. 141 000.– (Preisbasis 1. April 2019) steht unter dem Vorbehalt der entsprechenden rechtskräftigen Verkehrsvorschriften.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 28. Oktober 2020 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 28. Dezember 2020)

3052. 2020/345

**Postulat von Res Marti (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 19.08.2020:
Projekt Zollstrasse, Verlegung der geplanten Parkplätze am südlichen Strassen-
rand an den nördlichen Strassenrand**

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

Res Marti (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2773/2020): Gemäss der statistischen Auswertung durch die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sind mehr als fünf Prozent der Velounfälle auf sich öffnende Autotüren zurückzuführen. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten oder Toten sind es gar zehn Prozent. Autotüren sind in der Stadt Zürich definitiv gefährlich für Velofahrende. Darum ist es wichtig, dass bei allen Bauprojekten diese Gefahrenquelle ausgemerzt wird. In diesem Fall ist es möglich, diese Gefahr zu beheben, ohne auch nur einen einzigen Parkplatz aufzuheben. Weil die Autos auf dieser Strecke nur in einer Richtung fahren, sind die Parkplätze auf der nördlichen Strassenseite deutlich weniger gefährlich als auf der südlichen. Erstens haben die Velofahrenden in dieser Richtung einen eigenen Velostreifen und zweitens sitzt der Fahrer des Autos im Parkplatz auf der Trottoirseite und steigt auch dort aus – allfällige Beifahrende haben die Velofahrenden im Blickfeld. Darum fordern wir mit diesem Postulat die Verwaltung auf, zu prüfen, ob die Parkplätze nicht alle konsequent auf der nördlichen Seite angeordnet werden können und damit auf der südlichen Seite keine Parkplätze mehr bestehen bleiben. In der Kommission wurden drei Gründe aufgeführt, warum es die bestehende, versetzte Platzierung der Parkplätze brauche. Erstens: Die Versetzung soll den Verkehr beruhigen. Aber es kann doch nicht sein, dass man in der Stadt Zürich nur mit einer Metaldeponie am Strassenrand den Autoverkehr ausbremsen kann. Zweitens brauche es die versetzte Anordnung für das Stadtbild, da die Gebäude am Strassenrand ebenfalls versetzt stehen. Aber auch wenn man die Parkplätze auf einer Strassenseite platziert, wird der Strassenraum weiter verschränkt geführt, wie ja auch die Gebäude, und entsprechend macht es für das Strassenbild keinen Unterschied. Drittens: Die Autos müssen über den Velostreifen einparkieren. Ja, das müssen sie, aber das müssen sie auf einem Teil der Parkplätze sowieso. Ob das jetzt drei mehr sind oder nicht, macht keinen Unterschied. Ich hoffe, die Begründung der Ablehnung durch die SVP hat sich nicht im kurzen Statement von Derek Richter (SVP) erschöpft. Ich möchte die SVP nochmals daran erinnern, dass mit diesem Postulat kein einziger Parkplatz abgebaut wird, sie werden sogar gerettet. Sie werden nur auf die andere Strassenseite verschoben.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 2. September 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Die von Res Marti (Grüne) präsentierten Gründe sind gesucht. Er sucht in der ganzen Stadt mögliche Sicherheitsbedenken und fokussiert alle auf diese Zollstrasse, dabei besteht dort Tempo 30 und es gibt wenig Fahrfrequenz, wie wir in der Kommission feststellen durften. Es stimmt, dass mit diesem speziellen Postulat keine Parkplätze vernichtet werden sollen, was der Autoapartheidspolitik unseres Stadtrats eigentlich widerspricht. Aber die gesuchten Gründe, die nicht in diesen Perimeter passen, führen zu unserer Ablehnung.

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): Die SP sagt Ja zu diesem Postulat. Die geplanten Parkplätze im Projekt Zollstrasse sollen vom südlichen an den nördlichen Strassenrand verlegt werden. Warum das so ist, schreiben die Postulanten bereits in der Begründung und Res Marti (Grüne) hat es vorhin ausgeführt. Es bringt nichts, bei einem neuen Projekt so zu bauen, dass es für die Velofahrenden schon von Beginn weg gefährlich wird. Vor allem

soll dort eine Veloroute realisiert werden. Die drei, respektive vier Parkplätze auf die andere Strassenseite zu verschieben, kann kein grosses Problem sein. Danke für die Zustimmung zu diesem Postulat.

Andreas Egli (FDP): *Ein kleiner Hinweis an meinen geschätzten bürgerlichen Kollegen: Wenn einmal ein Parkplatz-Vorstoss von Seiten der Grünen kommt, der explizit keinen Parkplatzabbau verlangt, dann wäre es nicht so schlecht, wenn man dem zustimmen könnte, wenn damit eine – wenn auch nur geringfügige – Erhöhung der Sicherheit geschaffen werden kann.*

Das Postulat wird mit 94 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3053. 2020/346

**Postulat von Olivia Romanelli (AL) und Natalie Eberle (AL) vom 19.08.2020:
Erlass eines Fahrverbots auf der Zollstrasse, ausser für Zubringer und Anwohnende**

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

Olivia Romanelli (AL) *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2774/2020): Der Stadtrat hätte mit dieser Weisung zur Zollstrasse die Möglichkeit gehabt, die im Masterplan Velo eingetragene Veloroute als autofreie Veloroute zu definieren. Er unterliess dies, obwohl er auch die Velorouteninitiative ohne Gegenvorschlag unterstützt hatte. Die Initiative, die 50 Kilometer autofreie Veloschnellrouten fordert, wurde indes von der Stadtbevölkerung unter einer sehr hohen Stimmbeteiligung mit 70 Prozent angenommen. Deutlicher kann die Bevölkerung nicht sagen, dass sie autofreie Velorouten möchte. Die Zollstrasse ist für den Autoverkehr unbedeutend. Sie wird auch autoarm geplant. Wenn man sich also auf einer künftig sowieso schon autoarmen Strasse nicht für ein Fahrverbot für den MIV einsetzen kann, wo soll man dann in nützlicher Frist anfangen mit autofreien Velorouten? Einfacher wird es nirgends. Das Totschlagargument mit dem Ausweichverkehr ändert daran nichts – dafür müssen wir Lösungen finden. Wir müssen die Verkehrswende ernst nehmen und bei jedem Strassenprojekt zuerst die Notwendigkeit einer automobilen Erschliessung überdenken. Das ist der vielzitierte Paradigmenwechsel. Ich wünsche mir ein Zeichen für die Verkehrswende. Ich nehme jetzt noch vorneweg, dass wir den Textänderungsantrag der SP annehmen werden.*

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

STR Richard Wolff: *Ich habe Sympathien für diesen Vorstoss. Es ist allerdings so, dass auf der Zollstrasse de facto bereits ein Fahrverbot herrscht im Bereich des neuen Bahnhofplatz Nord. Darüber haben wir vorher gesprochen. Die Durchfahrt durch die Zollstrasse ist damit praktisch unmöglich. Wir werden auf der Zollstrasse nur noch Verkehr haben, der das Quartier bedient – also Leute, die dort wohnen oder etwas zu erledigen haben. Der Umweg – das hat die SVP schön in Metern nachgerechnet – den man fahren müsste, um die Zollstrasse als Durchgangsstrasse zu benutzen und über sie den Carparkplatz oder über die Ausstellungsstrasse den Sihlquai zu erreichen, ist viel zu gross, um die Zollstrasse für den Durchgangsverkehr attraktiv zu machen. Es gibt auch sehr grosse Verbesserungen für den Veloverkehr. Darum glauben wir, dass es keine gute*

Idee ist, die gesamte Zollstrasse zu sperren. Das würde heissen, dass die unvermeidbare Quartiererschliessung über eine Parallelstrasse erfolgen würde. Das Problem wäre also von einer auf die andere Strasse verschoben, weshalb wir das Postulat ablehnen.

Pascal Lamprecht (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir teilen die Argumente der Postulantinnen in der Begründung weitgehend – insbesondere, was die Aufenthaltsqualität und den Fussverkehr betrifft. Skeptischer betrachten wir die allfälligen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr, vor allem mit Blick auf einen grösseren Perimeter. Darum ist ein absolutes und allgemeines Fahrverbot fragwürdig. Interessant ist aber der erste Satz des Postulats: Die Zollstrasse ist als Veloroute vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Postulatstext scheint mir, dass der AL ein Missgeschick unterlaufen ist, denn ein Fahrverbot, wie es so formuliert ist, gilt auch für Velos. Wir wollen dies mit einer Textänderung ausbügeln. Diese lautet: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen des Projekts Zollstrasse auf der Zollstrasse eine grundsätzlich vom motorisierten Individualverkehr befreite Veloroute gemäss Velorouten-Initiative geschaffen werden kann.» Uns sind nicht nur die Velos, der Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität wichtig, sondern auch die Anwohnerinnen und Anwohner und der Zubringerverkehr. Ich glaube, hier sind wir uns mit der AL durchaus einig: Diese wollen wir nicht abschneiden. Insbesondere muss eine barrierefreie Zufahrt für in der Mobilität eingeschränkte gewährleistet sein. Ich danke für die Annahme der Textänderung.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): Nun soll die Zollstrasse also zu einer völligen Fahrverbotszone werden. Die Zollstrasse war früher rein gewerblich orientiert. Heute dient sie mehr und mehr einem Wohnquartier. Es kommt noch eine Baulinienvorlage, die Hans Jörg Käppeli (SP) bereits erwähnt hat. Dieser werden wir zustimmen. Wir träumen keinen Traum von einer vierspurigen Strasse vom Röntgenplatz bis zu diesem Ort. Dieser Traum ist vorbei. Wenn man in der Kommission allerdings etwas genauer aufgepasst hätte, stellt man fest, dass ich genau diese Frage betreffend Erschliessung gestellt hatte. Olivia Romanelli (AL) bin ich zu grossem Dank verpflichtet, denn sie hat die Frage gestellt, was ein allfälliges Fahrverbot in der Zollstrasse bedeuten würde. Ich zitiere: «Dies hätte aber negative Auswirkungen auf die Quartiererschliessung und würde zu unverhältnismässigen Umwegfahrten führen.» Somit ist klar: Die Argumente des Stadtrats halten Stand und daher: Lehnen Sie dieses Postulat ab.

Stephan Iten (SVP): Natürlich zeigt STR Richard Wolff Sympathien für diesen Vorstoss, aber er muss in ablehnen, denn die Initiative «Züri autofrei» wurde für ungültig erklärt. Somit kann er euren Vorstoss gar nicht umsetzen. Olivia Romanelli (AL): Nein, man muss nicht jedes Projekt daraufhin prüfen, ob es auch autofrei durchgeführt werden kann. Genau darum wurde diese Initiative für ungültig erklärt und sie kann jetzt nicht mit dieser Salami-taktik gültig gemacht werden. Das andere Problem wurde durch STR Richard Wolff korrekt aufgezeigt: Wenn man solche Abschnitte autofrei macht, müssen Umwege zum Ziel führen. Derek Richter (SVP) zeigte auf, dass man in diesem Fall für 100 Meter Weg 650 Meter Umweg fahren muss. Auf der Langstrasse sind es anderthalb Kilometer Umfahrung für einen Kilometer Weg. Ob das diesen 2000-Watt-Zielen entspricht, die von eurer Seite kommen, glaube ich nicht. Es wäre schön, wenn man nicht bei jedem Projekt von Olivia Romanelli (AL) hören müsste, hier könne man auch noch Tempo 30 einführen oder es autofrei durchführen.

Samuel Balsiger (SVP): Die Sprecherin der AL sagte: 70 Prozent Zustimmung. Es gäbe in dieser Stadt gar keine höhere Zustimmung, die man erreichen könne. Aber zwischen 70 und 100 Prozent gibt es noch immer die grosse Kluft von 30 Prozent. Als die Initiative angenommen wurde, wusste ich bereits, wie es rauskommen wird. Sie werden in dieser

Stadt Zürich logischerweise grosse Mehrheiten finden, wenn Sie etwas fordern, das gut klingt, aber in der Realität nicht umsetzbar ist. Aber der Stadtrat muss diese Forderungen in die Realität übersetzen. Genau heute haben wir das Resultat davon gehört: Es geht nicht. Nicht einmal bei diesem einfachen, kleinen Abschnitt kann STR Richard Wolff Ihren Wunschgedanken umsetzen. Wie soll es dann bei 50 Kilometern Veloroute gehen, die durch die Stadt führen sollen? Seit 30 Jahren haben Sie in dieser Stadt eine absolute Mehrheit in Stadt- und Gemeinderat. Wenn Sie in dieser Situation «endlich sichere Velorouten» fordern, dann muss ich fragen: Was haben Sie in den letzten 30 Jahren gemacht? In ein paar Monaten beginnt bereits die Vorbereitung auf den Gemeinderats-Wahlkampf. Was haben Sie in dieser Legislatur mit einer Mehrheit im Parlament und einer satten Mehrheit im Stadtrat erreicht? Warum haben Sie Ihre Wunschgedanken, die Sie in der Velorouteninitiative formuliert hatten, nicht praktisch umgesetzt? Warum setzen Sie Ihre Macht nicht dafür ein, das umzusetzen, was Sie den Leuten versprechen? Weil Sie es nicht halten können. Darum machen Sie irgendwelche komischen Initiativen, über deren unmögliche Umsetzung Sie zehn Jahre lang diskutieren können. In zehn Jahren kann ich an dieses Pult treten und sagen: Sie haben nichts erreicht, es ist nichts geschehen, wir haben keine 50 Kilometer Velorouten. Das sind Fantasiegebilde, die Sie aufbauen und hoffentlich werden die Leute irgendwann merken, dass Sie auch mit einer absoluten rot-grünen Mehrheit nicht irgendetwas zustande bringen. Sie haben in dieser ganzen Legislatur überhaupt nichts zustande gebracht.

Olivia Romanelli (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen des Projekts Zollstrasse (Gemeinderatsgeschäft 2020/76) auf der Zollstrasse eine grundsätzlich vom motorisierten Individualverkehr befreite Veloroute gemäss Velorouten-Initiative geschaffen ein Fahrverbot, ausgenommen Zubringer und Anwohnende, erlassen werden kann.

Das geänderte Postulat wird mit 61 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3054. 2019/291

Postulat von Sebastian Vogel (FDP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 26.06.2019:

Einrichtung eines Spiel- und Pausenplatzes auf dem Abschnitt Turnerstrasse zwischen Strassenende und Kirche Unterstrass

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

Sebastian Vogel (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1441/2019): Die Schulraumproblematik in der Stadt Zürich ist bekannt. Auch das Schulhausensemble Weinberg, Turner-Rösli und Riedtli im Schulkreis Waidberg ist davon betroffen. Auch dort stehen ZM-Pavillons, wo früher Pausenplätze waren. Sogar die Rösliwiese wird aktuell mit Schulraum verstellt – in einer Leichtathletik-Rundbahn. Zwischen Rösli- und Turnerschulhaus verläuft die Turnerstrasse, die genau im letzten Abschnitt, bevor sie in die Röslistrasse mündet, für Autos sowieso schon aufgehoben ist. In diesem Postulat, fordern wir die ganze Aufhebung, sowie die Integration der doch beträchtlichen Fläche in den Pausenplatz Turner- und Röslichulhaus. Damit soll dringend benötigter Pausenraum geschaffen werden. Wir danken für die Unterstützung.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 10. Juli 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Ein Spiel- und Pausenplatz auf der Turnerstrasse ist nach unserer Meinung keine gute Idee. Mein Vorredner sagte richtig, es bestehe bereits heute ein Fahrverbot. Ausnahmen sind Kommunalfahrzeuge, Entsorgung + Recycling Zürich, Schutz & Rettung und Grün Stadt Zürich. Es ist richtig: Die schöne Tartanbahn und der Grünplatz werden teilweise mit ZM-Pavillons verstellt – aber nicht die ganze Fläche. Die Turnerstrasse liegt in einem Kessel und die besagten Fahrzeuge müssen weiterhin passieren dürfen. Die Turnerstrasse ist zu schmal, als dass diese Fahrzeuge wenden könnten. Sie können dieses Postulat durchwinken, das ist kein Problem, aber am heutigen Zustand werden Sie nichts ändern und die Kinder haben nach wie vor die Möglichkeit, auf der verbleibenden Fläche oberhalb der von Schutz & Rettung betriebenen Zivilschutzanlage zu spielen.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Balz Bürgisser (Grüne): Warum sind Bewegungsräume für Kinder so wichtig? Der junge Mensch eignet sich die Welt im Handeln an. Emotionen, Wahrnehmung und Denken erschliessen sich dem Kind durch seine Bewegungserfahrungen, bei denen es mit der Umwelt Kontakt aufnimmt. Solche Erfahrungen sind prägend für die Entwicklung des Raumsinns und für den Aufbau des Selbstkonzepts und des Selbstvertrauens. Der enge Zusammenhang zwischen Bewegung und Kognition belegen wissenschaftliche Untersuchungen mit dem Fazit: Regelmässige Bewegung fördert die kognitiven Fähigkeiten. Bewegung macht die Kinder nicht nur fitter, sondern auch intelligenter. Aus all diesen Gründen sind Bewegungs- und Handlungsräume für Kinder enorm wichtig, und zwar in der Nähe der Orte, an denen die Kinder leben – also im Wohnumfeld und bei den Schulanlagen. Pausenplätze, Allwetterplätze, Spiel- und Sportwiesen bei Schulhäusern sind für die gute Entwicklung des Kindes notwendig. Was geschah in den letzten Jahren beim Schulhaus Turner? Der ohnehin kleine Pausenplatz wurde 2016 durch einen Züri-Modular-Pavillon verstellt. Das sind 400 Quadratmeter, die den Kindern als Freifläche für Spiel und Bewegung fehlen. Auf dem angrenzenden Sportareal Rösli wurde im Frühling 2020 ein weiterer Züri-Modular-Pavillon aufgestellt – mitten auf dem Areal. Wer jetzt auf der Rundbahn trainiert, rennt um einen dreigeschossigen Pavillon herum. Das ist kein Scherz: Schaut es euch an. Ich fasse zusammen: Der Freiraum der Schülerinnen und Schüler der Tagesschule Weinberg-Turner wird beschnitten und gleichzeitig wächst die Anzahl der Kinder kontinuierlich. Mehr Kinder bei weniger Freiraum. In der Mathematik nennt man einen solchen funktionalen Zusammenhang «antiproportional». Diese Rechnung geht für die Kinder nicht auf. Um auf diese besorgniserregende Entwicklung zu reagieren, haben wir unser Postulat eingereicht. Der Strassenraum neben dem Schulhaus Turner soll als zusätzlicher Spiel- und Pausenplatz eingerichtet werden. Das betreffende Stück der Turnerstrasse ist bereits mit einem Autofahrverbot belebt und ist nicht als Veloverbindung im Richtplan eingetragen. Seiner Entwicklung als Strasse steht also nichts im Wege. Dass dies möglich ist, zeigt das Beispiel der Hohlstrasse bei der Bäckeranlage. Dort ist auf der Strasse ein Spiel- und Bewegungsplatz eingerichtet zwischen den Schulhäusern Hohl und Kern. Dieser Platz wird von den Jugendlichen intensiv genutzt. Das funktioniert bestens. Ich bitte Sie um Zustimmung zum Wohle unserer Kinder.

Samuel Balsiger (SVP): Die SVP ist in der heutigen Zusammensetzung dieses Rats in einer Minderheit, die inhaltlich wenig bewegen kann. Unsere Aufgabe ist es, auf Missstände und Logikfehler hinzuweisen und immer wieder das Gleiche anzusprechen, bis auch Sie es endlich begriffen haben. Es ist eine unangenehme Arbeit, ich gebe es zu. Sie denken wahrscheinlich: «Jetzt kommt der mit dem gleichen Blödsinn hervor.» Wir haben aber Verbündete in diesem Rat: Ich danke dem Grünen Sprecher für das soeben

gehaltene Votum. Die Schlussfolgerung zieht er nicht, aber er spricht von besorgniserregender Entwicklung mit der Zunahme von Personen. Durch die starke Einwanderung sind sogar Kinder in ihrer Entwicklung gefährdet – das hat der Grüne Sprecher gesagt! Die Entwicklung der Kinder ist gefährdet, weil der Platz in dieser Stadt nicht reicht, um ihre Ansprüche zu befriedigen. Es gibt also sehr viele Stimmen aus dem linken Lager, die unsere Argumente aufgreifen, aber die Schlussfolgerung nicht zu Ende führen, weil sie ihnen nicht passt. Wir wollen Grünraum, Freiflächen und Ausländer begrüßen – aber in einem normalen Mass und nicht so, dass sogar die Entwicklung der Kinder wegen der Masseneinwanderung in dieser Stadt gefährdet ist. Ich habe das Problem von Seiten Freiflächen und Wohnraum beleuchtet, ich danke dem Sprecher der Grünen für dieses neue Argument.

Das Postulat wird mit 94 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3055. 2019/310

Postulat von Monika Bättschmann (Grüne), Christine Seidler (SP) und 4 Mitunterzeichnende vom 03.07.2019:

Einführung eines Gebührenmodells zur Finanzierung der verursachergerechten Reinigungs- und Entsorgungskosten im öffentlichen Raum

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegzunehmen.

Monika Bättschmann (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1474/2019): *Mit diesem Postulat möchten wir dazu beitragen, dass ein Gebührenmodell eingeführt wird, welches verursachergerecht die Reinigungs- und Entsorgungskosten des so genannten Litterings im öffentlichen Raum finanziell deckt. Als ich noch jung war, war es selbstverständlich, Abfall nicht einfach liegen zu lassen oder auf die Strasse zu werfen. Natürlich generierten wir nicht so viel Abfall, wie auch der Verkauf über die Gasse nicht in diesem Ausmass wie heute gang und gäbe war. Heute werden viel zu häufig Abfälle im öffentlichen Raum acht- und rücksichtslos weggeworfen und liegen gelassen. Ich glaube, da sind wir uns einig. Dies bedeutet, neben der Umweltbelastung durch die nicht korrekte Entsorgung des Abfalls, dass die Kosten der Reinigung und Abfallentsorgung im öffentlichen Raum der Allgemeinheit – also uns allen – überlassen werden. Die Werbekampagne von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) hat dies nicht verändert. Unter dem Slogan: «Damit es in der Stadt so schön ist wie Zuhause», zeigt ERZ auf, was sie täglich an Arbeit leisten. Auf der Website wird aufgeführt, dass 8,2 Millionen Quadratmeter öffentlicher Grund gereinigt werden müssen. Das ist eine riesige Sisyphusarbeit. Nebenbei bemerkt: Betrachte ich den öffentlichen Raum bezüglich Abfall, frage ich mich, wie es bei den Leuten zuhause so aussieht. Zwar gibt es immer wieder Aktionen engagierter Menschen, die dazu aufrufen, miteinander den öffentlichen Raum aufzuräumen – wie etwa am Clean-Up-Day, durch Vereine und Freiwillige werden See- und Flussreinigungen durchgeführt oder Schulkinder führen mit ihren Lehrpersonen im Wald Aufräumaktionen durch – aber das kann ja wohl nicht die einzig richtige Antwort sein. Mit diesem Postulat wollen wir die verursachenden Betriebe wie Lebensmittelgeschäft, Bäckereien, Getränkelläden und so weiter zur Mitfinanzierung der Abfallbeseitigung mittels eines geeigneten Gebührenmodells beiziehen. Natürlich soll diesen Betrieben die Möglichkeit gegeben werden, eine Gebührensenkung oder ein Erlass zu erwirken, wenn sie ihr Verkaufsangebot ändern – etwa durch die Verminderung des Abfalls mittels Ersatz von Einweggeschirr oder über eigenständiges Einsammeln*

von durch Kundinnen und Kunden verursachtem Abfall. Zu guter Letzt ein Hinweis: Die Einführung eines verursachergerechten Instruments zur Finanzierung der Abfallentsorgung im öffentlichen Raum entspricht den Vorgaben des Bundesgerichts. Ich habe noch eine Textänderung durch die AL erhalten. In Absprache mit der SP nehme ich diese an, auch wenn sie nicht ganz so weit geht, wie ich mir dies gewünscht hätte. Allerdings wird der Stadtrat sicherlich ein geeignetes Modell finden. Danke für die Unterstützung.

Dubravko Sinovcic (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 21. August 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Littering ist sicherlich ein Graus und ein Problem in dieser Stadt. Hier eine verursachergerechte Lösung zu finden, klingt sympathisch. Hat man dann noch das Bundesgericht im Rücken, klingt das nach einer super Situation und alles kommt gut. Wahrscheinlich ist etwas, das man hier ausser Acht lässt, zentral: nämlich die Definition des Wortes «verursachergerecht». Im Postulat wird sehr genau und detailliert ausgeführt, was unter «verursachergerecht» verstanden wird: Würde ich im öffentlichen Raum mein Sandwichpapier achtlos wegwerfen, wäre ich absolut unschuldig. Ich muss nicht dafür geradestehen, sondern der Bäcker, der mir das Sandwich verkauft hat, ist der Böse und muss finanziell dafür geradestehen. Es ist nicht nur der böse Bäcker der Schuldige, sondern auch der Verpflegungsautomat, an dem ich das Sandwich gekauft habe oder der Zigarettenautomat, der nun, neben Krebs und Lungenerkrankungen, auch für Littering verantwortlich ist. Solche Undinger sollte man verbieten und nicht eine Lenkungsabgabe einführen. Für die SVP ist diese Definition von «verursachergerecht» nicht haltbar. Es ist noch immer derjenige der Verursacher des Litterings, der den Abfall achtlos wegwirft. Es kommt völlig zu einer Unzeit, aus diesem Grund ein Gebührenmonster aus dem Boden zu stampfen, das regelt, welche Verpackungen genau von einer solchen Abgabe betroffen sind und damit dem Gewerbe, den Läden und den Detailhändlern administrative Hürden vorzusetzen, die unter der aktuellen Krise vielleicht nicht jetzt aber in der kommenden Rezession sehr leiden werden. Man muss auch sagen, dass dies eine Sichtweise auf die Stadt Zürich als eine Insel befördert. Ich weiss, dass für die linke Seite die Stadt Zürich eine Insel ist – etwa in Sachen Autoverkehr – die man abschotten kann und Mauern darum errichten will. Wir von der SVP sind mit diesem Weltbild sehr vertraut, wenden wir es doch auf die Schweiz an, aber wir scheitern regelmässig an der Realität, wie auch ihr an der Realität scheitern werdet. Denn was ist, wenn ich mein Sandwich ausserhalb der Stadt Zürich kaufe und das Papier in der Stadt wegwerfe? Wer steht dafür gerade? Der Bäcker im Umland Zürichs? Diesen könnt ihr nicht mit Gebühren belästigen. Denkt daran, dass über 100 000 Leute pro Tag in die Stadt pendeln, um hier zu arbeiten. Nicht alle davon kaufen ihre Verpflegungssachen in der Stadt. Das Ganze funktioniert irgendwie nicht und belastet das Gewerbe in der Stadt unnötig. Wahrscheinlich müsste man eine neue Verwaltungseinheit bei ERZ bilden, die ein mehrere Hundert Seiten langes Regelwerk verfassen müsste, wie mit Verstössen umzugehen ist. Aus all diesen Gründen lehnen wir einen solchen Vorstoss ab und auch die Textänderung macht es nicht besser.

Walter Angst (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir schlagen den PostulantInnen eine tiefgreifende Änderung vor, die Kenntnis davon nimmt, dass in diesem Saal ein Montags- und ein Mittwochsclub besteht. Will man neue Gesetze schaffen, sollte man dies im Montagsclub machen und will man an Gebührenverordnungen herumschrauben, dann muss man das am Mittwoch machen. Die Textänderung lautet: «Der Stadtrat wird aufgefordert, eine Anpassung der bestehenden Gebührenordnungen für die Nutzung des öffentlichen Grundes zu prüfen, welche die Reinigungs- und Entsorgungskosten im öffentlichen Raum, die durch das sogenannte «Littering» entstehen, verursachergerecht und angemessen berücksichtigen.» Ich gebe zu, es wird keine grossen Änderungen geben, aber man kann den Auftrag mal schriftlich festhalten. Der Sprecher der SVP hat gesagt, es sei schlimm, wenn der Bäcker etwas für das Papier bezahlen müsste, das er

um das Sandwich wickelt. Korrekt wäre aber, dass es schlichtweg nicht geht. Wir können nicht einem McDonald's, den man eigentlich treffen wollte, die rund 15 Millionen Franken Reinigungskosten auflasten, die das Defizit der Stadtreinigung ausmachen, damit sie ihre Verkaufsstrategie anpassen und keine Behälter mehr verkaufen, sondern bloss noch das ess- oder trinkbare Produkt. Daher kann ich mir gut vorstellen, an der vorhandenen Gebührenordnung zu schrauben. Aber man kann dem Glacestand auf öffentlichem Grund keine massiven Gebühren auferlegen, so dass diese wirklich eine Lenkungswirkung hätten. Zuletzt hilft diese Formulierung auch der SP, denn mit der Originalfassung müsste sie für die von ihr am 1.-Mai-Fest betriebenen Beiz sehr hohe Gebühren bezahlen. Danke für die Zustimmung.

Weitere Wortmeldungen:

Sebastian Vogel (FDP): Mit dem Postulat rennt man bei der FDP offene Türen ein. Seit mehreren Jahren sammeln wir an mehreren Samstagen pro Jahr den Abfall in den einzelnen Quartieren zusammen. Wir sehen aber nicht das Gewerbe in der primären Verantwortung, sondern die Personen, die den Abfall acht- und rücksichtslos wegwerfen. Auch müssen wir bedenken – wie es die Vorredner bereits sagten – dass man den Abfall in die Stadt importiert. Dass man das Thema Abfall längerfristig und grossräumiger angehen muss, steht in diesem Zusammenhang für die FDP ausser Frage. Um beim Verursacherprinzip gerechter zu werden und gleichzeitig das Verständnis in der Bevölkerung zu verbessern, schlagen wir folgende Textänderung vor: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er die Kosten für die Beseitigung für Littering und Graffiti mittels konsequenter Strafverfolgung und Büssung Fehlbarer, sowie mittels eines aufwandsabhängigen, separat ausgewiesenen Gebührenanteils allen Bewohnerinnen und Bewohnern in Rechnung stellen kann.»

Ernst Danner (EVP): Die Strassen und Trottoirs sind interessante Gegenden. Man kann anhand des herumliegenden Abfalls die Entwicklung der Gesellschaft und der Zeit beobachten. Im Moment sind die herumliegenden Masken das grösste Ärgernis. Es wäre so einfach, diese nach Hause zu nehmen. Eine Zeit lang waren es McDonald's-Becher oder verpackte Elektroniksachen, die man während des Gehens laufend auspackte und die Verpackung einfach auf den Boden warf. Für die EVP ist es darum konsequent und richtig, Störer stärker zu belasten. Wir haben allerdings den Eindruck, man müsste sich auf die Verhaltensstörer konzentrieren – nämlich jene, die den Abfall tatsächlich auf den Boden werfen. Dies ist der Vorschlag der FDP mit einer stärkeren Bestrafung. Dieser Vorstoss zielt aber auf die so genannten Zustandsstörer, also jene, die indirekt zum Abfall beitragen. Wir sind dankbar für den Textänderungsvorschlag der AL, denn nur mit diesem Änderungsvorschlag ist dies ein Vorstoss, der eine gewisse Chance auf Umsetzung hat. Will man die Verkaufsstellen belasten, wäre dies sehr kompliziert. Man müsste die Gebühren auf jene Produkte verlangen, die den hauptsächlichsten Abfall verursachen. Das ist aber nicht die Intention des Vorstosses. Ich kann mir nicht vorstellen, wie das umgesetzt werden soll. Macht man es entsprechend der von den Postulantinnen angenommenen Korrektur durch die AL, so passt man die Gebühren auf die Benützung des öffentlichen Grunds anhand des Litterings an. Beim Zürrifäschten hatten wir bereits einen solchen Vorstoss – wir können uns an die Unmenge an zersplitterten Plastikabfällen am Boden erinnern. Es wurden robuste Mehrwegbecher produziert, mittels derer man die Abfallmenge reduzieren konnte. Solche Methoden sind ebenso möglich wie eine Gebührenganpassung. In dieser geänderten Fassung mit dem Vorschlag der AL bitten wir darum, den Vorstoss zu unterstützen.

Sven Sobernheim (GLP): Ich kann leider keine 150-jährige Abfallstudie präsentieren wie mein Vorredner, aber was ich weiss, ist, dass die Stadtreinigung nicht über Gebüh-

ren finanziert wird. Das Gebührenmodell, das Sie hier vorschlagen, ist nicht zielgerichtet. Sagt man, wie im Textvorschlag der AL, dass man das Gebührenmodell auf den öffentlichen Grund ausweiten will, dann muss man an den Gastronomen mit den 25 Ausserplätzen denken, der eben gerade kein Litterer ist. Sie können mir nicht sagen, dass diese 25 Plätze Littering auslösen und er das darum finanzieren soll. Oder soll sich der McDonald's im Bahnhof Stadelhofen – der übrigens um seinen Betrieb herum reinigt, selbst auf öffentlichem Grund – beim Stadtrat melden und sagen «meine Kunden betreiben Littering und gemäss dem neuen Artikel 45 der Benützungsordnung für den öffentlichen Grund möchte ich darum diese Gebühr bezahlen»? Oder stellen Sie sich vor, unsere Mitarbeitenden, die die Parkuhren leeren, würden dabei noch links und rechts schauen, ob eine Packung herumliegt, deren Logo zu einem angrenzenden Geschäft passt. Ich merke, Sie teilen meine Kreativität bei der Umsetzung nicht, aber ich bin optimistisch, dass sich bei der Überweisung dieses Vorstosses noch ein paar lustige Ideen in der Verwaltung zur Umsetzung breitmachen werden. Die Zuordnung, wie Sie es sich vorstellen, ist nicht sinnvoll. Wie beim Lärm eines Nachtclubs ist es nicht so einfach, zu bestimmen, woher ein Becher oder eine Dose genau stammt, und Sie vermischen steuerfinanzierte und gebührenfinanzierte Bereiche der Stadtreinigung. Darum lehnt die GLP – egal ob mit oder ohne Textänderung – diesen Vorstoss ab genauso wie die Textänderung für mehr Polizeistaat.

Johann Widmer (SVP): Was ich mir hier anhören muss, ist ziemlich haarig. Ich sehe ja auch ein, dass diese Stadt in den letzten Jahren immer dreckiger wird. Den ersten Satz des Vorstosses kann man von mir aus also stehen lassen. Das wahre Problem ist sicher nicht, dass man jetzt wieder Gebühren einführen muss, um damit das Gewerbe zu strafen. Das wahre Problem ist die Erziehung der Kinder durch die 68er-Generation. Dafür müssen Sie nicht das Gewerbe haftbar machen. Ihre Erziehungsmethoden haben komplett versagt und haben zum Zustand unserer Gesellschaft geführt. Es wird heute als etwas Gutes betrachtet, wenn man das Zeug auf den Boden wirft. Wir müssen bei der Erziehung ansetzen und nicht alles mit Geboten und Verboten regeln, die das Gewerbe bezahlen muss. Es ist ausserdem ein schönes Beispiel, wie sich die Masseneinwanderung auswirkt. Wir haben viel mehr Leute in dieser Stadt, was nicht dazu beiträgt, solche Probleme kleiner werden zu lassen. Das kann man nicht mit Gebühren regeln, sondern schaut zuerst bei euch zuhause, dass die Kinder mal wieder erzogen werden.

Dubravko Sinovcic (SVP): Zum Änderungsantrag von Sebastian Vogel (FDP): Dieser ist uns sehr sympathisch und ist tatsächlich verursachergerecht. Mit diesem Änderungsantrag würden wir den Vorstoss ebenfalls unterstützen, mit jenem der AL nicht.

Andreas Egli (FDP): Die Kolleginnen Christine Seidler (SP) und Monika Bättschmann (Grüne) kennen den Unterschied zwischen Verursacher und Veranlasser nicht. Dieses Problem hat zeitweise auch der Stadtrat. Wenn eine friedliche Demo stattfindet an der Gegendemonstranten Krawall machen, dann ist nicht der friedliche Demo-Organisator der Verursacher, sondern allenfalls der Veranlasser. Entsprechend ist nicht der Veranlasser zu massregeln, sondern der Verursacher des Krawalls. Nicht anders verhält es sich beim Littering. Nicht der ist mit vielem administrativem Aufwand zu bestrafen, der irgendein Produkt anbietet und verkauft, sondern derjenige, der es achtlos wegwirft. An meinen Kollegen von der GLP: Hier geht es nicht um einen Polizeistaat, sondern um die Durchsetzung einer gewissen Ordnung und das nennt sich Busse. Man könnte eine Ordnungsbusse für Littering einführen. Das ist keine grosse Sache und an manchen Orten wünschbar. Ob die Polizei das dann durchsetzt oder nicht, ist eine andere Frage. Unterscheidet man zwischen Verursacher und Veranlasser, so ist es folgerichtig, Busse zu verteilen. Es wäre wünschbar, diejenigen Kosten, die man nicht jemandem anlasten kann – also etwa Kosten im Zusammenhang mit der Reinigung von Sprayereien und sonstigen Sachbeschädigungen und Vandalenakten – in der Jahresrechnung von

ERZ und in der Steuerrechnung separat auszuweisen. So sehen die Bürgerinnen und Bürger, wie viel sie dafür bezahlen, dass irgendwelche Leute ihr Zeug einfach wegwerfen können. Dies würde das Bewusstsein schärfen. Ob das die 68er-Generation betrifft oder nicht, interessiert mich nicht. Ich höre aber eine grosse Anzahl Junger, die immer wieder nach einer sauberen Umwelt und intakter Natur schreien und anschliessend die Red-Bull-Dose achtlos liegen lassen. Da besteht eine Inkongruenz im Verhalten, die man ab und zu monetär ausgedrückt in einer Rechnung jährlich unseren Einwohnerinnen und Einwohnern mitteilen darf. Darum würde ich beliebt machen, die von uns eingereichte Textänderung zu akzeptieren und so dem Postulat zuzustimmen. Dieses würde eine grosse Mehrheit erreichen, wenn Links-Grün ebenfalls einverstanden ist, und keinen zusätzlichen, administrativen Aufwand erzeugen, bei dem eine ähnlich komplexe Situation wie bei der Mehrwertsteuer geschaffen wird. Zu der vorgeschlagene Textänderung mit den Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Grunds: Wir sind mehr als einmal pro Jahr hier drin beschäftigt, irgendwelche Gebührenordnungen für kulturelle und andere Anlässe zu bewilligen. Es ergibt keinen Sinn, erst die Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Raums zu erhöhen, nur um sie dann für einzelne Anlässe wieder herunter zu nehmen. Darum werden wir das Postulat, wie es jetzt vorliegt, ablehnen.

Samuel Balsiger (SVP): Die beiden SVP-Voten wonach die 68er-Erziehung für die Missstände verantwortlich ist, haben – auch auf der rechten Seite – harte Reaktionen hervorgerufen. Die illegale Besetzung des Bundesplatz' durch Klimachaoten, die durch die Polizei in einer Nacht-Und-Nebel-Aktion aufgelöst werden musste, ist ein perfektes Beispiel für die 68er-Erziehung. Es gibt Regeln und Gesetze, die gebrochen wurden. Warum sollen die Regeln auf dem Bundesplatz eingehalten werden, wenn die Mutter sagt: «Geh demonstrieren, egal, ob es gegen das Gesetz verstösst!» Aber wenn es eine Littering-Verordnung gibt, muss ich mich an die Regeln halten? Genau diese Auflösung von Gut und Schlecht – von Regeln, die diese Unterteilung festschreiben – ist das 68er-Prinzip. Das witzige an der Demo auf dem Bundesplatz ist: Die Klimachaoten haben für eine bessere Umwelt demonstriert, aber haben Sie gesehen, wie viel Dreck die linken Demonstranten hinterliessen? Der Bundesplatz war voll mit Dreck, Booten, Zelten, der Boden war voll mit Littering. Räumen Sie zuerst Zuhause auf und hören Sie auf, Vorstösse einzureichen, die in einer kommenden Wirtschaftskrise das Gewerbe noch mehr beeinträchtigen wird.

Monika Bättschmann (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden: Wir nehmen den Änderungsantrag der AL an und jenen von der FDP lehnen wir ab.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert, eine Anpassung der bestehenden Gebührenordnungen für die Nutzung des öffentlichen Grundes zu prüfen, ein Gebührenmodell einzuführen, welches die verursachergerechten Reinigungs- und Entsorgungskosten im öffentlichen Raum, die durch das sogenannte «Littering» entstehen, finanziert, verursachergerecht und angemessen berücksichtigen.

Das geänderte Postulat wird mit 65 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3056. 2019/313

**Motion von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 03.07.2019:
Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz
gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo**

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

***Heidi Egger (SP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1485/2019): Wir sind enttäuscht, dass die Motion durch den Stadtrat abgelehnt wird. Die Veloroute vom Bahnhof Oerlikon ist lückenhaft oder unklar. Fährt man aus der Friesstrasse auf die breite Schaffhauserstrasse, fährt man zuerst auf einem Radstreifen, der anschliessend auf das Trottoir führt – mit Auffahrt – und dann einfach abbricht. Bis vor kurzem ging die Markierung weiter – links der Bäume der Velostreifen, rechts die FussgängerInnen –, jetzt ist schlicht gar nichts mehr eingezeichnet und auf dem Trottoir parkieren Autos. Als Velofahrerin habe ich das Gefühl, ich fahre verbotenerweise auf dem Trottoir, aber auf der Strasse ist auch nichts eingezeichnet und ich wurde immerhin auf das Trottoir geleitet. Weiter vorne taucht wieder ein Radstreifen auf, der zum neu gestalteten Seebacherplatz, zur Endhaltestelle Seebach und bis Glattbrugg führt. Umgekehrt – von Seebach nach Oerlikon – ist es gut bis zum Seebacherplatz. Danach wird es schlimmer als auf der Gegenseite und sehr gefährlich auf Höhe der Tankstelle, die eher ein Lebensmittelshop ist. Dort parkieren die Autos kreuz und quer. Dies waren bloss einige Beispiele, wenn auch sehr wichtige. Der ganze Abschnitt von der Friesstrasse bis zum Seebacherplatz und die Gegenseite gehören für mich zu den gefährlichsten Abschnitten in der ganzen Stadt. Dort könnte mit wenig Geld ein Velostreifen markiert und so das Velostück auf der Schaffhauserstrasse vereinfacht werden. Die Stadt soll unbedingt im Rahmen der Velorouteninitiative und des Richtplans schnell eine gute Signalisierung anbringen und Gelder dafür bereitstellen.*

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

***STR Richard Wolff:** Heidi Egger (SP), ich bin absolut deiner Meinung. Das einzige, was wir sagen, ist: wir brauchen nicht mehr als zwei Millionen Franken, weil wir diese Strasse nicht umbauen möchten, denn diese wurde erst 2010 umgebaut. Das Resultat ist tatsächlich nicht befriedigend, aber es kann nicht sein, dass wir diese Strasse bereits wieder umbauen. Wir nehmen das Problem sehr ernst, wollen es aber über Markierungen, allenfalls Spurumlegungen lösen und nicht durch einen Neubau. Dies ist die einzige Differenz, die wir haben. Dass die Situation, wie sie ist, nicht gut ist, ist uns auch klar. Ursprünglich hatte man andere Vorstellungen, wie es umgesetzt hätte werden sollen, aber man müsste in die Geschichte eintauchen, um herauszufinden, wieso das damals scheiterte. Velos auf Trottoirs zu führen ist auch keine gute Lösung – darüber haben wir jahrelang mit Fussgängervereinigungen gestritten. Ein Gutachten besagt, es sei nicht zulässig, Velos und Fussgänger zusammen auf dem Trottoir zu führen, zumindest nicht mit der bisherigen Signalisation. Man darf höchstens auf einem Abschnitt mit wenig Verkehr einen «Velo gestattet»-Abschnitt einrichten – so muss das Velo nicht auf dem Trottoir, sondern darf auch auf der Strasse fahren. Diese Lösung ist auch nicht befriedigend und wir müssen Lösungen finden, bei denen das Velo sicher und getrennt von Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Strasse fahren kann mit guten Signalisationen und Markierungen. Dafür reicht ein Postulat und es braucht keine Motion. Darum bitte ich Sie alle, dies als Postulat zu überweisen.*

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Die Friesstrasse wurde geplant und es bestehen zwei Mal 1,50 Meter Veloweg. Diese Situation auf der Friesstrasse dünkt mich recht komfortabel. Ich muss Heidi Egger (SP) aber zustimmen: die frühere Auffahrt auf der Schaffhauserstrasse, die ich auch schon nutzen konnte, fand ich eine gute Idee, denn links der Bäume konnten die Velofahrer fahren und rechts der Bäume konnten die Fussgänger gehen. Dass diese Lösung verworfen wurde, finde ich schade, denn sie war für Fussgänger wie Velofahrer gut. In der Motion wird aber hauptsächlich von der Schaffhauserstrasse 450 bis 462 und vis-à-vis vom Seebacherplatz bis Bahnhof Oerlikon und von der Friesstrasse bis Seebacherplatz gesprochen. STR Richard Wolff sprach es an: Will man dort eine Lösung einführen mittels Markierung eines Velowegs, gibt es nur eine Möglichkeit: Wir führen den MIV und den ÖV auf einer Spur und schaffen also eine Mischverkehrsfläche. Man sieht es auch auf der Limmatstrasse: Um 1,80 Meter Veloweg zu erhalten, wollt ihr eine Mischverkehrsfläche für MIV und ÖV schaffen. Das neueste Projekt ist die Unterführung Langstrasse, bei dem man auf Biegen und Brechen den Veloverkehr durch die Unterführung leiten möchte und darum muss eine Busspur aufgelöst werden. Ihr wollt also den ÖV einbremsen, um 1,80 Meter Veloweg zu erhalten. Auf der Schaffhauserstrasse kann man tagsüber ja noch damit leben, wenn der ÖV und der MIV auf einer Spur fahren, in den Spitzenzeiten entsteht aber ein riesiges Problem: Die Schaffhauserstrasse ist in den Hauptverkehrszeiten ziemlich überlastet. Das hängt auch damit zusammen, dass die Glattalstrasse und Glattparkstrasse nicht miteinander verbunden sind. Die Verbindung dieser Strassen ist übrigens ebenfalls Teil des Richtplans, aber der Richtplan gilt hier drin ja nur für den Veloweg und alles andere sind bloss irgendwelche Skizzen, die niemanden interessieren. Würde man diese beiden Strassen verbinden, würde man eine grosse Entlastung der Schaffhauserstrasse erreichen, weil der Verkehr aktuell über die Friesstrasse und die Schaffhauserstrasse geführt wird. Wenn wir unbedingt die 1,80 Meter und den Mischverkehr erreichen wollen, ist das für den Autoverkehr nicht sonderlich schlimm, denn ob wir auf der Schaffhauserstrasse oder auf dem Gleis im Stau stehen, schmerzt uns Autofahrer nicht: Stau ist Stau. Die angestrebte Lösung würde aber auch für den ÖV Stau bedeuten, zusammen mit dem MIV – und das für einen 1,80 Meter breiten Veloweg auf 100 Metern. Dies gilt übrigens auch, wenn der Veloweg 1,50 Meter breit ist. Ich weiss nicht, ob das zielführend ist. Der Stadtrat hat gut begründet, warum er den Vorstoss nicht als Motion entgegennehmen möchte, sondern lieber als Postulat prüfen möchte. Aber egal, wie der Stadtrat dieses Postulat prüfen möchte: Er muss einen Veloweg auf die Schaffhauserstrasse pinseln – anders geht es nicht. Wir erhalten aber nicht mehr Platz, nur weil man eine Linie auf die Strasse malt. Deswegen kann man auch das Postulat ablehnen – die Motion sowieso. Wir sind der Meinung, der ÖV sollte gefördert und nicht noch für 100 Meter zusätzlichen Veloweg eingebremst werden. Deswegen lehnen wir die Motion wie auch das Postulat ab.

Markus Merki (GLP) ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Einer meiner ersten Handlungen als Gemeinderat war die Einreichung des Postulats 2014/294, weil die Situation an der Schaffhauserstrasse 450 bis 462 unsäglich ist für Fussgängerinnen, Fussgänger, die parkierenden Autos auf dem Privatgrundstück und die Velofahrenden. Der Stadtrat nahm das Postulat entgegen und setzte es um. Wir erhielten eine Markierung auf dem Trottoir, welche die Situation für alle entschärfte. Man konnte mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, man konnte mit Kindern darauf gehen und als Fussgänger wusste man, dass man nicht auf dem Veloweg gehen sollte. Die Autos verstanden es vielleicht etwas besser, dass das Trottoir kein Parkplatz ist. Daher ist es unverständlich, eine gut funktionierende und sichere Situation zu ändern. Dies ist der Ursprung der Motion und Heidi Egger (SP) legte gut dar, warum die Antwort enttäuscht. Ich würde gar einen Schritt weiter gehen: Es ist penibel, wie die Motion beantwortet

wurde. Man kann anderer Meinung sein, aber man sollte das Kind beim Namen nennen. In der Motionsantwort ist die Rede davon, dass man die Massnahme gemäss Masterplan 2010 umsetzen wollte, es wegen Einsprachen aber nicht tat. Weiter unten war die Rede davon, es sei gar nicht so schlimm, denn man könne trotzdem Velo fahren. Oder anders gesagt: Es ist ein bisschen umgesetzt, halt einfach nicht so gut. Ich glaube STR Richard Wolff, dass er im Prinzip ebenfalls der Meinung ist, dass wir die Situation entschärfen sollten. Ich glaube aber nach dieser fragwürdigen, schwammigen Antwort nicht, dass dies mit einem Postulat gelingen wird. Darum halten wir an der Motion unverändert fest. Wir wollen es dem Stadtrat aber offenlassen, diese innerhalb von zwei Jahren zu beantworten und gemäss Artikel 92 Absatz 1 der Geschäftsordnung ermöglichen, diese abzuschreiben, wenn er in den nächsten zwei Jahren eine Lösung nicht nur präsentiert, sondern umsetzt – so wie es STR Richard Wolff in seinem Votum dargelegt hat.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Ich starte mit einem Zitat des Stadtrats aus der Antwort auf die Motion: «Angeregt durch das Postulat 2014/294 wurde im genannten Abschnitt im Anschluss an die Umsetzung des Bauprojekts der Velo- und Fussverkehr optisch mit einer Markierung getrennt. Im Frühjahr 2019 hob die Dienstabteilung Verkehr die Trennung auf und signalisierte den Abschnitt als Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet». Auslöser für diese Anpassung ist ein Rechtsgutachten, das sich mit der Veloführung in Fussgängerbereichen auseinandersetzt.» Dies erwähnte STR Richard Wolff zuvor. Für mich bedeutet dies zusammengefasst: Die Stadt hat aus eigenem Antrieb ein Gutachten erstellt, das pragmatische Lösungen verhindert – in diesem Fall eine pragmatische Lösung, die sicherlich nicht perfekt war, aber aufgrund der Platzverhältnisse praktikabel. Auch die beiden Motionäre befanden sie für nicht allzu schlecht. Mit dem eigentlichen Fazit in der Antwort des Stadtrats ist die FDP aber einverstanden: «Ein kompletter Umbau wird als unverhältnismässig beurteilt, da der Strassenabschnitt erst kürzlich saniert wurde und neue Bäume gepflanzt wurden.» Was die FDP ebenfalls bereits einmal ausgeführt hatte, ist, dass es nicht überall 1,80 Meter breite Velostreifen braucht. Die FDP lehnt darum die Motion ab.

Peter Anderegg (EVP): Bei diesem Strassenabschnitt handelt es sich um einen für das Velo unattraktiven Abschnitt. Das ist unbestritten. Es wäre schön, hier eine A-Lösung realisieren zu können, aber – wie überall in der Stadt – ist Platz dort Mangelware. Auf diesem Abschnitt der Schaffhauserstrasse hatten wir anfänglich eine einfache, pragmatische Lösung: Auf dem Trottoir war ein Velostreifen markiert, der es ermöglichte, dass Velo- und Fussgängerverkehr die Fläche gemeinsam nutzen konnten und das Velo von der Strasse getrennt war. Gemäss den Motionären hat sich diese Lösung auch bewährt und zur Sicherheit von Velofahrenden und Zufussgehenden beigetragen. Dann entfernte die Dienstabteilung Verkehr 2019 die optische Trennung und markierte den Abschnitt als Fussweg mit einer Zusatztafel «Velo gestattet». Der Auslöser dieser Anpassung war ein Rechtsgutachten, das sich mit der Veloführung in Fussgängerbereichen auseinandersetzt. Ich bin kein Jurist und darf mir darum die folgende Bemerkung erlauben: Man verfügte also über eine einfache, pragmatische Lösung und hob diese wegen eines Rechtsgutachtens auf, das «nicht als Gerichtsurteil gilt und nicht in allen Belangen angewendet werden muss». Da kommen bei mir einige Fragezeichen auf, warum man das trotzdem getan hat. Die Motionäre möchten einen grösseren Umbau der Schaffhauserstrasse, der mit hohen Kosten verbunden ist – darum ist es auch eine Motion. Die EVP findet das unverhältnismässig und wird es als solches nicht unterstützen. Wir würden aber das Anliegen der Motion gerne als Postulat unterstützen, gerade weil der Stadtrat signalisiert hat, dass er mit einfachen Massnahmen – also der Anpassung der Markierung und Signalisation – eine Lösung finden würde. Damit wären wir am gleichen Ort, wie wir Anfangs 2019 waren. Das war aus unserer Sicht keine schlechte Lösung.

Olivia Romanelli (AL): Die AL unterstützt das Anliegen der Motionäre voll und ganz. Die Umsetzung der geforderten Velomassnahmen wird mit einer Motion aber nicht beschleunigt. Wir würden das Anliegen ebenfalls als Postulat unterstützen und als Motion ablehnen.

Stephan Iten (SVP): Ich möchte nicht falsch verstanden werden: Wir sind mit der Situation ebenfalls unzufrieden, die auch für den MIV nicht gut ist, denn wir können den Velofahrer auf dieser Strasse wegen des ÖV-Trassees gar nicht überholen. Aber was wollen wir mit dieser Motion erreichen? Wollen wir die Häuser zurückversetzen? Ist das der Sinn der Motion? Oder wie soll dort mehr Platz geschaffen werden? Zur vorherigen Lösung: Ich bezweifle, ob dieser Abschnitt überhaupt Bestandteil des Rechtsgutachtens war, denn wir hatten einen getrennten Veloweg und einen getrennten Fussgängerweg. Aus diesem Grund frage ich diejenigen, die das Postulat unterstützen: Was bringt euch ein Postulat? Es gibt bloss eine Möglichkeit und die habe ich zuvor aufgezeigt. Es muss also gar nichts geprüft werden, sondern der Stadtrat kann anfangen zu pinseln. Wollen wir mehr Platz schaffen, müssen wir anfangen, Häuser auf beiden Seiten abzureissen – eine andere Möglichkeit haben wir nicht. Es ist nicht so, dass wir gegen eine bessere Lösung sind, nur gibt es keine. Die einzig andere Lösung wäre es, den gesamten Veloverkehr auf einen anderen, sicheren Weg umzuleiten – ihn etwa schon vor der Friesstrasse durch das Quartier zu leiten. Mit der Veloinitiative wollen wir ja sowieso schon alles autofrei machen. Die Lösung vor 2019 war eigentlich gut, STR Richard Wolff, vielleicht könnte man auf diese Lösung zurückkommen? Ansonsten sehe ich keine Lösung als in einer Mischverkehrsfläche, die den ÖV ausbremst, indem er auf die Linie des MIV geleitet wird.

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

STR Richard Wolff: Ich spreche nicht nur wegen der Schaffhauserstrasse, denn es handelt sich um eine generelle Frage. Man versucht seit zehn Jahren den Veloverkehr besser zu führen, indem man ihn an ganz vielen Orten auf das Trottoir leitet. Velomischverkehr mit Fussgängerinnen und Fussgängern war für eine gewisse Zeit die Lösung, um die Forderungen der Velofahrenden einzulösen. Man dachte, man könne diese einlösen, ohne den Autofahrenden etwas wegzunehmen. Man dachte zehn bis zwanzig Jahre lang, dies sei eine Win-Win-Situation. In der Zwischenzeit regte sich Widerstand. Es freut mich, dass diese Lösung in Seebach offenbar als eine gute Lösung betrachtet wurde, aber stadtweit, im Durchschnitt oder im Allgemeinen häuften sich die Beschwerden, dass die Velos einen Teil des Trottoirs den Fussgängerinnen und Fussgängern wegnehmen und dort für Unsicherheit sorgen. Zwar ist der Velofahrende in dieser Situation etwas sicherer vor den Autos, aber der Fussgänger nicht mehr vor den Velofahrenden. Man hat das Problem also bloss von der Strasse nach rechts verschoben. In den letzten Jahren wurde es immer offensichtlicher, dass dies nicht geht. Die verschiedenen Fachverbände und Lobbyorganisationen der Fussgängerinnen und Fussgänger wiesen uns immer wieder darauf hin, dass die Rechtslage gemäss Strassenverkehrsgesetz so ist, dass die Trottoirs für die Zufussgehenden reserviert sind. Wir versuchten, dies eine Zeitlang zu ignorieren – das muss ich offen zugeben. Mit der Zeit merkten wir aber, dass irgendetwas an dieser Geschichte tatsächlich faul ist und beauftragten Prof. Dr. Alain Griffel, dies rein juristisch, objektiv und neutral zu klären. Er sagte: Das Trottoir ist für Fussgängerinnen und Fussgänger. Nur im Ausnahme-Ausnahmefall – etwa wenn entlang einer stark befahrenen Strasse mit einem von FussgängerInnen wenig genutzten Trottoir ein Schulweg verläuft, und man die velofahrenden SchülerInnen sichern möchte – darf mal die Signalisation mit einer blauen Tafel für Fussgänger und darunter einer weissen Tafel «Velo gestattet» angebracht werden, und eben nicht die blaue Tafel

«Velo und Fussgänger». Dies ist ganz kurz auch in der von uns gegebenen Antwort erklärt. Es stimmt, dass kein neues Gesetz erlassen wurde, aber dieses Gutachten ist dermassen stark auf den rechtlichen Grundlagen abgestützt, dass wir es anwenden. Man kann Velos und Fussgänger auf der gleichen Seite führen, wie das auf der Quaibrücke geschieht. Ich habe die Masse nicht im Kopf, aber es sollten mindestens zwei oder drei Meter für die Fussgänger sein und nochmal zwei Meter fürs Velo und es muss ein Absatz bestehen zwischen dem Teil für das Velo und jenem für die Fussgängerinnen. Aber so viel Platz gibt es an der Schaffhauserstrasse nicht. Es freut mich, dass die bisherige Lösung gut und praktisch gewesen sein soll und ich nehme das gerne mit, aber sie entspricht nicht den Normen. Wir dürfen es so nicht machen, selbst wenn es funktioniert hätte. Wir müssen eine andere Lösung finden. Wie diese aussehen wird, kann ich Ihnen heute nicht sagen. Wahrscheinlich geht es in die Richtung, die Stephan Iten (SVP) vermutet, aber man kann sicher dafür sorgen, dass das Tram immer gut vorwärtskommt und die Autos nicht auf der Tramschiene stehen, sondern irgendwo vorher.

Weitere Wortmeldung:

Markus Merki (GLP): Ich wurde darauf hingewiesen, dass ich nicht auf das Votum von Stephan Iten (SVP) eingegangen bin, was ich natürlich nicht unterlassen möchte. Du hast gesagt, man wolle Häuser abreissen, ich glaube aber nicht, dass es so weit kommen wird. Betrachtet man das technisch, kann man eine Lösung finden, ohne Privatparkplätze anzutasten, ohne den MIV zu strafen – was mir auch nicht gefallen würde, ich will auch nicht auf das Tramtrasse ausweichen müssen. Man schafft das mittels Mindestbreiten und es gibt auch andere Normen als jene, die im Rechtsgutachten erwähnt werden. Es ist möglich, eine Lösung mit einer Trottoir-Mindestbreite von 1,80 Meter hinzubringen – das ist die Mindestbreite für eine maschinelle Reinigung durch ERZ. So wäre ein Velostreifen von 1,30 Meter möglich, was zwar keine 1,80 Meter sind, aber schon um einiges besser als die jetzige Situation. Auf das Votum von STR Richard Wolff: Er sagte, es handle sich um ein Rechtsgutachten, an das wir uns halten würden. Nur vermute ich, dass der Stadtrat nicht jedes Rechtsgutachten und jede Rechtsprechung gleich auslegt – vor ein paar Wochen hatten wir hier drin einen anderen Fall. Zur Problematik der Motion, respektive der Frage nach der Grösse des notwendigen Betrags: Ich sagte bereits, dass euch die Motion zwingt, es in einem Bericht darzulegen, wenn ihr eine bessere und auch umgesetzte Lösung habt. Ich kann aber vorneweg schicken, dass wir kein gutes Gefühl haben, wenn dieser Bericht so daherkommt wie diese Motionsantwort. Es ist nicht unser Anliegen, den MIV zu strafen, irgendwelche Häuser abzureissen, private Parkplätze oder die Tankstelle abzustrafen. Wenn man das will, bringt man mit den im Departement vorhandenen Fachleute eine Lösung zustande, die analog der Lösung 2019 läuft, so dass sich die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger wohl fühlen. Nochmal zum Rechtsgutachten: Die Situation in Seebach kann durchaus eine Ausnahme sein. Wir haben auf diesem Abschnitt wahrscheinlich mehr Velofahrerinnen und Velofahrer als Fussgängerinnen und Fussgänger. In diesem Fall ist es durchaus legitim, den Spielraum der Normen so weit auszureizen, dass man eine bauliche Lösung umsetzen kann. Mir ist klar, dass es für die 130 Meter keine zwei Millionen Franken braucht, aber auf diese Art warten wir zwei Jahre auf den Bericht von STR Richard Wolff und wir können die Motion dann abschreiben.

Die Motion wird mit 68 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3057. 2019/318

**Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Res Marti (Grüne) vom 03.07.2019:
Einrichtung einer direkten und sicheren Abbiegemöglichkeit für Velofahrende von
der östlichen Röhre der Langstrassenunterführung in die Lagerstrasse**

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

***Markus Knauss (Grüne)** zieht das Postulat zurück: Wir wollten dieses Postulat zurückziehen. An der Langstrassenunterführung besteht grosser Problemdruck. Das Tiefbauamt hat entsprechend mit zwei Projekten reagiert. Das eine ist mehr eine Signalisationslösung, die das grosse Ärgernis behebt, dass man den Linksabbieger der östlichen Röhre der Langstrassenunterführung in die Lagerstrasse verunmöglicht. Ein zweites Strassenbauprojekt ist etwas aufwändiger. Dabei geht es um die Unterführung selbst. Ob man das Postulat überweist oder nicht, spielt keine Rolle, weil es gegenstandslos ist. Mit dem ersten neuen Projekt, welches sich in der Planaufgabe befindet, ist das Anliegen dieses Postulats erfüllt. Es geht dabei um Velo- statt Autospuren und ich bin gespannt, ob die Interessierten Einsprache einreichen werden oder nicht, aber mit diesen Projekten ist unserem Anliegen genüge getan.*

Mitteilung an den Stadtrat

3058. 2019/364

**Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:
Realisierung des im kantonalen Richtplan eingetragenen Y-Verkehrsprojekts**

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

***Roger Bartholdi (SVP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1608/2019): Auf diese Motion kam eine kurze Antwort vom Stadtrat und ich bin der Meinung, man hätte die Argumente etwas weiter ausführen können. Das Zürcher Y ist Schnee von gestern und man ist beim Stadttunnel angelangt, der vom Kanton favorisiert wird und im Richtplan steht. Auch wir fordern genau das in unserer Motion. Tatsächlich gingen wir einen Schritt weniger weit als der Kanton, der sagt «von der Brunau bis Dübendorf» und wir wären zufrieden, würde der Tunnel von der Brunau bis zum Milchbuck geführt. Entsprechend hat mich die Antwort des Stadtrats überrascht. Im letzten Abschnitt sagte er etwas allgemein, man müsse für den Verkehr effiziente Lösungen finden – das ist sicher gut und recht, aber inhaltlich hat er meiner Meinung nach nichts zum Projekt gesagt und lediglich auf den Kanton verwiesen. Wenn Sie heute mit dem Auto, Car oder Mietauto durch Luzern oder St. Gallen fahren, haben Sie die Möglichkeit, unterirdisch durch die Stadt zu fahren, ohne zu merken, dass Sie jetzt durch die Stadt fahren. In Bern und Basel geschieht dies eher oberirdisch, aber auch dort fahren Sie relativ zügig durch die Stadt. In Zürich hingegen besteht ein Flickenteppich mit Autobahnen, die in der Stadt einfach aufhören – sei es in Altstetten oder mit dem Milchbucktunnel. Daher ist es sinnvoll, eine Verbindung mittels Stadttunnel zu schaffen, um das fehlende Puzzlestück zu erstellen. Natürlich kann man auf den äusseren Ring verweisen, der kein äusserer Ring ist – man spricht immer von Nordring oder Westumfahrung, aber tatsächlich handelt es sich um eine Halbumfahrung um die Stadt Zürich. Es fehlt noch der Seetunnel und der Osten ist in diesem Kreis auch nicht abgedeckt. Der Stadttunnel wäre dabei noch städtisch, das andere ist aber überregional. Hier geht es aber nur darum, was in der Stadt sinnvoll ist. Es ist dabei klar, dass die Stadt einen Stadttunnel nicht selbst bauen kann – hier müssen Kanton und Bund durch den Stadtrat involviert werden. Es ist uns klar, dass*

man hier von zehn Jahren und mehr an Planungszeit spricht. Die aktuelle Lösung ist unbefriedigend, weil nicht fertig gebaut wurde. Deshalb bitten wir darum, dass Sie sich für die Motion einsetzen.

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

STR Richard Wolff: *Die Stummel, die nach Zürich hineinführen – im Hardturm oder der Brunau – und unsere Stadt von allen Seiten mit Autobahnen durchdringen wollten, sind zwischenzeitlich sehr wohl verbunden worden. Wer von der Brunau in Richtung Bern/Basel möchte, nimmt die Westumfahrung und wer in Richtung Flughafen/St. Gallen weiter möchte, hängt die Nordumfahrung an. Es gibt keinen Grund, durch diese Stadt hindurch zu fahren. Dies war die Idee hinter dem Ring, der tatsächlich bloss ein Dreiviertelring ist. Dieser Dreiviertelring erspart uns genau dieses Y, welches ein uraltes Projekt aus den 60er-Jahren ist, das in der Stadt Zürich über Jahrzehnte hinweg immer auf vehementesten Widerstand stiess und darum – Gott sei Dank – niemals gebaut wurde. Gott sei Dank wurde bloss der Teil unter dem Hauptbahnhof hindurch gebaut. Diesen können wir jetzt nämlich als Velotunnel und Velostation nutzen – dies ist der Nutzen dieses Y-Projekts und mehr wollen wir davon auch überhaupt nicht wissen. Da können Sie eins und eins zusammenzählen: die Verkehrspolitik der Stadt Zürich möchte sicherlich nicht, dass man zusätzliche Autobahnen in das Herz der Stadt Zürich führt und irgendwo am Platzspitz oder beim Carparkplatz miteinander verknüpft. Das alte Y ist sowieso klinisch tot und der Stadttunnel mit einem halbpatzigen Anschluss an den Sihlquai ist ebenfalls unerwünscht. Ein solches Projekt durchzubringen ist chancenlos – selbst der Kanton setzte sich bereits dafür ein, es aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Es ist tatsächlich so, dass dieses Y noch im Nationalstrassennetz steht, aber ich gehe sehr davon aus, dass es kaum noch von jemandem wirklich gewollt ist und es bei der nächsten Überarbeitung des Nationalstrassennetz' herausgestrichen wird und wir den Velotunnel mit Velostation länger als die nächsten 15 Jahre behalten können. Diese Idee steht aktuell völlig quer in der Landschaft. Vielleicht kann man es in 20 Jahren nochmal probieren, aber aktuell hat das Y oder ein Y-light in Zürich keinen Platz.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Liebe SVP, ich bin entsetzt: Ihr stört die Totenruhe des Y. Dieses Y ist nicht einmal mehr klinisch tot an der Beatmungsmaschine. Es ist zwar im Netzbeschluss Autobahnen noch mit ein paar Worten erwähnt, aber das ist, wie wenn Sie einen Patienten beatmen möchten, den wir in der ersten Welle der Pandemie verloren hatten. Sie müssen endlich in dieser Stadt ankommen und verstehen, dass wir kein solches Loch bohren. Man könnte meinen, Sie hätten die Rosengartenabstimmung verpasst, in der die Bevölkerung sagte: Wir wollen keine Projekte, die selbst in den 60er-Jahren illusorisch waren. Ich verstehe, dass wir mit Ihnen über Parkplätze streiten, dass Sie gegen das Velo sind und Ihre Verkehrspolitik aus den 60er-Jahren zementieren möchten. Aber dass Sie sogar noch einen Schritt weiter gehen möchten und die Dinge, die man damals schon als Utopien betrachtete, realisieren wollen, macht mich sprachlos.*

Markus Knauss (Grüne): *Die SVP hat mal wieder einmal ein Verkehrsprojekt aus der Mottenkiste präsentiert. Sven Sobernheim (GLP) ist sprachlos, ich bin es nicht ganz. Aber man muss akzeptieren, dass selbst die bürgerliche Kantonsregierung gegen dieses Projekt ist. In einer Art Staatsvertrag mit dem Stadtrat hat man sich darüber geeinigt, das zentrale Stück dieses Projekts unter dem Hauptbahnhof für 15 Jahre als eine Art Velotunnel zu nutzen und in 15 Jahren sieht die Welt ganz anders aus. Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das zu den ausbaufreudigsten Nationalstrassengremien gehört, die man sich vorstellen kann, will diesen Stadttunnel nicht. Und jetzt kommen Sie mit*

diesem Projekt in dieses Parlament, in dem Sie Mittwoch für Mittwoch zu hören kriegen, dass wir Ihre Ideen nicht mit Geld unterstützen möchten. Mir bleibt nur noch ein Kopfschütteln über diesen galoppierenden Realitätsverlust. Selbstverständlich werden wir den Vorstoss ablehnen.

Olivia Romanelli (AL): *Wir kommen nun zu einer Reihe von Verkehrsvorstössen der SVP-Fraktion, die wir natürlich auch im Hinblick auf die Velorouteninitiative gewissenhaft geprüft haben. Wir sind zum Schluss gekommen, dass alle Forderungen im Widerspruch zu einer vernünftigen Stadtentwicklung stehen und im Hinblick auf die zu verfolgenden Klimaziele die falschen Zeichen setzen. Wir werden darum Top 32 bis 36 ablehnen.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Die FDP lehnt diesen Vorstoss ab. Eine Verbindung gemäss dem ursprünglichen Plan des Zürcher Y halten wir für nicht mehr realistisch und nicht zielführend. Diese Idee stammt aus der Blütezeit der Schweizer Autobahnplanung, wonach man die Autobahnen im Süden unterirdisch verbinden wollte. Ist man aus heutiger Perspektive ehrlich, dann löst dies kein real existierendes Verkehrsproblem auf möglichst effiziente Art und Weise. Darum ist es auch nicht für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik, in der Stadt Zürich geeignet. Wir wünschen uns durchaus, dass der Stadtrat grössere Infrastrukturprojekte im Mobilitätsbereich unterstützt. Dies ist darum keine generelle Absage an solche Projekte. So sollte man zum Beispiel die Transformation hin zur Elektromobilität anders angehen als wir es im Moment tun. Weiter sind wir der Meinung, dass der kürzere Stadttunnel nicht in der Schublade verschwinden sollte. Und schlussendlich wünschen wir uns generell, dass wir Mobilitätsplanung nicht nur im Kleinen betreiben, sondern uns überlegen, welche Netze und Mobilitätsformen die Menschen auch in Zukunft voranbringen. Das Zürcher Y gehört da nicht dazu.*

Johann Widmer (SVP): *Die SVP ist die fortschrittlichste Partei in dieser Stadt und in diesem Land. Ein Autobahnring um die Stadt herum ist jetzt zu planen – oder wie wollen Sie die anrollende Welle von Elektroautos und -fahrzeugen in 15 Jahren bewältigen? Das Velo ist dann längstens tot, es wird keine Velos mehr in dieser Stadt geben. Ein Autobahnring um die Stadt ist zukunftsweisend und jetzt zu planen, wissen wir doch, wie lange es geht, bis in unserem Staat irgend sowas geplant ist. Solange es der Staat plant, geht es sowieso 50 Jahre. Da in dieser Stadt ausschliesslich autotoefindliche Utopien geplant werden, ist der Blick in die Zukunft verklebt und behindert. In diesem Sinne ist dies kein so dummer Vorstoss von der SVP, sondern absolut zukunftsweisend.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Ich habe gehört, dieser Vorstoss sei eine Störung der Totenruhe. Natürlich kann man das so sehen, aber es gibt viele Projekte, von denen man nur meint, sie seien tot, aber sie sind es gar nicht. Gleist man das Y intelligenter auf, als man es in den 60er-Jahren machen wollte, kann es durchaus eine Lösung sein. Sie behaupten, es sei unökologisch und man könne via West- und Nordring um die Stadt herumfahren. Aber die Fahrt durch einen Stadttunnel ist wesentlich kürzer, braucht weniger Benzin und ist wesentlich umweltfreundlicher. Aber das blenden Sie natürlich aus. Früher erklärte man schon das Projekt für eine U-Bahn für tot, weil die SP dagegen war. Heute bereut man dies wahrscheinlich, da diese den oberirdischen Tramverkehr entlasten könnte. Es ist ein Unding, wenn die A1 einfach irgendwo in Zürich West und der Milchbuck am Letten endet. Dies sind zwei Infarktpunkte für den Verkehr. Könnte man diese Enden weiterführen, wäre dies im Dienst der Sache. Aber ich verstehe, dass man dagegen ist, hat man doch nun diesen Velotunnel unter dem Hauptbahnhof, den man retten will. Wahrscheinlich stehen diese Velos und der Velotunnel einer vernünftigen Lösung im Wege. So geht es nicht.*

Ernst Danner (EVP): *Diese Debatte ist fast schon humoristisch. Sven Sobernheim (GLP) verwendete den Begriff der Totenruhe im Zusammenhang mit einer Autobahn.*

Von einem Grünliberalen erstaunt mich dies, denn so viel Respekt hätte ich nicht vor einer Strasse, dass man deren Totenruhe wahren sollte. Dieser Vorstoss erinnert mich an die aktuelle Situation der Neuen Zürcher Zeitung, die nicht mehr so viele Ressourcen hat, um über aktuelle, lokale Themen zu berichten und darum viele historische Rückblenden macht. Das hier ist ebenfalls eine historische Rückblende, die nirgendwohin führt. Weder ein Autobahnring im Sinne von Johann Widmer (SVP) noch eine Weiterführung der Strasse durch die ganze Stadt hindurch bringt unserer Stadt einen Mehrwert. Wer dies nicht glaubt, dem empfehle ich einen Aufenthalt in Nordamerika oder in Genf: Das sind Städte, die auf das Auto gesetzt haben. Um Toronto herum gibt es eine 16-spurige Autobahn, auf der zu fahren berauschend wäre – wäre sie nicht verstopft, weil es zu viele Autos gibt. Es ist beinahe wie ein physikalisches Gesetz: Jede neue Strasse zieht mehr Verkehr an. Würde man dieses Projekt durchziehen, kämen mehr Autos in die Stadt, die Folgeprobleme verursachen. Das Projekt ist völlig sinnlos und aus diesem Grund lehnt die EVP diesen Vorstoss ebenfalls ab und setzt weiterhin auf den bewährten Mix aus Individual- und öffentlichem Verkehr – dies im Hinblick auf die noch folgenden Vorstösse von heute Abend.

Roger Bartholdi (SVP): Der GLP-Vertreter warf uns vor, wir seien grundsätzlich gegen das Velo. Das sind wir nicht, wir sind für eine generelle Förderung der Mobilität – egal, wie viele Räder diese hat. So steht es auch in unserem Parteiprogramm. Die Gegnerschaft des Y sind in der Vergangenheit stecken geblieben. Der Stadttunnel ist aktuell. Ich war vor nicht so vielen Jahren selbst im Kantonsrat und auch dort ist der Seetunnel und entsprechend der Stadttunnel im Richtplan enthalten. Klar: Die Mehrheitsverhältnisse waren damals etwas anders als heute, aber nichtsdestotrotz war dies vor wenigen Jahren topaktuell. Wer Projekte in 20 Jahren umgesetzt haben will, muss heute damit beginnen. Der Nordring ist heute schon überlastet und natürlich könnte man ihn heute ausbauen und so weiter. Man muss nicht auf Amerika zeigen, sondern nur 100 Kilometer weit gehen nach Basel, Bern, St. Gallen oder Luzern. Das sind Städte, die man gut mit Zürich vergleichen kann – bei Winterthur geht die Autobahn wirklich um die Stadt herum. Aber bei den anderen Beispielen geht der Tunnel durch die Stadt hindurch. Davon profitiert auch der innerstädtische Verkehr. Könnte man von der Brunau hineingehen, wäre man innert weniger Minuten in Oerlikon. Heute steht man so lange im Stau, dass ich gar nicht fragen muss, wie lange es geht. Natürlich gibt es die Westumfahrung über den Nordring, aber stellen Sie sich vor, Sie führen von Wollishofen über den Uetlibergtunnel via den Nordring nach Oerlikon. Ich bitte Sie: Machen Sie das mal und schauen Sie, wie gross ihr CO₂-Ausstoss ist. Wer CO₂ reduzieren will, muss den direkten Weg wählen und mit solchen Umfahrungsstrassen aufhören, die den Weg verlängern. Ich spreche hier vom innerstädtischen Verkehr. Für diesen müssen wir uns als Stadtbevölkerung auch einsetzen. Wir wollen auch nicht einfach mehr Strassen, sondern wären zum historischen Kompromiss bereit, die oberirdischen Strassen abzureissen, die man unterirdisch baut. Es braucht diese Verbindung je länger je mehr. In zwanzig Jahren fahren vielleicht nur noch umweltfreundliche Autos.

Die Motion wird mit 15 gegen 96 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3059. 2019/365

Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

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

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

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

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

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

Weitere Wortmeldungen:

Dominique Zygmunt (FDP): STR Richard Wolff, wir hören immer wieder das Gleiche: Nämlich, dass Zürich für das Auto gebaut worden sei, und dann vergleichen Sie Zürich mit Städten wie Barcelona oder Amsterdam. Mich irritiert das, da Zürich genau nicht für das Auto gebaut wurde – und das ist auch gut so. Wieso ist das so? Weil wir in Zürich nie einen grossen Krieg hatten und das ist das Beste, das uns passieren konnte. Alle von Ihnen aufgezählten Städte haben ihre breiten Boulevards, weil sie einmal in einem Krieg waren und neu aufgebaut wurden. Damals hatte man vielleicht den Gedanken, die Stadt für nur ein Mobilitätsmittel zu bauen. Aber Zürich ist genau nicht so. Wo ist Zürich für das Auto gebaut? Wo sind die breiten Boulevards? Wo ist die Champs-Élysée? Wo sehen Sie das? Wir haben in Zürich aber das folgende Bild: Freitag für Freitag schreibt der Stadtrat neue Strassenprojekte aus. Darin geht es nicht einfach um eine Erneuerung oder Verbesserung, sondern es geht um einen von oben aufgepfropften Stadtumbau. Diesem Stadtumbau fallen häufig blaue oder weisse Parkplätze zum Opfer. Das begründen Sie immer mit dem Begriff der kompensatorischen Aufhebung. Kompensatorisch würde für mich 1:1 heissen – ein Parkplatz, den Sie aufheben, muss irgendwo in gleicher Qualität wieder erstellt werden. Sie argumentieren aber, dass es ja einen Parkplatz in einer Tiefgarage gebe. Wie aber erklären Sie einem Gewerbler, dass seine Kundinnen und Kunden in einer Tiefgarage parkieren sollen? Wie sagen Sie Besucherinnen und Besuchern eines Hauses, sie sollen in einer Tiefgarage parkieren? Oder Anwohnern, die wegen einer Gehbehinderung nicht sehr weit gehen können und darum auf einen Parkplatz in der Nähe angewiesen sind? Das ist nicht das Gleiche und darum ist es keine kompensatorische Aufhebung. Es ist eine Aufhebung, die von Ihnen politisch gewollt, aber nicht kompensatorisch ist. Was ist der Effekt davon? Die Autos verschwinden nicht, nur weil

Sie Parkplätze auflösen, sondern sie schleichen in den Quartieren herum und das Gewerbe verliert seine Kundinnen und Kunden. Gerade angesichts der Wirtschaftssituation ist dies keine angemessene Politik für Zürich. Die FDP verschliesst sich nicht einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Zürich, aber die in dieser Legislatur betriebene Parkplatzpolitik geht uns bedeutend zu weit. Es wäre darum an der Zeit, dem radikalen Stadtbau auf dem Rücken der Quartiere und der Anwohnerinnen und Anwohner einen Riegel zu schieben. Darum unterstützt die FDP den Vorstoss.

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

Andreas Egli (FDP): *Es ist an uns, bürgerliche Anliegen zu vertreten und zu definieren. Dazu gehört, den Individualverkehr in der Stadt weiterzuführen und nicht ausschliesslich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen zu sein, deren Nutzung aktuell aus gesundheitlichen Gründen eingeschränkt ist. Ich bin überzeugt, dass man auch in Zukunft ein Interesse an individueller Bewegung in der Stadt haben wird. Dazu zählen sowohl das Velo wie auch das E-Bike – Markus Knauss (Grüne) und seine Kollegen werden über die kommende Entwicklung in Sachen E-Bike noch staunen. Es wird aber auch immer eine individuelle Mobilität im Bereich des Autoverkehrs geben. Das sind diese Fahrzeuge mit vier Rädern, gegen die Markus Knauss (Grüne) und seine Kollegen einen Feldzug führen. Wenn sich auf bürgerlicher Seite keine Parteien auf die Hinterbeine stellen würden, hätten wir innert kürzester Zeit gar keine Parkplätze mehr. Das mag STR Richard Wolff noch so sehr mit einem leicht weinenden Auge beklagen, Tatsache ist: Ginge es nach der leicht radikal angehauchten Mehrheit in diesem Rat und im Stadtrat, hätten wir innert kürzester Zeit keine Parkplätze mehr in dieser Stadt. Wäre nicht das Bundesgericht bei der Initiative «Züri autofrei» eingeschritten, hätte dieses Parlament und dieser Stadtrat sie noch so gerne umgesetzt. Fakt ist, dass eine individuelle Mobilität weiterhin gewünscht wird. Die Freiheit unserer Stadt bestimmt sich nicht nach der Breite der Felgen und auch nicht nach dem Verzicht auf ein Auto. Mit denjenigen, die mit dem durch den Autoverzicht gesparten Geld irgendwohin reisen, ist der Umwelt nicht geholfen. Was der Umwelt hilft, ist eine technische Entwicklung. Vielleicht haben es noch nicht alle gemerkt, aber es wird eine Revolution im Automobilbereich geben, ohne dass es eine obrigkeitliche Bestimmung dazu braucht. Rascher als es die meisten meinen, werden die Autos nicht mehr mit einem «Brummbumm» unterwegs sein, sondern mit einem*

«Summsumm». Elektromobilität wird sich rasch durchsetzen. Es ist nicht unsere Aufgabe, der Bevölkerung das Verkehrsmittel vorzuschreiben und ihr zu verbieten, mit dem privaten Verkehrsmittel unterwegs zu sein. Es ist wünschenswert, dass wir uns verstärkt um eine stadtfreundliche Mobilität auch im Bereich des Autos einsetzen, dass wir uns für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge starkmachen und für diese Parkplätze zur Verfügung stellen, die am einen oder anderen Ort elektrifiziert werden, sodass auch Mieterinnen und Mieter die Möglichkeit haben, ihr Elektrofahrzeug mit Strom aufzuladen. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir den Antrag der SVP im Wissen darum, dass es im einen oder anderen Fall die Möglichkeit gibt, im Sinne des historischen Parkplatzkompromisses oberirdische Parkplätze durch Tiefgaragenparkplätze zu ersetzen. Aber es ist offensichtlich, dass vonseiten der Mehrheit überhaupt kein Interesse besteht an den Orten, an denen man einen Parkplatz abbauen könnte, diesen nicht abzubauen. Dies zeigt sich im Rat und in den Kommissionen.

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

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): STR Richard Wolff präsentierte uns eine willkürlich ausgewählte Liste an Städten, in denen man das Auto nie gefördert habe. Es gibt solche Städte, die schon lange rot-grün und kollektivistisch sind. Aber das sind lang nicht alle und darum kann man diese nicht als Beispiel herausnehmen und daraus verallgemeinern. In Spanien gibt es nämlich viele Städte, die im Zentrum autofreundlicher sind, wie beispielsweise Salamanca. Ebenso in Portugal: Lissabon, Coimbra und Porto haben hervorragende Lösungen gefunden, an denen wir uns ein Beispiel nehmen könnten. Das wird aber nicht erwähnt. STR Richard Wolff sagt auch, man sei nicht gegen Parkplätze, man wolle nur ein Gleichgewicht halten. Was für ein Gleichgewicht, und wo? Wahrscheinlich auf tiefem Niveau. Aber wir wollen nicht auf dieses tiefe Niveau bauen und dann sagen, man habe ein Gleichgewicht nahe Null. Es wurde erwähnt, wir hätten ja einen Ersatz mit Tiefgaragen. Viele wollen das nicht und das verstehe ich. Nicht nur aus

physischen Gründen, sondern auch, weil diese teuer sind. Man hat den Münsterplatz aufteufel gemacht und die Parkplätze ins Opernhaus verschoben. Aber parkieren Sie mal im Opernhaus: Da bezahlen Sie fürs Parkieren mehr als für das Billett im Opernhaus, derart teuer ist es. Es ist auch eine Art von Abbau, wenn man das Parkieren unerschwinglich macht. Da muss ich mit einem besseren Beispiel aus Schweden kommen: In Västerås am Mälarsee gibt es ein enges Stadtzentrum mit Fussgängerzone und unterirdischen, gut angelegten Parkplätzen mit genügend Licht. Und das erst noch gratis. Ein anderes Beispiel in der Stadt Zürich ist die «Stiftung ökologisches und bezahlbares Wohnen». Dort dürfen die Bewohner über kein Auto verfügen. Dies ist ein Kündigungsgrund. Das ist eine sehr kollektivistische Auffassung. Man wolle nicht, dass die Bewohner anderen die Plätze in den Blauen Zonen wegnehmen. Wie heuchlerisch das ist, zeigt sich daran, dass man die Blaue Zone einfach abbaut. So unglaublich ist die Politik des Stadtrats. Dann haben wir das Zitat gehört, wonach nur ein toter Parkplatz ein guter Parkplatz sei. Das ist ein zutiefst rassistischer Ausdruck, der aus den Indianerkriegen stammt, während derer die Siedler sagten «nur ein toter Indianer ist ein guter Indianer». Die Massakrierer nutzten diesen Ausdruck. Und ich nutze das Wort Indianer und nicht Indigene, weil das für mich eine positive Bewertung hat.

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

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

nämlich etwa 20 Prozent mehr. Wir müssen 100 000 mehr Einwohner in diese Stadt bringen. Wo sollen die ihre Autos abstellen? Um das Gleichgewicht wiederherstellen zu können, braucht es mehr Parkplätze. Natürlich: Solche Einwohner wollt ihr nicht. Ihr wollt nur jene, die dem Auto abschwören. Die Ablehnung dieser Motion öffnet einer dauernden Fehlplanung alle Türen, aber das ist die aktuelle Politik. Das Resultat dieser Fehlplanungen ist meistens ein Debakel, aber das kommt ja erst, wenn wir alle nicht mehr in diesem Rat sitzen. Das Abstellen von Fahrzeugen ist nicht nur ein Bedürfnis der Velofahrer. Die stellen ihre Velos irgendwo hin und jetzt stehen auch noch die Trottinette kreuz und quer – ein riesiges Chaos. Würde man dies mit den Autos machen, würde Anarchismus reklamiert. Ihr werdet uns mal noch dankbar sein, dass wir uns für die Fahrzeugabstellplätze breit machen und uns trotz Bashing nicht unterkriegen lassen. Der Trick der Linken ist immer gleich: Man besetzt zuerst Schlüsselpositionen – der Marsch durch die Institutionen ist euch ja gelungen – und nun ist es mittels Salamiattak möglich, alle Ziele zu erreichen, ohne dass die Bevölkerung etwas merkt: Nämlich das böse Auto abzuschaffen und aus der Stadt zu verbannen. Wenn es die Bevölkerung merkt, ist es zu spät. Es ist immer eine kleine linke Elite, die uns vorschreibt, wie wir zu leben haben. Das Volk wird so zur Manövriermasse degradiert.

Susanne Brunner (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

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

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

Mitteilung an den Stadtrat

3060. 2019/366

Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

Überführung des Historischen Parkplatzkompromisses in die Gemeindeordnung

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

Susanne Brunner (SVP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1610/2019): *Wir haben uns für dieses Anliegen natürlich die Unterstützung durch den Stadtrat erhofft, denn der Stadtrat hat sich immer wieder für den historischen Kompromiss ausgesprochen – so auch in der Antwort auf diese Motion. Leider ist die Antwort dennoch widersprüchlich. Einerseits sagt der Stadtrat, der Kompromiss sei bewährt und gut, andererseits lehnt er die Überführung dieses Kompromisses in die Gemeindeordnung ab. Wir müssen also festhalten: Der Stadtrat gibt den historischen Parkplatzkompromiss auf. In der Antwort will sich der Stadtrat herausreden. Er sagt: Eine starre Regelung hinsichtlich der Parkierung sei in der Gemeindeordnung nicht zweckmässig. Damit habe ich Mühe, denn gleichzeitig ist die starre Regelung des Drittelsziels bei den Wohnungen für den Stadtrat gar kein Problem. Da ist der Stadtrat mit grösster Akribie daran, das umzusetzen. Die Überführung des historischen Kompromisses in die Gemeindeordnung verfolgt die gleiche Zielsetzung wie die Motion 2019/365, die wir zuvor besprochen hatten. Wir wollen Parkplätze im Bestand sichern. In dieser Motion geht es um Parkplätze in der City-Zone. Der Zusammenhang zwischen Mobilität und Wohlstand ist uns allen jetzt klar, aber bei dieser Motion geht es – im Unterschied zu den vorhergehenden – ganz klar um*

den Fokus Detailhandel, Gastronomie und Gewerbe. Wir wollen diesen eine Rückversicherung geben gegen den kalten Entzug der Existenzgrundlagen. Haben Sie im Sommer die Leerstände an bester Lage in der Innenstadt bemerkt? Haben Sie gesehen, dass immer mehr Detailhändler verschwinden? Den Schuhladen am Stauffacher gibt es nicht mehr. Als wir die Motion im September 2019 einreichten, gab es noch kein Covid19. Jetzt ist die Corona-Wirtschaftskrise bei uns angekommen und verschärft die ganze Situation dramatisch. Wie viele dieser Gastronomiebetriebe, die Sie heute gerne besuchen, wird es im April 2021 noch geben? Wir müssen feststellen: Die linke Ratsmehrheit hat den historischen Kompromiss aufgegeben – nun auch der Stadtrat. Wenn Sie nun hingehen und mit vereinten Kräften Parkplätze in der City abbauen, tragen Sie die Verantwortung für das beschleunigte Ladensterben, für den Wegzug von Traditionsgeschäften und für Konkurse in der Gastronomie. Unsere Motion verlangt nichts Extremes. Wir wollen lediglich das sichern, was in den letzten 20 Jahren gut funktioniert hat und den Geschäften in der Innenstadt als Existenzgrundlage dient. Wir haben unsere Motion vor Corona eingereicht, schon damals war es nicht einfach. Aber jetzt ist die Situation dramatisch. Ich kann Ihnen leider keine Angaben zu Umsatzeinbrüchen bei den Geschäften in der Innenstadt machen, denn die Läden kommunizieren diese Zahlen nicht. Doch kann man jetzt schon beobachten, dass die Home-Office-Empfehlung des Bundesrats vom Sonntag dafür gesorgt hat, dass bereits heute am Mittwoch die Frequenzen um 30 Prozent zurückgegangen sind. Der Wegfall der Frequenzen bildet sich im Rückgang des Umsatzes in den Geschäften und bei der Gastronomie ab. Zum Zeitpunkt, an dem wir die Motion verfasst hatten, befürchteten wir, dass unsere Innenstadt langsam veröden wird. Das könnte alles in Folge von Covid19 noch viel schneller gehen. Natürlich können wir die Umsatzeinbrüche in Folge von Covid19 nicht mit dem historischen Kompromiss verhindern, aber wenn wir Parkplätze schützen, haben die Innenstadt, die Läden, das Gewerbe und die Gastronomie zumindest eine Chance, sich nach der Krise wieder erholen zu können. Gewähren wir darum diese Chance und sichern wir den historischen Kompromiss, womit wir die wirtschaftliche Basis für eine lebendige und prosperierende Innenstadt legen. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung dafür.

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

STR Richard Wolff: Der Stadtrat hat den historischen Parkplatzkompromiss nicht aufgegeben. Der Stadtrat beantragt eine Weiterentwicklung des historischen Parkplatzkompromisses, indem wir einen Parkplatzkompromiss auf tieferem Niveau weiterführen können. Warum? Wir haben Forderungen von der einen Seite, die eine totale Aufhebung des Parkplatzkompromisses will oder eine Reduzierung der Zahlen, die sehr viel weiter geht. Auf der anderen Seite besteht die Forderung nach zumindest gleich vielen Parkplätzen oder gar mehr. Darum schlägt Ihnen der Stadtrat als weisen Kompromiss vor, den bestehenden historischen Parkplatzkompromiss in seiner Gesamtzahl um zehn Prozent zu reduzieren. Dies gibt genügend Spielraum, um die sonstigen Forderungen zu erfüllen – es gibt zum Beispiel auch Forderungen nach mehr Trottoirfläche. Es ist die Aufgabe des Stadtrats in einer solchen Situation, auf verschiedene Forderungen einzugehen und Kompromisse zu finden. Der historische Parkplatzkompromiss soll auch darum nicht in der Gemeindeordnung festgeschrieben werden, weil er ein Teil des kommunalen Richtplans Verkehr ist. Dieser wird gegenwärtig diskutiert und am Schluss ebenfalls vom Gemeinderat festgesetzt und entschieden. Die Mitsprache durch den Gemeinderat ist gewährleistet. Die Diskussionen um den historischen Parkplatzkompromiss werden jetzt gerade geführt – zum Beispiel am kommenden Samstag in der Kommission des Gemeinderats. Dort geht es genau um die Frage, wie wir weitermachen möchten. Wir müssen aber auch sehen – und es ist vielleicht unangenehm, dies zu hören – dass wir viel mehr Leute in der Stadt haben, immer mehr Leute, die in die Stadt hineinkommen, einen ÖV, der in den letzten Jahren immer wie leistungsfähiger wurde und einen Ausbau der

S-Bahn. Entscheidend für die Geschäftswelt ist die Erreichbarkeit und nicht in erster Linie, ob diese mit dem Auto, dem ÖV oder dem Velo geschieht. Diese Erreichbarkeit ist in der Innenstadt Zürichs in den letzten 10, 20, 30 Jahren enorm angestiegen. Jetzt müssen wir genügend Platz schaffen, damit sich die Leute, die aus dem Hauptbahnhof strömen, in der Stadt verteilen können. Das heisst eben auch, dass man vereinzelt einen Parkplatz entfernen muss, um mehr Leute in die Stadt zu bringen und mehr Geschäftsmöglichkeiten und Umschläge pro Quadratmeter zu ermöglichen. Das ist eine geschäftsfördernde Politik. Der überwiegende Teil dieser Leute kommt mit dem ÖV in die Stadt. Darum soll der historische Parkplatzkompromiss im Zusammenhang mit der Revision des kommunalen Richtplans Verkehr diskutiert werden, anstatt ihn ausgerechnet jetzt in die Gemeindeordnung aufzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): *Gewissheiten, die wir in der Verkehrspolitik lange hatten, bröckeln langsam. Die Grünen waren immer gegen den historischen Kompromiss, da wir stets weniger Parkplätze wollten. Die SVP war immer gegen den historischen Kompromiss, weil sie mehr Parkplätze wollte. Die SVP ist nun im Begriff, einem doppelten Salto rückwärts zu vollführen. STR Richard Wolff, es gibt offenbar niemanden mehr, der mehr Parkplätze in der Innenstadt fordert – ausser die Freisinnigen äussern sich noch entsprechend. Es kommt eine neue Weisung, auf die ich mich sehr freue. Der Stadtrat hat einen Bericht verfasst zu einer überwiesenen Motion zur Aufhebung des historischen Kompromisses. Ich freue mich, weil die breite Auslegeordnung gezeigt hat, welche Chancen der öffentliche Raum in der Innenstadt in sich trägt. Diese Chancen gibt es auch für das Gewerbe, denn die Leute gehen dorthin, wo sie zu Fuss hinkommen. Sie entscheiden mit den Füßen, wo sie attraktive Orte sehen wollen. Ich freue mich darauf, diesen Bericht zu diskutieren. Der Stadtrat hat 60 Räume evaluiert und zehn ausgesucht, in denen er uns zeigen möchte, dass diese Orte mehr können als den Charme einer Autobahnraststätte zu verbreiten. Von dem her schlage ich vor, diese Weisung genauer zu betrachten und den heutigen Vorstoss abzulehnen.*

Urs Riklin (Grüne): *Ich bin fasziniert darüber, was wir heute Abend im Zusammenhang mit Verkehrs- und Parkplatzvorstössen hören durften. Es verleitet mich dazu, in diesem Zusammenhang – wenn man schon dabei ist, Scheinkorrelationen herzustellen – darüber nachzudenken, wie viel Mist die Nutztierhaltung in der Schweiz produziert in Zusammenhang mit Parkplätzen oder dem Bau von Autobahnen. Die Schliessung der kleinen Geschäfte hat nicht unbedingt etwas mit verlegten Parkplätzen zu tun, sondern mehr mit einem wirtschaftlichen Strukturwandel. Einerseits gibt es die Möglichkeit des Online-Shoppings, zu dem sich ein gewisser Teil des Einkaufsverhaltens verlagert hat. Man hat auch die Möglichkeit, in anderen Ländern einzukaufen. Gewisse Dienstleistungen werden nicht mehr in Anspruch genommen. Dieser Strukturwandel führt auch dazu, dass sich Geschäftsmodelle verändern. Ich habe mich auch gefragt, ob sich jemand überlegt hat, wie sich die Entwicklung der Geschäftsmieten in der Innenstadt auf kleine Geschäfte auswirkt. Können die sich die doch ziemlich hohen Mieten an der Bahnhofstrasse überhaupt noch leisten, oder können das nur noch grosse Schuh- und Kleiderketten? Wir sprechen gerade über den Parkplatzkompro-Beschiss in der Innenstadt, doch niemand hat erwähnt, dass wir eine Parkplatzzunahme in der City verzeichnen. Betrachtet man den Bericht zum historischen Parkplatzkompromiss, sind es 40 Parkplätze mehr geworden. Darum fasziniert mich die morbide Wortwahl im Zusammenhang mit Autobahnen und Parkplätzen. Alle haben Verlustängste, obwohl es mehr geworden sind. Wir Grüne sind da natürlich nicht dafür – ihr habt recht, dass wir dafür da sind, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren. Dafür setze ich mich gerne ein und es ist an der Zeit, die aus der Zeit gefallenen Verkehrsvorstösse zu beerdigen.*

Andreas Egli (FDP): Aus Sicht der FDP gibt es eine Feststellung zu machen: Der Parkplatzkompromiss hat sich bewährt und soll weitergeführt werden. Will man darüber diskutieren, ob allenfalls irgendwo – etwa am Predigerplatz oder im weiteren Umfeld des Globus – eine Fussgängerzone vergrössert werden sollte, kann man mit der FDP darüber sprechen. Es gibt immer die Möglichkeit, Ersatzparkplätze zu schaffen. Diese müssen in vernünftiger Nähe sein, denn letztlich geht es tatsächlich darum, dass unser Gewerbe in der Stadt die Möglichkeit hat, zu prosperieren. Die Corona-Zeit wird vorbeigehen, doch die Zeit der Geschäfte in der Stadt soll nach unserem Dafürhalten noch nicht vorbei sein, sondern die Geschäfte sollen weiter die Möglichkeit haben, etwas anzubieten. Es ist in keiner Art und Weise zielführend, wenn man in Zukunft für den Einkauf gewisser Produkte aufs Auto angewiesen ist, um damit aufs Land zu fahren. Es wäre wünschenswert, solche Produkte weiterhin in der Stadt zu erhalten. Was mich ein wenig schockiert, aber nicht überrascht, ist die Art der Kommunikation, die unterdessen den Stadtrat erfasst hat. Es ist schlicht und ergreifend sozialistischer New Speech. George Orwell wäre stolz auf unseren STR Richard Wolff, wenn dieser das Aufheben eines Kompromisses als dessen Weiterentwicklung bezeichnet. Ich arbeite im Familienrecht und kenne den Unterschied zwischen einer Scheidung und einer intakten Ehe, um deren Zukunft man sich bemüht. Wenn einer der Partner daherkommt und sagt «ich habe jetzt einen neuen Lover, aber lass uns unsere Ehe weiterentwickeln», bin ich gespannt, wie das ankommt. Was der Stadtrat hier kommuniziert, kommt bei mir genau so an. Wer an einer Beziehung nicht festhalten will, soll ehrlicherweise und klipp und klar sagen, man wolle einen Kompromiss nicht weiterführen, sondern künden. Der Stadtrat hat nicht den Mut, der Bevölkerung dies zu sagen, weil er weiss, dass die Bevölkerung mit diesem Kompromiss gut gelebt hat und dies auch in Zukunft gerne tun möchte.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Von STR Richard Wolff hörten wir eine Ode an den öffentlichen Verkehr. Wie es doch schön sei, wie diese Massen, die aus dem Bahnhof strömen dann Platz bräuchten, um sich in die Stadt zu wälzen. Zum Glück wird es auch eine Post-Corona-Zeit geben, denn zur Corona-Zeit hatte man im Zug noch einigermaßen Platz. Danach wird es wieder eng mit diesen vom Stadtrat prognostizierten Massen. Dann ist es nicht mehr lustig, mit dem ÖV zu fahren, da die Leute in der direkten Umgebung am Morgen nicht unbedingt geduscht haben. Auch die Verlässlichkeit des ÖV ist in Frage gestellt. Der Verkehr um Zürich ist einigermaßen pünktlich, aber es gibt häufig Zugsausfälle, vor allem im Fernverkehr. Da setzt man ungern darauf, mit dem ÖV wieder zurück zu kommen. Mir geschah es schon mehrmals, dass ich irgendwo stecken blieb. Ein Beispiel: Ich hätte von Moutier über Basel nach Zürich fahren sollen. Was geschieht? Der Zug wird nach Delsberg einfach nicht mehr weitergeführt. Das ist ein Beispiel dafür, dass das Auto nicht immer durch den ÖV ersetzt werden kann. In der Stadt Zürich haben wir vor allem am Abend derart miserable Tramverbindungen, dass man bei einer späten Rückkehr nach Zürich zu Fuss oder mit dem Taxi nach Hause muss. Ich bin froh, dass STR Richard Wolff sagte, er wolle Parkplätze abbauen, er wolle ein Gleichgewicht auf tieferem Niveau. Das ist die hysterische rot-grüne Politik, bei der man das Auto verbannt und verteufelt und eine Autoscham entwickeln will. Das ist nicht der Weg.

Claudia Rabelbauer (EVP): Der historische Kompromiss ist wirklich historisch. Er konnte ein langjähriges Hickhack lösen, indem man oberirdische Parkplätze unterirdisch ersetzt. Das hat sich seit 1996 echt bewährt. Wir von der EVP möchten diesen nicht aufkünden und uns ist bewusst, dass die Realparkplatzzahl abnimmt, weil immer mehr Leute in Zürich wohnen. Damit können wir leben. Aber offensichtlich noch mehr abbauen, das wollen wir nicht. Susanne Brunner (SVP) hat erwähnt, dass das auch mit Prosperität zu tun habe und jemand von der SP verlangte Fakten. Ich kann ein paar Fakten liefern: 2011 hat Ruth Genner eine Untersuchung gestartet, wie viel so ein Parkplatz volkswirtschaftlich generiert und es ist klar: so ein Parkplatz generiert wirklich viel Geld –

je näher zur City, umso mehr Nutzen kann er erwirtschaften. Oberirdische Parkplätze erwirtschaften noch mehr als unterirdische. Die Sache hat nicht nur mit Prosperität zu tun, sondern auch mit Lebendigkeit. Wenn gar keine Parkplätze mehr bestehen, kommen die Leute nicht mehr in die Stadt zum Einkaufen und noch viel mehr Läden, Restaurants und Cafés werden Umsatzeinbussen verspüren. Irgendwann haben wir eine tote Stadt. Mobilität ist auch ein Grundbedürfnis, wie auch Wohnen. Daher finden wir von der EVP es verhältnismässig, dies in unsere Gemeindeordnung einzutragen und unterstützen die Motion so wie sie ist.

Stephan Iten (SVP): *Nicht nur die FDP ist der Meinung, dass sich der historische Parkplatzkompromiss bewährt hat. Ich möchte in Erinnerung rufen: am 24. Oktober 2018 stand STR Richard Wolff vor uns – es ging um den Vorstoss «attraktive Innenstadt» – und sagte «wir wollen an diesem historischen Parkplatzkompromiss festhalten». Zwei Jahre später: «wir müssen den historischen Parkplatzkompromiss anpassen.» und was passiert in den nächsten zwei Jahren? Genau: Dann müssen wir ihn auflösen. Das ist der Grund, warum wir den historischen Parkplatzkompromiss in die Gemeindeordnung schreiben möchten. Wir wissen alle, wer den Kompromiss gemacht hat. Das war nicht STR Richard Wolff. Markus Knauss (Grüne) sagte, wir seien immer gegen den historischen Parkplatzkompromiss gewesen, weil wir mehr Parkplätze wollen. Wir haben den historischen Parkplatzkompromiss einmal aus unserem Parteiprogramm entfernt, weil wir tatsächlich mehr Parkplätze wollten, aber sonst haben wir immer daran festgehalten. Wenn Urs Riklin (Grüne) meint, wir hätten jetzt mehr Parkplätze als zuvor, möchte ich euch in Erinnerung rufen, wie Markus Knauss (Grüne) im Opernhaus Parkplätze zählen ging und zwei oder drei Parkplätze zu viel sah, die man heute mit Verkehrshütchen absperrt. Weiter wurde gesagt, dass ein Parkplatzabbau keinen Einfluss auf das Gewerbe hat, dass dieses nicht auf Parkplätze angewiesen sei. Warum reklamieren denn die Geschäfte auf dem Münsterhof? Sie haben keine Parkplätze und keine Kunden mehr und müssen wegen fehlenden Umsatzes schliessen. Hört also auf, zu behaupten, dass die kleinen Läden – die wegen des Onlinehandels sowieso unter Druck stehen – nicht darunter leiden würden, dass die Leute nicht mehr mit dem Auto kommen. Weil der Kompromiss laufend angepasst und gar kein Kompromiss mehr ist, ist es wichtig, den historischen Parkplatzkompromiss festzuschreiben. Wir mussten bei der Erarbeitung dieses Kompromisses alle Federn lassen, darum lasst ihn uns festschreiben.*

Die Motion wird mit 40 gegen 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3061. 2019/367

Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

Verzicht auf Kaphaltestellen beim Tram- und Busnetz

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

Stephan Iten (SVP) *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1611/2019): Der Stadtrat gibt sich zurzeit alle Mühe, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken, wo es nur geht. Er vergisst dabei, dass er nicht nur den Privatverkehr ausbremst, sondern auch den Gewerbeverkehr – und STR Richard Wolff schwärmt immer wieder davon, wie sehr ihm das Gewerbe am Herzen liege. Mit dem pausenlosen Piesacken des motorisierten Individualverkehrs hindert er aber das Gewerbe, seine Aufträge einwandfrei ausführen zu können. Das macht die Aufträge teurer, was am Ende des Tages der Konsument, also die Stadtzürcher Bevölkerung, berappen muss. Für das Gewerbe ist es*

existenziell wichtig, auf direktem Weg und ohne extra erstellte Hindernisse zum Auftragsort zu gelangen. Danach muss der Gewerbler auf schnellstem Weg zum nächsten Kunden gelangen oder wieder zurück nach Hause. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss für sämtliche Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, fordert die SVP, dass der Stadtrat auf Kaphaltestellen verzichtet. Kaphaltestellen sind für den Stadtrat ein Instrument für unnötigen Spurbau, so dass man unnötig hinter haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln warten muss. Wir haben zwei aktuelle Beispiele: Vor nicht allzu langer Zeit wurde die Kaphaltestelle Kronenstrasse gebaut und aktuell ist man dabei, die Haltestelle Morgental zu erstellen. Das zeigt das Problem auf: Wo man eigentlich genügend Platz für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr hatte, werden dem Staatsfeind Nr. 1, dem MIV, laufend grundlos Spuren weggenommen. Ausserdem sind Kaphaltestellen wegen der Geleise für Velofahrer und wegen der hohen Haltekannten für ältere und behinderte Menschen gefährlich. Ein reibungsloser Verkehrsfluss ist entscheidend für einen nachhaltig erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Staus und stockender Verkehr verursachen volkswirtschaftliche Unkosten und diese belastet das Gewerbe, oder dieses überträgt es auf den Konsumenten. Die ganze Geschichte ist ausserdem nicht ökologisch. Ich empfehle euch, wieder eine vernünftige zu machen und nicht das eine Verkehrsmittel gegen das andere auszuspielen. Der Verkehr muss fliessen, und zwar für sämtliche Verkehrsteilnehmer in dieser Stadt.

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

STR Richard Wolff: Ich bin auch kein totaler Fan von Kaphaltestellen an jedem Ort. Aber zu sagen, man wolle nirgends Kaphaltestellen, ist auch keine gute Lösung. Es gibt Orte, an denen Kaphaltestellen sinnvoll sind und vom ÖV bevorzugt werden, da er die Autos hinter sich hat und nicht vor sich und somit Pulkführer ist, wie man im ÖV sagt. Das ist eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Man hat auch herausgefunden, dass es im Vergleich zu Busbuchten an Kaphaltestellen weniger Unfälle gibt. Es ist auch platzsparender, da man weniger Fläche auf der Fahrbahn braucht. Darum wollen wir nicht, dass Kaphaltestellen auf keinen Fall möglich sein sollen. Deshalb bitten wir Sie, dieses Postulat abzulehnen.

Weitere Wortmeldung:

Hans Jörg Käppeli (SP): Das Postulat verlangt, dass keine einzige Kaphaltestelle mehr besteht. Kaphaltestellen sind grundsätzlich vorteilhaft für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, sie können 100 Prozent behindertengerecht ausgeführt werden und brauchen weniger Platz. Aufgrund der Grundstücksflächen ist der Platz begrenzt und eine Kaphaltestelle braucht nun mal weniger davon. Es ist aber so, dass sie kein Allheilmittel und nicht überall sinnvoll sind. Sie sollen aber dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll sind, was auch im Sinne der Motion ist, die wir heute betreffend Heim- und Klusplatz behandelt haben. Dort ging es genau darum, eine gesamtheitliche Betrachtung durchzuführen und sich zu fragen, wo eine Massnahme sinnvoll ist und wo nicht. Eine kategorische Ablehnung ist falsch und dumm, weshalb wir das Postulat ablehnen.

Peter Anderegg (EVP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Kaphaltestellen sind an und für sich keine schöne Lösung für Tram- und Bushaltestellen. Sie haben verschiedene Nachteile: Sie sind nicht sehr sicher und verlangsamen den Verkehr ganz allgemein. Darum sind wir keine Befürworter von Kaphaltestellen und könnten das Postulat eigentlich unterstützen, aber es gibt Stellen und Situationen, an denen es einfach nicht anders geht und wo man eine Kaphaltestelle einfach machen muss. Ein genereller Ver-

zicht auf Kaphaltestellen ist leider unrealistisch und nicht praktikabel. Wir schlagen darum eine Textänderung zum Postulat vor. So würde man signalisieren, dass Kaphaltestellen grundsätzlich nicht erwünscht sind, aber gleichzeitig akzeptieren, dass es Situationen gibt, an denen es nicht anders geht.

Der Stadtrat wird aufgefordert, beim Tram- und Busnetz möglichst auf Kaphaltestellen zu verzichten.

Weitere Wortmeldungen:

Dominique Zygmunt (FDP): Die FDP unterstützt den Vorstoss, auch mit der Textänderung. Kaphaltestellen haben sich aus unserer Sicht in den allermeisten Fällen wenig bewährt. Dort, wo sie sinnvoll den Verkehrsfluss beruhigen können und die Sicherheit für Passagiere erhöhen, sind sie schon heute im Einsatz. Ein weiterer Ausbau würde dazu führen, dass die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit – gerade auch vom ÖV – weiter abnehmen würde. Interessanterweise beschwerten sich gerade Velofahrende über Kaphaltestellen: Sie müssen hinter dem Tram oder dem Bus warten, da der Durchgang zu schmal ist. Wir sind darum der Meinung, es sei jetzt der richtige Schritt, sich von der Kaphaltestellenpolitik zu verabschieden.

Derek Richter (SVP): Kaphaltestellen sind ein eloquentes Mittel, um den MIV und den Individualverkehr nachhaltig zu blockieren, zu schikanieren und zu gängeln. Ausserdem resultiert ein veritabler Sicherheitsverlust aus ihnen – nämlich für die Blaulichtorganisationen. Dass auch die Umwelt an diesem Stop-And-Go keine Freude hat, sollte ebenfalls auf der Hand liegen. Wir haben – obwohl Sie dies leider abgelehnt haben – in der Stadt Zürich Express-Busse. Er heisst jetzt einfach ETH-Link. Nun soll also diese Punkt-Zu-Punkt-Verbindung bei Kaphaltestellen hinter den normalen VBZ-Linien warten. Das führt das Konzept des Express-Busses ad absurdum. Die Priorisierung der Trolleybusse ist bereits gegeben. Gemäss Strassenverkehrsgesetz hat ein Bus Vorfahrt, wenn er den Blinker links setzt und aus der Bucht herausfahren möchte. Wer dem Bus keinen Vortritt gewährt, macht sich strafbar. Es liegt auch auf der Hand, dass Velos nicht von diesen Kaphaltestellen profitieren – im Gegenteil. Uns wurde vorgeworfen, wir wollten ein absolutes Kaphaltestellenverbot. Ich darf an den Römerhof erinnern: Dort stimmten wir der Kaphaltestelle der Linie 8 zu, weil der begrenzte Platz es gar nicht anders ermöglichte. Mit einem 50 Zentimeter breiten Halteinselchen ist die Haltestelle nicht mehr zeitgemäss und überhaupt nicht behindertengerecht. Es gibt keinen sachlichen Grund, heute noch eine Kaphaltestelle zu bauen. Für einen modernen Verkehr, der fliessen und Prosperität bringen soll, ist dies das falsche Instrument.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Wer mit einem bestimmten Jargon vertraut ist, weiss, was ein Rohrkrepierer ist. Genau das sind Kaphaltestellen. Warum? Die stadträtliche Strategie wird dazu führen, dass die Strassen wegen irgendwelcher Hindernisse immer mehr verstopft sein werden – vor allem für den Individualverkehr. Die Folge davon sind Staus. Stellen Sie sich vor, was geschieht, wenn ein solcher Stau in eine Kaphaltestelle hineinreicht: Dann steht das Tram ebenfalls im Stau. Wollen Sie das?

Severin Pflüger (FDP): An diesem Abend beneide ich die SP. Die Sitzung begann mit einem Votum von Sofia Karakostas (SP) mit einer langen Ausführung darüber, was Kaphaltestellen für einen nachteiligen Effekt haben für die Quartiere, weil diese Schleichverkehr verursachen, weil sie den Verkehr auf den Hauptachsen behindern und man in den Quartieren eigentlich nur Fuss-, Velo- und Besuchsverkehr haben möchte. Das wird alles auch gutgeheissen und ich nehme an, Sofia Karakostas (SP) geht nun nach Hause in ihr Quartier und sagt: «Ich habe etwas gegen die blöde Kaphaltestelle vor unserer Haustüre getan.» Dreieinhalb Stunden später kommt ihr Kollege Hans Jörg Käppeli (SP) und erzählt uns, wie toll und grossartig Kaphaltestellen sind. Ich nehme an, er wird nun

herumerzählen, dass er sich dafür eingesetzt hat, dass die Kaphaltestellen in der Stadt Zürich überall stattfinden können, dass die SVP wieder einmal zu Recht eins aufs Dach erhalten hat und wie toll die Verkehrspolitik von links-grün ist. Sie konnten am gleichen Abend beide Bedürfnisse befriedigen und können sich morgen noch immer im Spiegel betrachten. Ich möchte das für meine Partei auch. Wir versuchen immer, konsequent zu sein und wägen ab, was wir vor einem Jahr zu einem Thema gesagt hatten und warum wir nun gute Gründe bräuchten, um von einer Position abzuweichen. Sie schaffen das in dreieinhalb Stunden.

Stephan Iten (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden: *Ich wollte ins gleiche Horn blasen wie Severin Pflüger (FDP). Die SP hat gegen die Kaphaltestelle am Hottingerplatz gewettert, die AL hat über Kaphaltestellenfetischismus geredet und jetzt plötzlich ist die Kaphaltestelle wieder etwas Cooles. Mir ist klar, dass es nicht mehr so cool ist, wenn es aus der Feder der SVP stammt. Ich kann euch aber das Angebot machen: Wir nehmen die Textänderung an, dann haben wir für alle eine gute Lösung, wie es mir scheint. Ich bräuchte nur noch die Bestätigung vom Stadtrat, dass das Wort «möglichst» nicht weiss ich wie weit ausgedehnt wird. Wir haben Beispiele dafür, wo Kaphaltestellen eingeführt wurden, um den MIV einzuschränken oder auszubremsen. Selbstverständlich gibt es auch Kaphaltestellen, wo es nicht anders geht – etwa an der Seestrasse.*

Das geänderte Postulat wird mit 39 gegen 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3062. 2020/450

Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Natascha Wey (SP) vom 21.10.2020: Aufnahme des Themenbereichs «Diskriminierung» in die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich

Von Luca Maggi (Grüne) und Natascha Wey (SP) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er den Themenbereich «Diskriminierung» in die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich aufnehmen und die Bevölkerung über Diskriminierung befragen kann. Alternativ kann der Stadtrat auch eine eigenständige Befragung zu diesem Thema prüfen.

Begründung:

Seit 1999 wird in der Stadt Zürich in regelmässigen Abständen eine detaillierte Befragung der Bevölkerung durchgeführt. Dabei werden die Meinung und Zufriedenheitswerte der Einwohnerinnen und Einwohner zu verschiedenen Aspekten ihres Lebens in der Stadt Zürich erfasst, analysiert und in einem Bericht dokumentiert. Nicht erfasst wird dabei, ob und in welchen Lebensbereichen die Einwohnerinnen und Einwohner Diskriminierung erleben und wo diese stattfindet. Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert, dies für die nächste Befragung anzupassen und den Themenbereich «Diskriminierung» in die Befragung aufzunehmen. Mindestens aufzunehmen sind dabei die Bereiche Geschlecht, Herkunft und Nationalität, Aufenthaltsstatus, sexuelle Orientierung und Identität, Religion, Alter sowie physische und psychische Beeinträchtigungen. Dabei ist auch zu erfassen, durch wen eine allfällige Diskriminierung stattfindet.

Mitteilung an den Stadtrat

3063. 2020/451

**Postulat von Martina Zürcher (FDP) und Severin Pflüger (FDP) vom 21.10.2020:
Aufhebung von Halteverboten entlang von Tempo 30-Zonen ohne öffentlichen
Verkehr**

Von Martina Zürcher (FDP) und Severin Pflüger (FDP) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Halteverbote entlang von Tempo 30-Zonen und -Strecken ohne öV ganz aufgehoben oder allenfalls durch Parkverbote ersetzt werden können.

Begründung:

Der Schilderwald auf Zürichs Strassen wird immer dichter, obwohl die Stadt Zürich im Jahr 2012 eine Medienkonferenz abgehalten, respektive eine Medienmitteilung mit dem Titel «Die Stadt Zürich lichtet den Schilderwald aus» verschickt hat. Zum Schilderwald tragen auch hunderte von Halteverbotstafeln bei. Auf Strecken, wo Tempo 30 gilt und kein öV verkehrt, sind diese jedoch häufig nicht nachvollziehbar und könnten vermutlich mehrheitlich aufgehoben oder, wo nötig, durch Parkverbote ersetzt werden. Dies würde nicht nur zur Lichtung des Schilderwaldes beitragen, sondern wäre auch für das Gewerbe, welches ein- und ausladen muss, hilfreich.

Mitteilung an den Stadtrat

3064. 2020/452

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Emanuel Eugster (SVP) vom 21.10.2020:
Berücksichtigung von Produktionsbetrieben aus der Stadt oder einem anderen
Landesteil bei freihändigen Vergaben von Sachaufträgen**

Von Samuel Balsiger (SVP) und Emanuel Eugster (SVP) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie bei Sachaufträgen, die er freihändig vergeben kann, ausschliesslich Produktionsbetriebe aus der Stadt Zürich oder aus einem anderen Landesteil der Schweiz berücksichtigt werden können.

Begründung:

Auf dem Münsterhof und dem Sechseläutenplatz stehen Stühle des französischen Designers Frédéric Soiffa. Allein auf dem Münsterhof sind es rund 60 Exemplare. Der Einzelpreis liegt bei 230 Franken. Für einen solchen Betrag hätte die Stadtverwaltung Stühle von einem Schweizer Produktionsbetrieb beziehen können.

Die Auftragsvergabe an Schweizer Produktionsbetriebe ist ökologisch sinnvoll, schafft lokale Arbeitsplätze und ist somit auch im Interesse der Stadtverwaltung.

Mitteilung an den Stadtrat

3065. 2020/453

**Postulat von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 21.10.2020:
Elektrifizierung von öffentlichen Parkplätzen in der Blauen Zone durch vorrangig
private Anbieter**

Von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er die öffentlichen Parkplätze in der blauen Zone elektrifizieren kann. Dabei sollen vorrangig private Anbieter zum Zuge kommen. Die Stadt soll nur dann tätig werden, wenn innert nützlicher Frist die Privatwirtschaft diese Aufgabe nicht übernimmt.

Die Elektrifizierung darf nicht als Begründung dienen, die Gebühren für die blaue Zone-Karte zu erhöhen, da E-Autos in einigen Jahren Standard sein werden. Der Strombezug hingegen soll dem Autobesitzer individuell in Rechnung gestellt werden können.

Begründung:

Der Klimaschutz ist dem Stadtrat wichtig. Er hat sechs klimapriorisierte Massnahmen verabschiedet und ist in folgenden Feldern aktiv: Heizungersatz und energetische Optimierung; Ausbau Wärmeverbunde/Fernwärme; alternative Antriebe für die städtische Fahrzeugflotte; klimapriorisierte Beschaffung; klimafreundliche Verpflegung in städtischen Betrieben; Ausgestaltung eines Klimaforums. Mit der Elektrifizierung der Parkplätze in den blauen Zonen können mehr Einwohner der Stadt Zürich auf die neuen E-Autos umsteigen. So leisten Zürcherinnen und Zürcher einen grossen Beitrag zur Reduzierung des CO₂.

Die Autoindustrie hat erkannt, dass Elektromobilität der Königsweg ist zur Verringerung von Treibhausgasemissionen im Bereich des Individualverkehrs (dies im Vergleich zu anderen alternativen Antriebsformen – zum Beispiel Wasserstoff. Dieser eignet sich wohl für Lastwagen, aber nicht für PKWs). Die Anbieter haben das Angebot an vollelektrischen Autos stark ausgeweitet. In den nächsten Jahren wird ein weiterer Schub erfolgen. Die Hälfte der Stadtzürcher Haushalte verfügt über ein Auto. Eine beträchtliche Anzahl davon steht in blauen Zonen. Damit auch diese Stadtzürcher auf ein vollelektrisches Auto umsteigen können, müssen die Parkplätze in den blauen Zonen über einen Stromanschluss verfügen. Dies müssen nicht zwingend Schnell-Ladestationen sein, denn viele Autos in den blauen Zonen stehen mehrere Tage auf ihrem Parkfeld. Zur Elektrifizierung der Parkplätze in den blauen Zonen sollen vorrangig Privatunternehmen herangezogen werden. Kann dies auf diese Weise nicht erfolgen, soll die Stadt tätig werden.

Mitteilung an den Stadtrat

3066. 2020/454

**Postulat von Thomas Schwendener (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 21.10.2020:
Bericht zur Arbeitsplatzentwicklung mit verschiedenen Szenarien bis 2040**

Von Thomas Schwendener (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, einen Bericht zur zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 mit verschiedenen Szenarien analog der Bevölkerungsentwicklung dem Gemeinderat vorzulegen.

Begründung:

Im Richtplan SLöBA (Kapitel 2.1, Seite 15, Tabelle 2 «Arbeitsplatzentwicklung») ist zu entnehmen, dass keine Szenarien zur Arbeitsplatzentwicklung existieren. Im Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung bis 2040 (bis 550'700 Einwohner) müssen auch entsprechende Arbeitsplatzentwicklungen bis 2040 berücksichtigt werden. Dies sind für die Stadtentwicklung, die Planung und den Richtplans fundamentale Werte. Deshalb sind unterschiedliche Szenarien der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 in einem Bericht zu erstellen und dem Gemeinderat vorzulegen.

Mitteilung an den Stadtrat

3067. 2020/455

**Postulat von Selina Walgis (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom
21.10.2020:
Persönliches Notebook oder Tablet für alle Lehrpersonen der Volksschule**

Von Selina Walgis (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie alle Lehrpersonen der Volksschule mit einem persönlichen Notebook oder Tablet ausgerüstet werden können.

Begründung:

Der Bestand an Notebooks und Tablets an den Schulen der Stadt Zürich reicht bei weitem nicht aus, um jeder Lehrperson ein persönliches Gerät zur Verfügung zu stellen. Dieser Mangel hat zur Folge, dass insbesondere Fach- und Förderlehrpersonen in der Schule nur zeitweise ein Gerät benützen können. Das erschwert das effiziente Arbeiten in der Schule.

Den Schülerinnen und Schülern der 5. und 6. Klassen sowie deren Klassenlehrpersonen stellt die Schule persönliche Tablets zur Verfügung. Die andern Klassenlehrpersonen benützen die Klassenzimmercomputer. Dabei gibt es Nutzungskonflikte mit den Schülerinnen und Schülern, da nur wenige Geräte zur Verfügung stehen.

Die Schulschliessung im Frühling 2020 hat zu einem Digitalisierungsschub an den Schulen geführt. Um diese positive Entwicklung beizubehalten und eine professionelle und effiziente Arbeit mit einer zeitgemässen Ausrüstung zu unterstützen, soll die Stadt allen Lehrpersonen ein persönliches Notebook oder Tablet zur Verfügung stellen. Diese Geräte können auch zuhause zur Vorbereitung des Unterrichts und für die Zusammenarbeit – z.B. für die Teilnahme an Videokonferenzen – verwendet werden. Zudem ermöglicht der mobile Computer den IF- und DaZ-Lehrpersonen, Schülerinnen und Schülern mit besonderen pädagogischen Bedürfnissen unkompliziert zu unterstützen.

Mitteilung an den Stadtrat

3068. 2020/456

Postulat der AL-Fraktion vom 21.10.2020:

Anpassung der Dienstanweisung für die Festsetzung der Vermögenssteuer- und Eigenmietwerte von Liegenschaften

Von der AL-Fraktion ist am 21. Oktober 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, ob und wie er mit dem Regierungsrat beziehungsweise dem Finanzdirektor im Hinblick auf eine Anpassung der Dienstanweisung für die Festsetzung der Vermögenssteuer- und Eigenmietwerte von Liegenschaften in Dialog treten kann. Die Anpassung soll den seit der letztmaligen Festsetzung im Jahr 2009 eingetretenen Veränderungen auf dem Liegenschaftsmarkt angemessen Rechnung tragen.

Begründung:

In einem spektakulären Entscheid des Steuerrekursgerichts des Kantons Zürich vom 14. Februar 2020 (1 ST.2019.121) wird das kantonale Steueramt scharf gerügt, weil die steuerliche, formelmässige Bewertung von Liegenschaften dem effektiven Verkehrswert nicht mehr korrekt abbilde. Das Gericht hält fest, dass die bundesrechtswidrige Unterbewertung dem kantonalen Steueramt zweifellos bewusst sei. Das kantonale Steueramt habe aber nichts unternommen. Das Gericht spricht in diesem Zusammenhang von einer „ständige(n) gesetzeswidrige(n) Praxis“.

In früheren Jahren hat der Regierungsrat in regelmässigen Abständen eine Neubewertung des Verkehrswertes von Grundstücken vorgenommen, so 1992, 1996, 1999, 2003 und 2009. Die Weisung 2009 beruht auf Handänderungsdaten von 2007/2008.

Seither sind die Liegenschaftspreise massiv gestiegen:

- Von 2008 bis 2018 verteuerte sich der Medianpreis für ein 4-Zimmer-Einfamilienhaus kantonsweit von 650'000 auf 942'500 Franken, für eine 4-Zimmer-Eigentumswohnung von 615'000 auf 880'000 Franken – eine Steigerung um 45% respektive 43%.
- Besonders rasant ist der Anstieg in der Stadt Zürich; Laut Erhebungen von Statistik Stadt Zürich stiegen die Verkaufspreise pro m2 Wohnfläche bei Eigentumswohnungen von 2009 – 2019 von 7'880.- um 60% auf 12'570.-.

Dies führt laut einem im Februar 2020 gefällten Entscheid des Steuerrekursgerichts unweigerlich dazu, dass die heutigen Vermögenssteuerwerte «erheblich unter der bundesrechtlich zulässigen Untergrenze von 70%» des Verkehrswerts liegen. Ein möglichst rascher Neuerlass drängt sich deshalb auf.

Mitteilung an den Stadtrat

3069. 2020/457

Interpellation von Dr. Florian Blättler (SP) und Dr. Christian Monn (GLP) vom 21.10.2020:

Ausstoss von Treibhausgasen aufgrund der Bautätigkeit, Einbezug der Thematik zur Erreichung der Klimaziele und Pilotprojekte für den Verzicht auf traditionellen Beton bei städtischen Bauprojekten sowie mögliche Berücksichtigung alternativer Baustoffe in der Planung, bei Ausschreibungen und Wettbewerben

Von Dr. Florian Blättler (SP) und Dr. Christian Monn (GLP) ist am 21. Oktober 2020 folgende Interpellation eingereicht worden:

Die Bautätigkeit ist ein grosser Treiber für den Ausstoss von Treibhausgasen. Zement, beziehungsweise Beton ist dabei weltweit der meistverwendete Baustoff. Bei der Herstellung von Zement wird einerseits viel Energie durch den Brennprozess verbraucht, andererseits wird durch die Gewinnung von Calciumoxid aus Kalkstein chemisch viel CO₂ freigesetzt. Insgesamt ist allein die Zementherstellung für 5 – 10% des weltweiten CO₂-Ausstosses verantwortlich. Für die Schweiz und speziell die Stadt Zürich dürfte der Anteil noch höher sein. Alternative Herstellungsverfahren, insbesondere neue chemische Zusammensetzungen von Zement sind Gegenstand aktueller Forschung und Entwicklung. Das Anliegen wird auch von der Industrie als sehr wichtig betrachtet. Weiter bilden neuer Holzverbundstoffe aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre Alternativen zu Stahl (dessen Herstellung ebenfalls einen hohen Treibhausgasausstoss mit sich zieht), Ziegel und Beton im Hochbau.

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

1. Ist die Thematik der «Baustoffe» bei der bisherigen Planung der Umsetzung der «Klimaziele» «netto Null» eingeflossen?
2. Falls nein: plant die Stadt, dies noch nachzuführen?
3. Verfolgt die Stadt die aktuelle technische Entwicklung im Bereich der Baumaterialien?
4. Sind Pilotprojekte für den Verzicht auf traditionellen Beton (und Stahl) bei städtischen Bauprojekten angedacht?
5. Kann der Verzicht auf traditionellen Beton mittelfristig ein Kriterium bei Bauaufträgen der Stadt werden?
6. Falls nein: Welche Vorbehalte gegenüber / welche Grenzen des Einsatzes alternativer Baustoffe bestehen aus Sicht der Stadt?
7. Inwieweit diskutiert und berücksichtigt die Stadt bereits heute alternative Baustoffe in städtischen Bauprojekten?
8. Plant die Stadt in Zukunft, alternative Baustoffe vermehrt in ihre Planung einbeziehen?
9. Wie kann die Baumaterialfrage in Ausschreibungen und Wettbewerben berücksichtigt werden?
10. Wo sieht die Stadt weitere Möglichkeiten zur Vermeidung von Treibhausgasausstoss im Hochbau?

Mitteilung an den Stadtrat

Die sieben Postulate und die Interpellation werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

3070. 2020/458

Dringliche Schriftliche Anfrage von Markus Merki (GLP), Markus Baumann (GLP) und 29 Mitunterzeichnenden vom 21.10.2020:

Entscheid des kantonalen Steuerrekursgerichts zur steuerlichen Bewertung von Liegenschaften, Schätzung der Steuerausfälle für die Stadt als Folge der zu tief bewerteten Liegenschaften und mögliche Auswirkungen einer höheren Bewertung sowie allfällige Rückerstattung der Mehreinnahmen aus den Vermögenssteuern an die Bevölkerung

Von Markus Merki (GLP), Markus Baumann (GLP) und 29 Mitunterzeichnenden ist am 21. Oktober 2020 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In einem erstinstanzlichen Entscheid des Steuerrekursgerichts des Kantons Zürich vom 14. Februar 2020 (1 ST.2019.121) wird das kantonale Steueramt scharf gerügt, weil die steuerliche, formelmässige Bewertung von Liegenschaften zu tief ausfallen und nicht mehr der gesetzlichen Vorgaben von 70-100% vom Marktwert der Liegenschaft entspricht.

Laut Erhebungen von Statistik Stadt Zürich stiegen die Verkaufspreise pro m2 Wohnfläche bei Eigentumswohnungen von 2009 – 2019 von 7'880.- um ca. 60% auf 12'570.-. Der Marktpreisanstieg bei Einfamilienhäusern beträgt für denselben Zeitraum um ca. 40-50%.

Beim Entscheid vom 14. Februar 2020 handelt es sich zwar noch nicht um eine abschliessende, rechtskräftige Beurteilung, trotzdem ist davon auszugehen, dass der Kanton Zürich die momentanen Bewertungen überdenkt, was eine Veränderung der Vermögenssteuereinnahmen mit sich bringen dürfte.

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

1. Wie hoch schätzt der Stadtrat allfällige Vermögenssteuerausfälle für die Stadt Zürich, die sich auf Grund der möglicherweise zu tief bewerteten Liegenschaften seit der letzten Anhebung 2009 ergeben haben dürften?
2. Wie schätzt der Stadtrat die Auswirkungen infolge einer höheren Bewertung der Liegenschaften in der Stadt Zürich auf die Eigenmietwerte (und somit die Einkommenssteuern) und auf die Mietzinse, insbesondere auch jene, die der Kostenmiete unterstehen, ein?
3. Geht der Stadtrat davon aus, dass eine auf die aktuelle Marktsituation abgebildete Liegenschaftsbewertung zukünftig zu steuerlichen Mehreinnahmen für die Stadt Zürich führen?
Falls nein, warum nicht?
Falls ja, wie hoch könnten diese bei einem sich gleichbleibenden Marktumfeld ausfallen?
4. Kann sich der Stadtrat vorstellen, allfällige Mehreinnahmen aus den Vermögensteuern in anderem Rahmen an die Bevölkerung zurückzuerstatten, eventuell mittels Korrektur des allgemeinen Steuerfusses?

Mitteilung an den Stadtrat

3071. 2020/459

Schriftliche Anfrage von Mélissa Dufournet (FDP), Guy Kräyenbühl (GLP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 21.10.2020:

Gleichbehandlung von Suchterkrankungen und psychischen Erkrankungen gemäss einem Urteil des Bundesgerichts, Auswirkungen für die Stadt betreffend Überführung suchtkranker Personen von der wirtschaftlichen Sozialhilfe in die Invalidenversicherung sowie auf die Sozialen Dienste und den Bereich Ergänzungsleistungen

Von Mélissa Dufournet (FDP), Guy Kräyenbühl (GLP) und 10 Mitunterzeichnenden ist am 21. Oktober 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Am 11. Juli 2019 fällte das Bundesgericht ein Leiturteil, wonach Suchterkrankungen künftig wie psychische Erkrankungen zu beurteilen seien und dass daher eine Versicherungsleistung der IV bei Arbeitsunfähigkeit nicht mehr von vornherein ausgeschlossen sei (9C_724/2018).

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

1. Wie viele suchtkranke Personen werden derzeit in Zürich durch wirtschaftliche Sozialhilfe unterstützt?
2. Wie hoch wird der Anteil dieser suchtkranken Personen geschätzt, die inskünftig allenfalls ein Anrecht auf IV-Leistungen haben?
3. Wurden bereits Bemühungen gemacht, suchtkranke Personen von der wirtschaftlichen Sozialhilfe in die IV zu überführen?
4. Wie wirkt sich das Urteil des Bundesgerichts auf die Sozialen Dienste (interne und externe Kosten, Anzahl Mitarbeiter, Belastung pro Mitarbeiter etc.) aus?
5. Wie wirkt sich das Urteil des Bundesgerichts auf den Bereich Ergänzungsleistungen (interne und externe Kosten, Anzahl Mitarbeiter, Belastung pro Mitarbeiter etc.) aus?

Mitteilung an den Stadtrat

3072. 2020/460

Schriftliche Anfrage von Raphaël Tschanz (FDP), Mélissa Dufournet (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 21.10.2020:

Nicht als Werbung deklarierte Beiträge und Kolumnen im Tagblatt, Zulässigkeit und Überprüfung des entsprechenden Redaktionsstatuts sowie Berechnung des Werbewert einer Kolumne und Verrechnung des entgangenen Werbeerlöses

Von Raphaël Tschanz (FDP), Mélissa Dufournet (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 21. Oktober 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Im Tagblatt vom 2. September 2020 auf Seite 36 schreibt eine Kolumnistin eine sehr wohlwollende Kolumne zur App des Zürcher Verkehrsverbunds. Das Medienportal zackbum.ch zeigt in einem Artikel vom 7. September 2020 auf, dass die Kolumnistin auf ihrer eigenen Facebook-Seite ebenfalls die ZVV App rühmte und dies im Rahmen einer vom ZVV bezahlten Partnerschaft. Das Redaktionsstatut des Tagblatts der Stadt Zürich AG vom 1. Januar 2018 beschreibt in Artikel 2, dass Werbung für die LeserInnen klar ersichtlich sein muss.

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

1. Wer überprüft die Einhaltung des Redaktionsstatuts des Tagblatts seitens der Stadt? Wie sieht der Prozess zur Einhaltung der im Redaktionsstatut festgehaltenen publizistischen Bestimmungen aus?
2. Ist die Verwendung von Kolumnen (oder anderen Gefässen) für das Verbreiten von Werbebotschaften zulässig? Falls ja, wie begründet sich die Vereinbarkeit mit dem Redaktionsstatut; falls nein, wie wird der Prozess zur Einhaltung der im Redaktionsstatut festgehaltenen publizistischen Bestimmungen sichergestellt?
3. Wusste die Chefredaktion des Tagblatts, dass vor dieser Kolumne bereits ein Beitrag als bezahlte Partnerschaft mit deckungsgleichem Inhalt veröffentlicht wurde?
4. Hat die Chefredaktion Kenntnisse des Redaktionsstatus und der darin festgehaltenen Regelungen zum Umgang mit Publireportagen, Werbung und Abgrenzung zu publizistischen Inhalten? Falls ja, wie begründet sich dieses Verhalten im vorliegenden Fall?
5. Ist es üblich, dass im Tagblatt redaktionelle Beiträge einfließen, welche der/die jeweilige Autor/in anderweitig (andere Printmedien, Online-Plattformen, etc.) bereits als Werbung/PR veröffentlicht und bezahlen lassen hat?
6. Wie hoch (in Franken) wird der Werbewert einer Kolumne im Tagblatt geschätzt? Bitte um Angabe der Berechnungsgrundlagen.
7. Wird der – durch die Verletzung des Redaktionsstatuts – dem Tagblatt entgangenen Werbeerlös bei den Autoren oder Auftraggebern (ZVV) in Rechnung gestellt?
8. Werden redaktionelle Kolumnen / Beiträge des Tagblatts (oder Teile davon) – ohne Wissen der Chefredaktion - vermarktet oder verkauft?
9. Gab es seit der Einführung des Redaktionsstatus vom 1. Januar 2018 weitere nicht als Werbung deklarierte Beiträge im Tagblatt (gem. Artikel 2 des Redaktionsstatuts), welche anderweitig bereits im Rahmen einer bezahlten Partnerschaft/Werbung/PR/etc. entschädigt worden waren?

Mitteilung an den Stadtrat

3073. 2020/461

Schriftliche Anfrage von Severin Pflüger (FDP) und Martina Zürcher (FDP) vom 21.10.2020:

Ausnahmen bei Halteverböten, Zulässigkeit von generellen Ausnahmen betreffend Zeitperiode und für «Züri Velos» im Besonderen sowie Durchsetzung des Verbots gegenüber anderen Velofahrenden, Verleihsystemen und den Logistikfahrzeugen von «Züri Velos»

Von Severin Pflüger (FDP) und Martina Zürcher (FDP) ist am 21. Oktober 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

An der Therese-Giehse-Strasse im Kreis 11 findet sich das hier abgebildete Verkehrsschild. Auch an anderen Orten in der Stadt Zürich stehen solche Schilder.

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

1. Gemäss Art. 30 Abs. 4 SVV und Art. 65 Abs. 2 SVV sind von einem Halteverbot zeitweilige Ausnahmen möglich und nach Signalisation 5.10 auszuschildern. Hier handelt es sich um eine Ausnahme, die nicht zeitweilig sondern generell gelten soll, und sich auch nicht an Signalisation 5.10 orientiert. Ist eine solche Signalisation trotzdem zulässig?
2. Gemäss Art. 64 Abs. 5 lit. b SVV sind Ausnahmen für bestimmte Verkehrsarten möglich. So beispielsweise für Fahrräder, wie sie in Art. 64 Abs. 6 SVV definiert werden. Ausnahmen für einen bestimmten Eigentümer des Verkehrsmittels sind im Gesetz nicht vorgesehen. Ist eine solche Signalisation trotzdem zulässig?
3. Was für ein Sinn macht ein Halteverbot an der Therese-Giehse-Strasse (resp. und anderen Orten der Stadt Zürich), welchen Interessen dient es, wenn für es alle Verkehrsteilnehmende gilt, aber «Züri Velos» es nicht beachten müssen und es bei der Verleihstation verstellen können?
4. Werden Velofahrende, die nicht «Züri Velos» fahren und die ihre Fahrräder bei der Verleihstation abstellen, geahndet? Was ist das Strafmass?
5. Die «Züri Velos» werden bekanntlich von kleinen Lastwagen eingesammelt und auf andere Stationen verteilt. Werden Lastwagen, die im Halteverbot stehen, um «Züri Velos» ein- und auszuladen, auch geahndet?
6. Wie verhält es sich mit der Gleichbehandlung der Gewerbetreibenden? Weshalb wird «Züri Velos» gegenüber ihren Mitwerbern bevorzugt? Wie stellt sich der Stadtrat hier zur Verletzung der Wirtschaftsfreiheit? Müssten wenn schon nicht alle Verleihsysteme oder gar alle Velofahrer berechtigt sein, ihre Fahrräder hier abzustellen?

Mitteilung an den Stadtrat

3074. 2020/462

Schriftliche Anfrage von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 21.10.2020:

Widerrechtliche Nutzung von Krankenkassenkarten durch im Ausland lebende Personen, bekannte Fälle in der Stadt und mögliche Einrichtung eines Meldesystems sowie Massnahmen zur Unterbindung dieser Betrugsfälle in Koordination mit dem Bund und dem Kanton

Von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) ist am 21. Oktober 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Gemäss einer städtischen Mitarbeiterin, die aus Angst um ihre Stelle unbekannt bleiben möchte, erschleichen sich im Ausland lebende Personen mit den Krankenkassenkarten von in der Schweiz ansässigen Verwandten Leistungen im Gesundheitswesen.

Die im Ausland lebenden Personen reisen als Touristen in die Schweiz ein und benutzen von ähnlich aussehenden Verwandten die Krankenkassenkarten für Behandlungen. Somit erhalten die ausländischen Personen teure Behandlungen, obwohl diese in der Schweiz gar nicht versichert sind. Abgesehen vom Selbstbehalt bezahlen die hohen Behandlungskosten die Versicherten in der Schweiz. Solche Betrugsfälle kommen gemäss der Informantin immer wieder vor.

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

1. Wie viele Fälle sind der Stadt Zürich im Zeitraum der letzten zehn Jahre bekannt, in denen im Ausland lebende Personen mit den Krankenkassenkarten von hier ansässigen Verwandten Leistungen im Gesundheitswesen erschlichen haben?
2. Falls der Stadt Zürich keine Fälle bekannt sind: Das Gesundheitspersonal erkennt solche Betrugsfälle immer wieder. Welches Meldesystem kann die Stadt Zürich einrichten und dabei den Schutz und die Anonymität des Gesundheitspersonals garantieren?
3. Gemäss der Informantin kommen diese Betrugsfälle immer wieder vor. Welche Massnahmen wird der Stadtrat in Koordination mit dem Bund und dem Kanton ergreifen, um diese betrügerischen Handlungen zu unterbinden?
4. Falls dem Stadtrat solche Betrugsfälle bekannt sind, werden diese durch die Justiz strafrechtlich verfolgt und welche Strafen werden ausgesprochen? Wir bitten, um eine Aufstellung der verfolgten Fälle in den letzten zehn Jahren.

Mitteilung an den Stadtrat

3075. 2020/463

Schriftliche Anfrage von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Markus Kunz (Grüne) vom 21.10.2020:

Installation von Photovoltaikanlagen bei Schulanlagen, Übersicht über die bestehenden und geplanten Anlagen und deren Leistungen sowie Einbezug der Schülerinnen und Schüler bei der Installation solcher Anlagen und mögliche Zusammenarbeit mit Non-Profit-Organisationen in diesem Themenbereich

Von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Markus Kunz (Grüne) ist am 21. Oktober 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Stadt Zürich hat sich ja zum Ziel gesetzt, die erneuerbaren Energiequellen zu fördern (cf. Art. 2^{ter} der Gemeindeordnung). Um dieses Ziel zu erreichen, werden insbesondere auf den Dächern von neuen Schulanlagen Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) gebaut. Auch bei bestehenden Schulanlagen wird geprüft, ob eine PV-Anlage auf den Dächern installiert werden kann. Dies ist ganz im Sinne der Motion 2019/212, die am 25. September 2019 dem Stadtrat überwiesen wurde.

Neben der technischen Wirkung einer solchen Anlage - der Produktion von sauberem Strom - kann auch eine pädagogische Wirkung erzielt werden, indem Schülerinnen und Schüler die PV-Anlage auf ihrem Schullareal kennen lernen und sich mit ihr im Unterricht beschäftigen. Es gibt sogar Beispiele, wo die Schülerinnen und Schüler bei der Installation der neuen PV-Anlage einbezogen wurden.

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

1. Auf welchen städtischen Schulanlagen ist eine PV-Anlage installiert?
2. Wann wurden diese PV-Anlagen installiert und wieviel Strom liefern sie? Wir bitten um Angaben für jede Anlage für die letzten fünf Jahre.
3. Auf welchen Schulanlagen – bestehenden oder neuen – ist die Installation einer PV-Anlage in Planung?
4. Welche bestehenden Schulanlagen wurden hinsichtlich des Baus einer PV-Anlage geprüft – mit einem negativen Ergebnis? Welches sind die Gründe für den ablehnenden Entscheid?
5. Auf welchen Gebäuden von öffentlichen Kantonsschulen in der Stadt Zürich ist eine PV-Anlage installiert oder in Planung?
6. Wird an den in Punkt 1 genannten Schulen die eigene PV-Anlage im Unterricht thematisiert? Auf welcher Klassenstufe? Im regulären Unterricht (in welchem Fach?) oder im Rahmen einer Projektwoche?
7. An welchen Schulen wurden die Jugendlichen bei der Installation der PV-Anlage auf der eigenen oder einer benachbarten Schulanlage aktiv einbezogen?
8. Welche Schulen der Stadt Zürich haben sich in den letzten fünf Jahren am Programm Klimaschule der Organisation MYBLUEPLANET beteiligt?
9. Welche Schulen der Stadt Zürich haben sich in den letzten fünf Jahren am Programm Jugendsolar von Greenpeace (bzw. Solafrica) beteiligt?
10. Planen die Stadt Zürich und das ewz die Zusammenarbeit mit diesen oder ähnlich ausgerichteten Non-Profit-Organisationen zu pflegen und auszubauen? Wir bitten um eine detaillierte Begründung der Antwort.

Mitteilung an den Stadtrat

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

3076. 2020/114

SK TED/DIB, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Roger Tognella (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2020–2022

Es wird gewählt (Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020):

Dr. Frank Rühli (FDP)

Mitteilung an den Stadtrat und an den Gewählten

3077. 2020/111

SK FD, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Christina Schiller (AL) für den Rest der Amtsdauer 2020–2022

Es wird gewählt (Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020):

Patrik Maillard (AL)

Mitteilung an den Stadtrat und an den Gewählten

3078. 2020/110

SK PRD/SSD, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Patrik Maillard (AL) für den Rest der Amtsdauer 2020–2022

Es wird gewählt (Beschluss des Büros vom 19. Oktober 2020):

Natalie Eberle (AL)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählte

3079. 2019/149

Weisung vom 17.04.2019:

Finanzdepartement, Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich (Stiftung PWG), Totalrevision der Stiftungsstatuten

Der Stadtrat zieht die Weisung zurück (neue Weisung siehe unter GR Nr. 2020/424).

3080. 2020/324

Postulat von Nicole Giger (SP), Heidi Egger (SP) und 19 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020:

Unterstützung von «Libs – Industrielle Berufslehren der Schweiz» bei der Standortsuche in Oerlikon

Nicole Giger (SP) zieht das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

3081. 2020/276

Schriftliche Anfrage von Renate Fischer (SP) und Isabel Garcia (GLP) vom 24.06.2020:

Vertretung der Geschlechter in den Leitungsgremien von Drittinstitutionen mit städtischer Beteiligung, Massnahmen zur Umsetzung einer angemessenen Vertretung im Rahmen der Richtlinien zum städtischen Beteiligungsmanagement

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 910 vom 30. September 2020).

3082. 2020/294

Schriftliche Anfrage von Martin Götzl (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 01.07.2020:

Facebook-Post der Stadt betreffend Aufnahme geflüchteter Menschen, Entscheidungsgrundlage für die Aussage auf Facebook und Zuständigkeit für deren Publikation sowie konkrete Zahlen und Rechtsgrundlagen zur beabsichtigten Aufnahme von Asylsuchenden

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 886 vom 23. September 2020).

3083. 2020/296

Schriftliche Anfrage von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 01.07.2020:

Ungleichbehandlung von Personen und Gruppierungen im Zusammenhang mit der Durchsetzung der bundesrechtlichen Verordnungen, Haltung des Stadtrats zum Vorgehen des Sicherheitsdepartements bei Demonstrationen und Kundgebungen sowie Möglichkeiten zum Eingreifen betreffend Dossier-Zuständigkeiten bei einer Verschärfung der Situation

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 914 vom 30. September 2020).

Nächste Sitzung: 28. Oktober 2020, 17 Uhr.