



Substanzielles Protokoll 155. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 30. Juni 2021, 19.45 Uhr bis 22.51 Uhr, in der Halle 9
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsident Mischa Schiowow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretär Simon Kälin-Werth (Grüne)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 119 Mitglieder

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

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

1. Mitteilungen

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

VTE

Mitteilungen

Es werden keine Mitteilungen zur Kenntnis gebracht.

Geschäfte

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 154, Beschluss-Nr. 4144/2021).

Beschlüsse:

Gemeinsame Behandlung der Anträge 39 bis 45

Thema Integration Veloparkierung ins Kapitel 6

Kommissionsreferent Anträge 39 und 40 sowie 42 bis 45 / Kommissionsmehrheit
Antrag 41:

Sven Sobernheim (GLP): Historisch gesehen ist das Parkierungskapitel ausschliesslich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zugeordnet. In der aktuellen Zeit ist es aber nicht mehr logisch, dass wir ein reines Parkierungskapitel zum MIV haben. Wir wollen ein Kapitel Parkierung, das auch die Integration der Veloparkierung beinhaltet. Die nun vorliegenden, mehrheitlich einstimmigen Anträge bestehen deshalb in der Regel aus zusammenkopierten Formulierungen des Stadtrats, die er in anderen Kapiteln untergebracht hat, mit zwei Ausnahmen. Auf diese werde ich nun eingehen. Antrag 41 behandelt Veloparkierungen an Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Verkehrsknotenpunkten. Die Mehrheit der Kommission hält es für wichtig und richtig, dass wir an den Bahnhöfen ein ausreichendes und gutes Angebot an Veloparkierungen haben. Mit Antrag 44 fordern wir eine Bewirtschaftungspflicht für Velos. Obwohl es im Rat schon etliche Vorstösse zu diesem Thema gab, wehrt sich der Stadtrat seit Jahren, Veloparkierung zu bewirtschaften. Eine kleine Ausnahme bilden die rund 20 bis 30 Veloabstellplätze am Bahnhof Hardbrücke, die inzwischen zeitlich bewirtschaftet werden. Wenn man das Velo dort länger als 48 Stunden stehen lässt, kann es sein, dass es abgeschleppt wird und man es gegen eine Gebühr abholen muss. Andere Städte wie Winterthur oder Luzern kennen die zeitliche Bewirtschaftung rund um Bahnhöfe oder Gebiete mit hohem Druck für die Veloparkierung schon seit längerer Zeit. Wir wollen dem Stadtrat einen verbindlichen Auftrag erteilen, dass in Gebieten mit hohem Druck Veloabstellplätze zeitlich bewirtschaftet werden sollen. Der Stadtrat sagt jeweils, das sei mit Aufwand verbunden und koste Geld. Aber wenn man etwa an den Bahnhof Oerlikon denkt, ist der Veloabstellplatz nicht einfach eine markierte Fläche im öffentlichen Raum. Es handelt sich um eine grosse Investition. Wir wollen an solchen Orten keine Veloleichen herumliegen sehen. 2016 wurde der Bahnhof Oerlikon eröffnet. Ich habe damals einen Schlüssel für den abgesperrten

Bereich gekauft und bewege mich oft dort. Zwei Negishi-Fahrräder stehen seit dem ersten Tag dort und werden nie benutzt. Sie belegen dauerhaft zwei Veloabstellplätze. Immerhin hat sie inzwischen jemand von unten nach oben verlegt, weil die oberen Parkplätze seltener benutzt werden. Aber diese Velos sind jetzt einfach dort. Der Stadtrat hätte die Möglichkeit, Velos wegzubringen, wenn sie länger als 30 Tage herumliegen. Es ist aber eine kaum kontrollierbare Zeitspanne. Dies führt dazu, dass kurz- und mittelfristig Veloabstellplätze mit Velos zugemüllt werden, die gar nicht mehr fahrbar sind. Wir hoffen, dass der Stadtrat aufgrund des hier geforderten Richtplaneintrags endlich sein Konzept überarbeitet und dieses Thema in Angriff nehmen wird. Der zweite Teil des Antrags betrifft die monetäre oder zeitliche Bewirtschaftung von Motorradabstellplätzen. Seit dem 1. Januar 2021 können auch Zweiradabstellplätze monetär bewirtschaftet werden. Bei Motorradabstellplätzen kann sich die Kommission einstimmig vorstellen, dass neben der zeitlichen Bewirtschaftung, die die erste Stufe darstellt, bei Bedarf auch das Mittel der monetären Bewirtschaftung geprüft werden kann. Ich bitte den Rat, bei den Anträgen 39 bis 45, mit Ausnahme von Antrag 41, der einstimmigen Kommission und bei Antrag 41 der Mehrheit der Kommission zu folgen. Damit werden wir ein schlüssiges Kapitel Parkierungen im Richtplan haben und dem Stadtrat den Auftrag geben können, die erstellten Veloabstellplätze auch nutzbar zu halten.

Kommissionsminderheit Antrag 41:

Roger Bartholdi (SVP): *Wir sind mit Ausnahme von Antrag 41 bei den meisten Anträgen ebenfalls bei der Mehrheit respektive der Einstimmigkeit. Was diesbezüglich im regionalen Richtplan steht, ist gut. Dass man nun aber noch ergänzen möchte, dass das Angebot entsprechend überall genügend sichergestellt werden muss – bei Bahnhöfen, Schwimmbädern, Schulen etc. –, geht uns einen Schritt zu weit. Als Beispiel: Beim Freibad Letzigraben sind sehr viele Veloabstellplätze vorhanden. Diese sind in der Regel nur samstags voll besetzt, und dies auch nur bei schönem Wetter. In der Ferienzeit sind sie möglicherweise auch an anderen Tagen gut ausgelastet. Ansonsten werden die Parkplätze aber kaum benötigt. Es macht keinen Sinn, ein Überangebot an Veloabstellplätzen zu schaffen. Wir sind zudem der Meinung, dass man für alle Verkehrsteilnehmer, egal ob für den öffentlichen Verkehr, Autos oder Velos, entsprechende Parkier- oder Abstellmöglichkeiten haben sollte. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.*

Änderungsantrag 39 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / Titel

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

6 Parkierung MIV

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 103 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 40 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.1 Ausgangslage

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Die öffentlich zugängliche Parkierung in der Stadt Zürich wird im Richtplan auf kommunaler Stufe geplant und geregelt. Dazu gehören qualitativ hochwertige Veloabstellplätze, öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund (Strassenparkplätze) und auf privatem Grund, beispielsweise Abstellplätze in Parkhäusern. Die Regelungen zur privaten Velo- und Autoparkierung finden sich in der städtischen Parkplatzverordnung (Stufe Nutzungsplanung). Im Rahmen der Revision der städtischen Bau- und Zonenordnung sind Anpassungen der Parkplatzverordnung zu prüfen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.7).

Die Parkierung ist ein wichtiger Bestandteil der MIV-Erschliessung (Anwohnerschaft, Arbeitsplätze, Besuchende, Kunden). Die Bereitstellung des geeigneten Veloabstellplatz- und Parkplatzangebots und dessen Bewirtschaftung haben Auswirkungen auf die Nachfrage, die Qualität der Stadträume und die Steuerung des Verkehrsaufkommens.

In der Stadt Zürich gibt es aktuell fünf kostenpflichtige Velostationen (Bahnhof Altstetten, Bahnhof Oerlikon Andreasstrasse, Bahnhof Oerlikon Quartierverbindung, Bahnhof Stadelhofen, Europa- platz) sowie weitere ungezählte Veloabstellplätze. Des Weiteren gibt es mehr als 68 000 öffentlich zugängliche Parkplätze, insgesamt sind es rund 270 000 inklusive privater Parkierung (Stand 2016). Von den öffentlich zugänglichen Parkplätzen befinden sich knapp 34 000 in der blauen Zone, knapp 9000 sind weisse Strassenparkplätze, weitere rund 25 000 befinden sich in Parkierungsanlagen auf Privatgrund.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 104 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 41 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neuer 2. Abschnitt

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

Der regionale Richtplan beschreibt bezüglich der Parkierung konkret folgendes Ziel:

d) Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen

An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. Einzelne Stationen an wichtigen Bahnhöfen werden bewirtschaftet. Die Zu- und Wegfahrten sind gut auffindbar und sicher.

Die qualitativ hochwertige Veloparkierung ist für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel von Bedeutung. Im öffentlichen Raum sollen in Quartierzentren und bei anderen öffentlichen Nutzungsschwerpunkten (Bahnhöfe, Schwimmbäder, Schulen etc.) genügend Abstellplätze angeboten werden.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 90 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 42 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / 3. Abschnitt

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Auf kommunaler Stufe werden zusätzlich folgende Ziele definiert:

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 43 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (2)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(2) Die Stadt bietet genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze an. Die Anzahl und Qualität der Abstellplätze ist situations- und nutzungsspezifisch festzulegen.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 102 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 44 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / (6)

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(6) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern und deren Bewirtschaftung mit dem Ziel, die Fussgängerflächen zu entlasten.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 104 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 45 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neues Ziel (7)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(7) Bewirtschaftung von Abstellplätzen

Abstellplätze für Motorräder werden in Gebieten mit hohem Druck monetär und/oder zeitlich bewirtschaftet. Abstellanlagen für Velos in Gebieten mit hohem Druck werden zeitlich bewirtschaftet.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 46 und 47

Themenbereich Parkplatzverordnung

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Die Anträge 46 und 47 werden gemeinsam behandelt. Die Minderheit möchte nicht, dass mit der städtischen Bau- und Zonenordnung die Parkplatzverordnung angepasst wird. In der BeKo RP SLÖBA/V drang vom Stadtrat durch, dass er Pflichtparkplätze auf privatem Grund, an Orten, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, reduzieren möchte. Das kommt einer Missachtung der freien Wahl der Mobilität gleich. Man kann an einer gut erschlossenen Lage wohnen, aber trotzdem auf das Auto angewiesen sein. Die Art der Mobilität wird sich ändern, aber Parkplätze wird es auch in Zukunft brauchen. Die Zukunft ist nicht das Velo, sondern die Elektromobilität. Wenn man oberirdische Parkplätze radikal abbauen will, müssen wenigstens auf privatem Grund genügend Parkplätze gewährleistet sein. Bei Antrag 47 geht es darum, dass die neue Parkplatzverordnung festhalten soll, dass Private die Qualität von Veloparkierungsanlagen erhöhen sollen und diese auch noch auf öffentlichem Grund ergänzt werden sollen. Es soll festgelegt werden, dass die Stadt den Privaten vorschreibt, in welcher Qualität ein Veloabstellplatz auf privatem Grund bestellt oder allenfalls angepasst wird. Ebenso will man in der Parkplatzverordnung eine festgelegte Anzahl Abstellplätze für Zweiräder auf öffentlichem Grund ergänzen. Gleichzeitig sollen nun Parkplätze mit dem Hinweis auf die Parkplatzverordnung – sogar mit der Begründung des Kompensationspotenzials an Orten, wo Parkplätze auf privatem Grund noch gar nicht existieren – abgebaut werden. Ich verstehe nicht, wie man da noch zusätzlich Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund ergänzen soll. Das Tiefbauamt sagt immer, dass niemand ein Anrecht auf einen Parkplatz auf öffentlichem Grund habe. Wenn dem so ist, sollte dies aber auch für Velos gelten. Sie sollten vom öffentlichen Grund mindestens in gleichem Masse verschwinden wie man dies von den Autos verlangt. Wir lehnen Antrag 47 deshalb ab.

Sven Sobernheim (GLP): Zu Antrag 46: Aufgrund der Anträge, die wir im Richtplan diskutieren, ist es zwingend, dass die Parkplatzverordnung revidiert wird. Ansonsten macht die ganze Richtplandebatte keinen Sinn. Zu Antrag 47: Wir müssen ein gutes und ausreichendes Veloabstellplatzangebot auf Privatgrund erstellen. Es ist wichtig, dass es diese Abstellplätze gibt und dass sie erstellt werden. Dass dem aktuell nicht so ist, se-

hen wir eindrücklich beim Neubau des Kunsthhauses. Gerade einmal zehn Veloabstellplätze wurden in einer kleinen Ecke erstellt. Wenn wir uns schon mit der Parkplatzverordnung befassen, sollten wir auch über die Menge und die Qualität der Veloabstellplätze auf Privatgrund sprechen. Wenn diese nicht ausreichend sind, sollte man sie auf öffentlichem Grund ergänzen. Der Unterschied ist, und hier muss ich meinem Vorredner widersprechen: Kompensieren kann man nur etwas, das existiert. In den vergangenen fünf Jahren haben wir das erste Mal damit angefangen, Veloabstellplätze zu erstellen. Aktuell sind kaum Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund vorhanden. Wir können nicht nichts abbauen, wenn Private bauen. Doch auch dort soll der Grundsatz gelten, dass die Veloparkierung privat zu regeln ist. Kommen wir noch zum letzten Punkt im Antrag. Diese Forderung haben wir früher auch bereits in einem Postulat an den Stadtrat gerichtet. Der Stadtrat hat das Postulat abgeschrieben und sagt, er tue bereits alles in diesem Thema. Es geht darum, dass Veloabstellplätze und Motorradabstellplätze getrennt werden sollen. Es gibt kein Beispiel in Zürich, wo die Vermischung dieser beiden völlig unterschiedlichen Zweiräder funktioniert. Durch die Aufnahme in den Richtplan könnte man dem Stadtrat einen behördenverbindlichen Auftrag erteilen. Zusammen mit dem Thema der Bewirtschaftungsmodelle könnte er sich dann nochmals Gedanken dazu machen. Dass die Vermischung nicht funktioniert, sieht man eindrücklich am Sechseläutenplatz. Dort gibt es eine Front an Zweirädern, die nicht in die Abstellanlage hineinpassen. Wir sollten dem Stadtrat einen verbindlichen Auftrag erteilen, dass er vom Zweiradgedanken wekommt und einsieht, dass Motorräder und Velos nicht das Gleiche sind.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Ich nehme Sven Sobernheim (GLP) beim Wort: Man kann nur dort kompensieren, wo Ersatz existiert. In diesem Sinne wird er sich sicherlich für mich stark machen, dass auf der Birchstrasse keine Parkplätze abgebaut werden.

Änderungsantrag 46 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.1 Ausgangslage / 1. Abschnitt

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

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

[...] Im Rahmen der Revision der städtischen Bau- und Zonenordnung sind Anpassungen der Parkplatzverordnung zu prüfen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.7). Auf eine neue Parkplatzverordnung wird verzichtet.

[...]

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 47 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.1 Ausgangslage / Neuer 3. Abschnitt
[Der bisherige 3. Abschnitt wird zum 4. Abschnitt]

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

Neben der MIV-Parkierung hat die Zweiradparkierung einen enormen Aufholbedarf. Im Rahmen der Revision der Parkplatzverordnung sind auch die privat zu erstellenden Veloparkierungsanlagen in Qualität und Anzahl zu verbessern. Diese privaten Veloparkierungsanlagen werden durch öffentliche Veloabstellplätze sowie getrennt angebotene Motorradabstellplätze ergänzt.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 48

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Pascal Lamprecht (SP): Wir kommen zum historischen Parkplatzkompromiss, der vielleicht bald nicht mehr «Kompromiss» heisst, aber historisch bleibt. Die SP ist momentan allein in der Mehrheit, weil fast jede Fraktion einen eigenen Antrag gestellt hat. Wir wollen eine neue Strategie statt einer reinen Parkplatz-Zählerei. Das Ziel soll im Fokus stehen. Wir stellen uns vor, wie die Innenstadt zukünftig gestaltet werden soll. Die Strategien für Parkierungsanlagen sind mit den Ansprüchen einer hohen Aufenthaltsqualität in der City abzustimmen. Dieser Satz ist auch im Siedlungsrichtplan enthalten. Für eine hohe Aufenthaltsqualität in der City müssten aus unserer Sicht oberirdische Parkplätze reduziert werden, damit wir zur Aufwertung des Stadtraums mehr Grün-, Velo- und Aufenthaltsflächen, vor allem aber auch mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten. Dieses Ziel ist aus meiner Sicht von der ursprünglichen Idee des historischen Parkplatzkompromisses nicht sehr weit entfernt. Wir haben uns immer dazu bekannt, dass sich der Kompromiss sehr lange bewährt hat. In den vergangenen zehn Jahren hat er aber zunehmend zu einer grossen Blockade geführt und kann nicht mehr als Kompromiss bezeichnet werden. Das bedaure ich sehr. Wir haben den Antrag erst kurz vor der heutigen Debatte eingereicht, weil wir bis zum Schluss gehofft haben, dass doch noch einen Kompromiss gefunden werden kann. In der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) warf man uns mangelnde Kompromissfähigkeit vor. Ich hätte erwartet, dass die NZZ eine solche Aussage verifizieren würde. Es haben durchaus diverse Gespräche stattgefunden. Wir haben auch alle Parteien und diverse Verbände zu einem virtuellen runden Tisch eingeladen. Es ist bedauerlich, dass die Cityvereinigung und die FDP nicht teilnehmen wollten. Denn auch wenn man sich nicht zu einem Kompromiss findet, findet man vielleicht zumindest gewisse gemeinsame Schnittmengen. Als Beispiel wäre an dieser Stelle ein gemeinsames Postulat der SVP und der SP zu einem Parkleitsystem zu nennen. Man hätte bei einer solchen Diskussion über Folgen für das Gewerbe diskutieren können. Es gibt Studien der Cityvereinigung, aber auch andere Studien, die feststellen, dass eine hohe Fussgängerfrequenz wertschöpfende Folgen hat. Natürlich ist dies je nach Branche unterschiedlich. Die publikumsorientierte Branche – bestimmte Shops oder die Gastronomie – profitieren wohl mehr davon. Es ist nach wie vor bedauerlich, dass kein

Kompromiss gefunden werden konnte. Wir sind aber überzeugt, dass der Antrag der SP ein guter Schritt in die Zukunft, für eine lebenswerte Innenstadt, ist.

Dominique Zygmunt (FDP): Wenn man versucht, einen Kompromiss einseitig weiterzuentwickeln, ist das keine gute Idee. Ein einseitig weiterentwickelter Kompromiss hat es per Definition ziemlich schwer. Denn er ist kein Kompromiss mehr, sondern nur noch ein Diktat. Unsere politischen Vorfahren haben es besser gemacht als wir. Sie haben sich auf den historischen Parkplatzkompromiss geeinigt. Sie sassen zusammen an einen Tisch und überlegten sich, wie man für die verschiedenen Bedürfnisse eine gute Lösung finden kann. Das hat vor allem der Stadtrat dieses Mal nicht getan, denn der Vorschlag kommt von ihm. Als er den historischen Parkplatzkompromiss mit seiner Lösung «weiterentwickeln» wollte, hat er ihn schlichtweg gekündigt. Anspruchsgruppen wie das Gewerbe wollte er nicht anhören. Das Gewerbe gehört zu den Hauptbetroffenen dieser Kompromisslosigkeit. Offenbar hat die Kommission einen grossen Teil der Arbeit übernommen und deshalb liegen nun auch verschiedene Anträge vor. Ich werde nun den Antrag der Minderheit 1 vorstellen. Wir haben einen Antrag gemacht, von dem ich anfangs glaubte, er könnte tatsächlich mehrheitsfähig sein. Die ursprüngliche Idee stammt von der Cityvereinigung, dem Verband der Detailhändlerinnen und Detailhändler in der City. Die Minderheit 1, bestehend aus GLP und FDP, schlägt erstens vor, dass wir die oberirdischen Parkplätze um 10 % abbauen. Zweitens: Wir möchten danach 10 % der übrig gebliebenen Parkplätze elektrifizieren, mit Lademöglichkeiten für E-Autos versehen. Die Mehrheit hat offenbar kein Gehör für diese Art von Vorschlag. Sie möchte den Begriff «historischer Parkplatzkompromiss» komplett aus dem Richtplan streichen. Was uns besonders stört: Sie nennt keine Untergrenze mehr. Sie sagt bewusst, dass sie keine konkrete Zahl an Parkplätzen nennen will. Die Botschaft, die sie damit ans Gewerbe sendet: So wenig Parkplätze wie möglich, und was noch übrig bleibt, interessiert sie nicht. Einen solchen Vorstoss können wir nicht unterstützen. Es ist aus unserer Sicht keine verantwortungsvolle Politik für das Gewerbe und für die Innenstadt. Der Vorschlag der Mehrheit ist genauso kompromisslos wie der Vorschlag des Stadtrats. Der Vorschlag der Minderheit 1 hingegen ist ein Vorschlag, der verschiedene Begehren aufnimmt. Er nimmt sogar die Variante des Stadtrats mit dem Abbau von 10 % auf und ergänzt diese mit der Idee von Lademöglichkeiten für Elektroautos.

Markus Knauss (Grüne): Man spricht über Parkplätze, über Zahlen, nimmt aber offenbar nicht zur Kenntnis, dass sich Zürich in den letzten 25 Jahren radikal verändert hat. Auch die Zürcher Innenstadt hat sich seit den 90er-Jahren grundlegend verändert. Die Verkehrsbedürfnisse und der Parkplatzbedarf haben sich im Vergleich zu vor 30 Jahren verändert. Es wurden gewaltige Infrastrukturen geschaffen, zum Beispiel 1989 mit der S-Bahn und vor einigen Jahren mit der neuen Durchmesserlinie. Dadurch werden bedeutend mehr Personen in die Zürcher Innenstadt transportiert als vor 30 Jahren. Der MIV ist zwischen 1990 und 2005 noch angestiegen, hat aber danach wieder abgenommen. Immer mehr Leute kommen mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt. Auch die Anzahl der S-Bahn-BenutzerInnen in Richtung Stadtzentrum hat im Vergleich zu 1990 um 180 % zugenommen. Die Anzahl der Autofahrenden blieb ungefähr gleich. Gleichzeitig hat sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich zwischen 2010 und 2015 verdoppelt. Seit 2015 wird er sicherlich nochmals stark zugenommen haben. Nun haben wir aber eine historische Altlast, die den wertvollen öffentlichen Raum in der Innenstadt und in den citynahen Gebieten exklusiv dem ineffizientesten und raumfressendsten Verkehrsmittel zuordnet: dem Auto. Viele sinnvolle Entwicklungen werden damit verhindert. Gemäss einer Studie von 2011 werden drei Viertel des Umsatzes nicht durch Autobesitzende erzielt, sondern durch Leute, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt kommen. Heute tragen auch Leute, die mit dem Velo kommen, einen grossen Anteil zu diesem Umsatz bei. Die Ironie der Geschichte: Der grösste Anhänger des historischen

Parkplatzkompromisses, der Präsident der Cityvereinigung, ist gleichzeitig der grösste Profiteur von der Umgestaltung der Zürcher Innenstadt: Milan Prenosil, der Besitzer von Sprüngli. Sämtliche seiner Filialen liegen an ÖV-Standorten. Bei diesen Filialen gibt es keine Parkplätze, aber das Geschäftsmodell scheint trotzdem hervorragend zu funktionieren, denn am Hauptbahnhof gibt es mittlerweile rund vier Sprüngli-Filialen. Herr Prenosil hätte sich beim Verkehrs-Club Schweiz (VCS) bedanken können, der in dunklen, kalten Wintern Unterschriften für den Ausbau der Durchmesserlinie sammelte, die bedeutend mehr Leute in die Innenstadt transportiert. Das hat er nie öffentlich getan. Ich bin selber begeisterter Sprüngli-Kunde. Es wäre mir aber noch nie in den Sinn gekommen, mit dem Auto dort einzukaufen. Ich verwende dazu ausschliesslich das Velo. Die Diskussionen, die von Pascal Lamprecht (SP) erwähnt wurden, haben durchaus stattgefunden. Wir hatten auf der Gegenseite aber nie jemanden von der Cityvereinigung, der überhaupt in ein Gespräch hätte eintreten wollen. Herr Prenosil hat einfach seine Lösung vorgelegt und wollte nur diese akzeptiert haben. Es gab keine Gespräche. Am Anfang gab es in der Kommissionsberatung auch einen Fehlentscheid, indem man sagte, man wolle nicht mit Stakeholdern sprechen. Es ging zuerst darum, dass man die vereinigten Planerverbände nicht in die Kommission einladen wollte. Analog dazu wurde auch die Cityvereinigung nicht eingeladen. Wir haben im Juni 2020 unseren Antrag eingereicht. Wir waren der Meinung, dass es den historischen Kompromiss nicht braucht und die Thematik auch nicht mit einer Zielfunktion verbunden sein muss. Die SP hat sich mit diesem Entscheid offenbar sehr viel schwerer getan und musste offenbar intern zahlreiche Diskussionen führen. Ich bin glücklich, dass die SP es nun geschafft hat, sich zu einem Antrag durchzuringen. Gerade wenn man auf der Gegenseite niemanden hat, der mit einem reden möchte, bin ich froh, dass wir den historischen Kompromiss endlich historisch werden lassen und uns auf die wirklichen Probleme der Zürcher Innenstadt konzentrieren können.

Stephan Iten (SVP): Zum Votum von Markus Knauss (Grüne): Es kann durchaus sein, dass man zu Fuss im Sprüngli einkaufen geht. Aber ich würde gerne einmal sehen, wie er einen Fernseher mit dem Velo einkaufen geht. Der Parkplatzkompromiss ist im Rat regelmässig ein Thema, über das wir streiten und diskutieren. Schon 1996 wurde hart verhandelt und man einigte sich am Schluss auf den sogenannten historischen Parkplatzkompromiss. Keine Partei war vollständig zufrieden. Doch man hat sich zusammengekauft und einen Kompromiss gefunden. Das letzte Mal, als wir wirklich darüber diskutiert haben, war am 24. Oktober 2018. Damals wurde im Rat die Motion 2017/422 behandelt. Es ging um eine attraktive Innenstadt. Bereits damals kratzte man mit der Überweisung der Motion am historischen Parkplatzkompromiss. Ich zitiere aus dem Protokoll jener Gemeinderatssitzung Stadtrat Richard Wolff: «Der historische Parkplatzkompromiss ist immerhin seit 1996 in Kraft und begleitet uns seit 22 Jahren. Auch wenn es manchmal Streit innerhalb des Kompromisses gab, konnte man doch einigermaßen anständig die Parkplatzpolitik vorantreiben. Durch den Bau von Parkhäusern konnten Parkplätze auf öffentlichen Plätzen abgebaut werden. Der Kompromiss hat sich im Grossen und Ganzen bewährt und der Stadtrat sieht nicht, weshalb man ihn ohne Not aufgeben sollte.» Genau ein Jahr später, am 30. Oktober 2019, erschien der Richtplandtext. Angeblich war somit der Notfall ausgebrochen und der Stadtrat wollte den historischen Parkplatzkompromiss kündigen. Es scheint, dass auch auf den Stadtrat und dessen Ausführungen kein Verlass mehr ist. Wir müssen allen immer wieder vor Augen führen, dass ein Parkplatz in der Innenstadt dem Gewerbe 400 000 bis 450 000 Franken Umsatz pro Jahr bringt. Es stellt sich die Frage, wie viel Umsatz ein Veloständer bringt. Die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze beim Münsterhof haben zu einem Lädelersterben geführt. Die Velofahrer bringen erwiesenermassen nicht den gleichen Umsatz. Sie bringen nicht einmal genügend Umsatz, damit das Gewerbe überleben kann. Die SVP steht zum

Gewerbe, das auf diese Parkplätze angewiesen ist, und zum historischen Parkplatzkompromiss. Deshalb sollte man auch im neuen Richtplan weiter daran festhalten.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Ich werde noch einige Worte zum Mittelweg anfügen, der bereits von Dominique Zygmunt (FDP) begründet wurde. Zuvor aber noch zwei Punkte zum Votum von Stephan Iten (SVP). Erstens: Ich möchte ihn an das Wahlprogramm der SVP 2014–2018 erinnern. Dort steht, der historische Parkplatzkompromiss sei zu kündigen. Nicht nur der Stadtrat scheint seine Meinung zu ändern, sondern scheinbar auch die SVP. Zweitens: Ich habe meinen 34-Zoll-Fernseher mit der S-Bahn bei Digitec abgeholt. Dies wäre auch mit einem 55-Zoll-Fernseher noch machbar gewesen. Die GLP ist der Ansicht, dass der Mittelweg, den die Cityvereinigung vorgeschlagen hat, ein gangbarer Weg ist. Das, was die Leute am historischen Parkplatzkompromiss noch interessiert, sind die oberirdischen Parkplätze. Ob wir ein Parkhaus mehr oder weniger haben, das halb leer steht, ist nicht das Thema. Wenn wir nun die Diskussion auf die oberirdischen Parkplätze führen und dort 10 % abbauen, ist das für uns ein gangbarer Weg. Man sieht bei der Gegenseite oder bei den beteiligten Betroffenen, dass sie noch nicht so weit sind und nicht daran glauben, dass ein Abbau von 10 % schmerzlos möglich ist. In vier bis fünf Jahren kann man überprüfen, wie sich dieser Abbau ausgewirkt hat. Die 10 % werden aber vermutlich gar nicht so schnell abgebaut werden. Bekanntlich werden beim Tiefbauamt Projekte nicht immer so schnell umgesetzt. Der zweite Teil dieses Mittelwegs beinhaltet die Elektrifizierung. In der Stadt Zürich sind Ladestationen fast schon Ausnahmereischeinungen. Wenn wir 10 % der historischen Parkplätze, die oberirdisch sind, elektrifizieren würden, würden wir einen deutlichen Schritt vorwärtsgehen. In jenem Fall kann man auch nicht mit der Parkdauer argumentieren, denn die meisten dieser Parkplätze wären auf eine, zwei oder drei Stunden beschränkt. Es wäre ein idealer Ort, um sich in Richtung Elektromobilität zu bewegen. Der Mittelweg ist ein idealer Weg, um die Wogen etwas zu glätten, die Gemüter zu beruhigen und zu beobachten, wie sich der Abbau von 10 % der oberirdischen Parkplätze auswirken würde.*

Marco Denoth (SP): *Ich möchte erklären, wie die Kommunikationsbarrieren angeblich entstanden sein sollen. Man hat uns vorgeworfen, wir hätten den Kompromiss einseitig weiterentwickeln wollen. Korrekt ist, dass wir uns an einen Tisch setzen wollten. Die FDP hat aber sehr kurzfristig abgesagt. Beim historischen Kompromiss beziehungsweise den damaligen Verhandlungen war die SVP nicht dabei. Sie hat den Kompromiss 2001 sogar bekämpft. Im Jahr 2021 war die SP durch Pascal Lamprecht (SP) und mich vertreten. Wir haben versucht, noch etwas herauszuholen. Ich habe den Eindruck, dass die FDP gar keinen Kompromiss anstrebt. Wenn es den Kompromiss gäbe, hätte die FDP sehr grosse Schwierigkeiten, die Nein-Parole zum Verkehrsrichtplan zu ergreifen und dies dann der Cityvereinigung zu erklären. Um Kompromisse zu kündigen, braucht es immer zwei Seiten. Während STR Filippo Leutenegger dem Tiefbauamt vorstand, wurde der Kompromiss schon einige Male angekratzt. Man könnte sogar behaupten, dass er dort bereits einseitig gekündigt wurde, und zwar nicht seitens der SP. Was von der Cityvereinigung kam, war aus meiner Sicht kein Kompromiss, sondern Tatsachen. Man konnte es in der NZZ nachlesen. Es wurde klar und deutlich gesagt, dass es sich um rote Linien handle und es daran nichts mehr zu rütteln gäbe. Zum Vorwurf, dass wir als Kommission die Kommunikation abgebrochen hätten: Wir haben einmal vom Planerverband eine Anfrage erhalten. Dieser wollte seine Anliegen darlegen können. Als Kommission, notabene auf Antrag der FDP, haben wir entschieden, dass wir niemanden in die Kommission einladen möchten. Wir hatten Angst, dass wir dann Tür und Tor für jegliche Verbände, Vertreterinnen und Vertreter geöffnet hätten, und uns wahrscheinlich ein halbes Jahr nur mit Besuchen in der Kommission hätten befassen müssen. Deshalb haben wir*

entschieden, dass wir niemanden einladen. Die Anfrage der Cityvereinigung, die daraufhin eintraf, habe ich als Präsident abschlägig beantwortet mit der Mitteilung, die Kommission habe entschieden, dass wir niemanden einladen. Über die Kommunikation mit der Cityvereinigung, aber auch mit anderen Verbänden, wurde stets informiert. Danach geschah während rund dreiviertel Jahren nichts. Niemand hat einen Antrag gestellt, man solle vielleicht doch einmal jemanden einladen. Wir haben alle Verbände angeschrieben. Sie haben Vertreter in der Kommission und hätten jederzeit über ihre Vertreterinnen und Vertreter in der Kommission Anträge stellen können. Plötzlich konnte man dann in der NZZ vom Antrag der Cityvereinigung lesen, der kurz darauf von der FDP eingereicht wurde. Wenn man dies als Kompromiss bezeichnet, habe ich meine Mühe. Auf diese Weise kann man keinen Kompromiss schmieden. Man hätte aktiv auf Leute der linken Seite zugehen, zusammensitzen und einen Kompromiss ausarbeiten können. Der Kompromiss ist nun leider gestorben. Aus meiner Sicht sind nicht die Linken dafür verantwortlich.

Olivia Romanelli (AL): Am Anfang und Ende jeder Autofahrt steht ein Autoabstellplatz. Das heisst: Je weniger Autoabstellplätze, desto weniger Fahrten finden in einem Gebiet statt. Parkplätze sind für die Stadtmobilität wie der Guetzlivorrat für die Sommerdiät: Zuerst einmal weg damit. Die Aufhebung des Parkplatzkompromisses bedeutet aber nicht die Aufhebung aller Parkplätze im betreffenden Gebiet, sondern lediglich das Ende eines historischen Irrtums, bei dem man dem Automobil einen Schutzstatus zugestanden hat, als wäre es eine vom Aussterben bedrohte Tierart. Ob an einer bestimmten Stelle Parkplätze nötig sind, ergibt sich aus den örtlichen Bedürfnissen. Relevant ist, ob der Abstellplatz einen gesellschaftlichen Nutzen bringt, der seinen Schaden wieder rechtfertigt. Ich denke hier zum Beispiel an Warenumschlagplätze oder an Parkmöglichkeiten für Gehbehinderte, die trotz des Parkplatzdikates Mangelware blieben. Wir möchten den historischen Parkplatzkompromiss vollständig streichen und unterstützen den Antrag der Minderheit 2.

Stephan Iten (SVP): Bei den Grünen und der AL war schon immer klar, dass sie den Kompromiss kündigen wollen. Sie wollen das Auto weghaben. Das Mantra der Grünen lautet: Nur ein toter Parkplatz ist ein guter Parkplatz. Was mich fragwürdig stimmt, ist hingegen die Haltung der FDP, die im Richtplan die Reduktion der Parkplätze um 10 % fordert. Man spricht von einem Abbau von zwischen 700 bis 800 Parkplätzen. Vom Rest sollen zudem 700 Parkplätze elektrifiziert werden und ausschliesslich den Elektrofahrzeugen zur Verfügung stehen. Dies kommt einem zusätzlichen Abbau von Parkplätzen gleich. Denn wenn kein Elektrofahrzeug einen Parkplatz benötigt, steht der Parkplatz einfach leer. Das bedeutet gesamthaft einen Abbau von rund 18 %. Es werden somit viel mehr Parkplätze abgebaut als die genannten 10 %. Aber die FDP setzt immerhin eine konkrete Anzahl fest – anders als die SP. Die SP kündigt den historischen Parkplatzkompromiss komplett. Sie sagt in ihrem Antrag: «In der City und citynahen Gebieten werden die oberirdischen Parkplätze gesamthaft reduziert». Es werden keine konkreten Zahlen genannt. Weiter wird gefordert, dass die Parkieranlagen auch noch auf die Ansprüche der höheren Aufenthaltsqualität abgestimmt werden müssten. Auch hier äussert sich die SP nicht konkret. Am Ende des SP-Antrags bleibt nur noch die gesamthafte Reduktion der oberirdischen Parkplätze. Wir können keinen einzigen der nun präsentierten Anträge unterstützen. Nicht jenen der FDP, der fast 20 % der Parkplätze abbauen möchte, und nicht jenen der SP, der den radikalen Abbau von Parkplätzen fordert. Zu den Grünen und der AL muss ich mich nicht mehr äussern. Wir werden unsere Haltung später entsprechend im Abstimmungsverhalten kundtun.

Severin Pflüger (FDP): Ich habe etwas Mühe mit den Erklärungen von Marco Denoth (SP) und dem Problem des Verhandelns und Nicht-Verhandelns. In jenen Zeiten, inner-

halb derer gemäss seiner Aussage keine Gespräche stattgefunden haben, haben durchaus Gespräche stattgefunden. Die SP war auch dabei, als ein Gespräch in den Geschäftsräumlichkeiten der Cityvereinigung im 3. Stock der Löwenstrasse 61 stattfanden. Es gab auch Telefongespräche. Man hat aber damals besprochen, dass darüber Still-schweigen vereinbart wird. Nun wird es durch Marco Denoth (SP) ganz anders dargestellt. Fakt ist: Wir hätten gerne verhandelt, aber mit der SP war dies nicht möglich, weil deren Fraktion innerlich in diesem Thema derart gespalten war, dass sie keine eigene Lösung zustande gebracht hat. Die Delegation der SP hatte kein sauberes Verhandlungsmandat. Wenn nun der schwarze Peter herumgeschoben wird, muss diese Geschichte entgegen der ursprünglichen Absicht offengelegt werden, obwohl man es eigentlich der SP zuliebe nicht tun wollte. Man hätte sie gerne in Schutz genommen. Tatsache ist aber, dass die SP immer wieder aufgelaufen ist, weil sie ohne Verhandlungsmandat zu den Verhandlungen kam. Um einen Kompromiss zu kündigen, braucht es nur eine Seite. Der Kompromiss wurde durch den SP- und AL-dominierten Stadtrat gekündigt, die den Richtplaneintrag vorgenommen haben, ohne eine Vernehmlassung bei den involvierten Personen durchzuführen. Es fand lediglich eine Pressekonferenz statt. Das Verhandeln überliess man danach den Gemeinderäten. Diese waren überfordert, weil sie in ihren Fraktionen keine guten Verhandlungsmandate zurechtzimmern konnten. Gekündigt wurde der Kompromiss einseitig von der links-grünen Mehrheit. Für einen gemeinsamen neuen Abschluss braucht es zwei Seiten. Auf der Seite der Cityvereinigung war die Bereitschaft dazu vorhanden. Man ging mit dem Vorschlag zur NZZ, weil man hoffte, dass man dadurch Schwung, Bewegung und etwas öffentlichen Druck in die Verhandlung bringen könnte. Doch nicht einmal das reichte aus, damit man ernsthafte Verhandlungen hätte führen können. Niemand konnte eine Mehrheit für einen Neuabschluss zusammenbringen.

Ernst Danner (EVP): Der NZZ-Journalist Daniel Fritzsche zitierte im Zusammenhang mit der Diskussion um den Kompromiss kürzlich Bruno Kammerer: «Man darf den politischen Widersacher nicht zu Tode dominieren, sondern sollte ihn schätzen, weil er einen dazu zwingt, nachzudenken.» In den drei Jahren, seit ich wieder im Gemeinderat bin, habe ich den Eindruck erhalten, dass das Durchregieren der einen Seite sehr viel Gewicht hat. Die EVP ist oft der gleichen Meinung. Aber man muss auch sehen, dass es eine andere Seite gibt. Beim «Parkplatzkompromiss» kam eine Gegenofferte. Diese wurde nicht wirklich diskutiert. Aus unserer Sicht handelte es sich um eine faire Gegenofferte für einen neuen Kompromiss. Sie wurde jedoch relativ schnöde zur Seite gewiesen. Die Hoffnung oder Erwartung, dass im November eine klare Mehrheit dem allem zustimmt, ist nicht völlig unberechtigt. Die linke Seite kann ein bisschen machen, was sie will. Das ist aus unserer Sicht nicht sehr gut. Wir möchten dafür plädieren, dass man den Minderheitsantrag der FDP annimmt.

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

STR Richard Wolff: Ich habe nun die Diskussionen mit all ihren überraschenden Neben- und Untertönen und scheinbaren Geheimverhandlungen, die offenbar stattgefunden haben sollen verfolgt. Nach diesen Diskussionen muss ich sagen: Das, was der Stadtrat in dieser Frage präsentiert hat, ist tatsächlich ein Kompromiss. Es ist ein Kompromiss zwischen den weitergehenden Forderungen bezüglich totaler Abschaffung des historischen Parkplatzkompromisses und auf der anderen Seite der Forderung, dass man nichts ändern soll. Als wir unseren Antrag gestellt haben, wussten wir, dass es diese Positionen gibt. Aufgrund dieses Wissens, dieser weit auseinandergehenden Positionen und Maximalforderungen auf beiden Seiten, hat der Stadtrat den Antrag gestellt,

dass wir den historischen Parkplatzkompromiss neu definieren. Wir haben im Sinne eines Mittelwegs zwischen der Möglichkeit, alles aufzugeben, und der Möglichkeit, alles bleiben zu lassen, wie es bisher war, einen Abbau um 10 % vorgeschlagen. Eine Reduktion von 10 % scheint uns ein guter Mittelweg zu sein. Die Reduktion geht auch auf das Thema der attraktiven Innenstadt zurück. Von den Vorschlägen, die wir im Zusammenhang mit der attraktiven Innenstadt gemacht haben, haben wir mit 10 % weniger Parkplätzen in der Innenstadt genügend Reduktionspotenzial, um die entsprechenden Projekte, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren anstehen, auch umzusetzen. Wir sind überzeugt, dass ein Abbau von 10 % ausreichend ist. Deshalb waren wir der Ansicht, dass man den Kompromiss nicht vollständig aufheben muss. Das ist der wesentliche Grund. Es ist ein Kompromiss zwischen zwei Forderungen, die beide sehr viel weiter gehen. Eine Reduktion um 10 %, eine fixe Zahl, gibt uns auch einen Rahmen. Deshalb glauben wir, dass dies eine gute Lösung ist. Es gibt uns einen Rahmen innerhalb dessen, wo wir Projekte je nachdem, wo und wie sie anfallen, auch umsetzen können, ohne im Einzelfall jedes Mal wieder die Frage durchzudiskutieren, ob man überhaupt abbauen soll oder nicht. Wenn die 10 % heute gesprochen werden, ersparen wir uns zahlreiche Diskussionen, die wir danach immer wieder führen müssten. Es wären vermutlich ähnlich lange Diskussionen wie heute. Wir würden uns ersparen, dass wir diese nachher jedes Mal im Einzelfall führen müssten. Es ist die bessere Lösung, wenn wir mit den 10 % einen Rahmen haben, innerhalb dessen wir uns bewegen können und nicht jedes Mal die Grundsatzdiskussion wieder neu führen müssen. Ich musste hier nochmals eine Lanze brechen auch für einen Antrag des Stadtrats. Bei allen anderen Anträgen konnten wir einverstanden sein, wir fanden sie vielleicht sogar gut und haben daran mitgearbeitet. Im vorliegenden Fall bleibt aber tatsächlich eine Differenz zwischen Mehrheit, Minderheit und Stadtrat. Ich bin der Meinung, dass der Stadtrat einen guten Mittelweg gefunden hat.

Änderungsantrag 48 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / (1) Historischer Parkplatzkompromiss

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

(1) Historischer Parkplatzkompromiss Cityparkplätze

Die Strategien für Parkieranlagen sind mit den Ansprüchen einer hohen Aufenthaltsqualität in der City abzustimmen. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können werden deshalb oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf gesamtthaft reduziert. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue Zone Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.

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

(1) Historischer Parkplatzkompromiss

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können öffentlich zugängliche oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die deren Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990/2019 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Oberirdische Parkplätze im Umfang von 10 Prozent des Stands von 2019 sollen in Parkierungsmöglichkeiten für umweltfreundliche Fahrzeuge mit Auflademöglichkeiten (im Konzessionsverfahren und für die

Stadt Zürich budgetneutral) umgenutzt werden. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.

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

(1) Historischer Parkplatzkompromiss

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.

Abbildung 6.1 Perimeter «Historischer Parkplatzkompromiss»

Die Minderheit 3 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(1) Historischer Parkplatzkompromiss

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz. Am historischen Parkplatzkompromiss wird festgehalten.

Mehrheit:	Pascal Lamprecht (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Christine Seidler (SP)
Minderheit 1:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP)
Minderheit 2:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Brigitte Fürer (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)
Minderheit 3:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)

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

Antrag Stadtrat	0 Stimmen
Antrag Mehrheit	40 Stimmen
Antrag Minderheit 1	40 Stimmen
Antrag Minderheit 2	23 Stimmen
Antrag Minderheit 3	<u>16 Stimmen</u>
Total	119 Stimmen
= absolutes Mehr	60 Stimmen

Keiner der Anträge erhält das absolute Mehr; für die 2. Abstimmung ist der Antrag des Stadtrats ausgeschieden.

2. Abstimmung:

Antrag Mehrheit	39 Stimmen
Antrag Minderheit 1	39 Stimmen
Antrag Minderheit 2	24 Stimmen
Antrag Minderheit 3	<u>16 Stimmen</u>
Total	118 Stimmen
= absolutes Mehr	60 Stimmen

Keiner der Anträge erhält das absolute Mehr; für die 3. Abstimmung ist der Antrag der Minderheit 3 ausgeschieden.

3. Abstimmung:

Antrag Mehrheit	64 Stimmen
Antrag Minderheit 1	39 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>0 Stimmen</u>
Total	103 Stimmen
= absolutes Mehr	52 Stimmen
Enthaltungen	16

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 49

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Pascal Lamprecht (SP): Die Innenstadt City ist nicht das einzige Quartierzentrum. Es gibt auch noch zwei Subzentren Oerlikon und Altstetten. Abgesehen von der Umbenennung von «Innenstadt» zu «Quartierzentrum» möchte man mit diesem Antrag auch nochmals betonen, dass das notwendige Parkplatzangebot in Parkieranlagen konzentriert wird, und dass entsprechend Strassenparkplätze aufgehoben werden können. Uns ist bewusst, dass dies einigen Personen zu weit und anderen zu wenig weit geht. Deshalb haben wir hier keine Mehrheit. Wir können aber damit leben und werden in konkreten Projekten in unseren Quartierzentren der Verwaltung auf die Finger schauen.

Dominique Zygmunt (FDP): Die Mehrheit besteht aus der AL, der GLP, der SVP und

der FDP. Ich habe nicht von allen der Parteien eine Rückmeldung erhalten. Falls ich deswegen wesentliche Argumente nicht erwähnen sollte, kann man diese gerne in einem separaten Votum ergänzen. Die Gründe, die ich erhalten habe, sind unterschiedlich. Das ist auch legitim. Es gibt weitverbreitete Fragezeichen zur Formulierung des Antrags. Man stört sich vor allem daran, dass er sehr unbestimmt formuliert ist. Im RP SLÖBA hat man sehr viele Quartierzentren geschaffen. Viele Plätze wurden zu Quartierzentren. An jenen Orten, wo sich das Leben auch abspielen soll – man spricht hier auch von Erdgeschossnutzungen und kommerziellen Aktivitäten – möchte man nun Parkplätze abbauen. Das widerspricht sich aus unserer Sicht ziemlich stark. Ebenfalls ist nicht klar, ob bei den Quartierzentren tatsächlich Parkhäuser gebaut werden sollen. Wenn man den Antrag liest, könnte man durchaus zu diesem Schluss kommen. Weiter ist beim Antrag nicht klar, ob auch Veloabstellplätze mitgemeint sind oder nicht.

Änderungsantrag 49 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neues Ziel (2)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(2) Nutzung öffentlicher Flächen in Quartierzentren

Die Strategien für Parkierungsanlagen sind mit den Ansprüchen einer hohen Aufenthaltsqualität in Quartierzentren abzustimmen. Das für Quartierzentren notwendige Parkplatzangebot wird in Parkierungsanlagen konzentriert, die Strassenparkplätze werden entsprechend aufgehoben. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind prioritär in Fussgänger-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche umzugestalten oder gegebenenfalls dem Veloverkehr zur Verfügung zu stellen. Dies mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen der Quartierzentren zu verbessern.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 50

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): *Mit diesem Antrag möchten wir unter den Zielen etwas Neues einfügen. Es geht um allgemeine Grundsätze zum Thema Parkplätze und nicht um den historischen Parkplatzkompromiss. Es geht um Parkplätze in der gesamten Stadt. Unser Vorschlag lautet wie folgt: Auf dem gesamten Stadtgebiet sollen genügend Parkplätze für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung stehen. Wichtig ist der Begriff «genügend». Wir wollen keine Maximalforderung stellen, es sollen einfach genügend Parkplätze vorhanden sein. Wenn oberirdische Parkplätze abgebaut werden, sollen diese durch gleichwertige Parkplätze ersetzt werden. Insbesondere sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden, von Besucherinnen und Besuchern, und von Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen. Wenn man sich vor Augen führt, was dies alles beinhaltet, wird auch klar,*

dass eine unterirdische Garage, möglicherweise sogar eine private unterirdische Garage, nicht gleichwertig ist oder nicht verglichen werden kann mit oberirdischen Parkplätzen. Zudem braucht es nicht nur Parkplätze für Autos – einem Fahrzeug, das vier Räder hat –, sondern für ganz unterschiedliche Fahrzeuge. Dazu gehören Motorräder, E-Bikes oder Fahrzeuge, die im Sharing-Modell angeboten werden. Wir fänden es wichtig, dass auch für diese Gruppe Parkplätze angeboten werden können. Dies möchten wir mit diesem Antrag verankern.

Markus Knauss (Grüne): *Die FDP möchte mit dem Antrag etwas für alle tun. Er ist eine Art Tutti-frutti und man versteht nicht so richtig, worum es im Antrag eigentlich geht. Aber ein Satz ist klar und deutlich: «Im gesamten Stadtgebiet stehen genügend Parkplätze für die verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung.» So wie es in der Innenstadt verfehlt ist, exklusive Nutzungsansprüche von Parkplätzen für das raumfressendste und ineffizienteste Verkehrsmittel, das Auto, bereitzustellen, so ist es auch in den übrigen Stadtquartieren unnötig. Zudem ist es städteplanerisch verfehlt. Wir haben einen extremen Nutzungsdruck in Zürich und kämpfen um jede Parzelle. Wir sehen nicht ein, warum diese für Parkplätze zur Verfügung gestellt werden sollen. Die FDP hätte vielleicht auch einmal den Bericht zum Netto-Null-Ziel 2040 lesen müssen, den die Stadt erarbeitet hat. Dort steht klar, dass der Parkraum begrenzt werden soll und die Parkplätze ab 2020 stark abgebaut werden sollen. Die FDP widerspricht mit diesem Antrag ihren eigenen kommunikativen Zielen. Wir lehnen den Antrag ab.*

Weitere Wortmeldung(en):

Sven Sobernheim (GLP): *Dominique Zygmunt (FDP) sagte, man dürfe auch E-Bikes auf Parkplätze stellen. Ich bin gespannt, was die Stadtpolizei dazu sagt, wenn ich mein E-Bike oder ein E-Trottinett eines Sharing-Anbieters auf einen Blaue-Zone-Parkplatz stelle. Es wird nicht lange dort stehenbleiben. Parkplätze gehören Automobilen. Für alle anderen Fahrzeuge gibt es Abstellplätze. Das steht so im Gesetz und ist auch im Richtplan entsprechend eingetragen. Parkplätze sind ausschliesslich für ein Automobil mit vier Rädern vorgesehen.*

Änderungsantrag 50 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / (2) Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen (stadtweit)

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

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

- (2) Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen (stadtweit) Angemessene Parkplatzversorgung in der Stadt Zürich

Im gesamten Stadtgebiet sollen nach Möglichkeit unterirdische Parkieranlagen und private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartierversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen zu berücksichtigen. Die durch eine Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen. Im gesamten Stadtgebiet stehen genügend Parkplätze für die verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung. Oberirdisch abgebaute Parkplätze müssen durch gleichwertige Parkplätze ersetzt werden. Die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher, Menschen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen sowie des Gewerbes werden unabhängig der zur Verfügung stehenden privaten Sammelgaragen berücksichtigt. Dazu gehören Parkplätze für unterschiedliche Mobile, wie etwa Motorräder, E-Bikes oder im Sharing-Modell angebotene Fahrzeuge.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 51

Kommissionsmehrheit/-minderheiten:

Markus Knauss (Grüne): Wir kommen zu einer eigentlichen Ausführungsbestimmung des Planungs- und Baugesetzes. Das sehr bürgerlich geprägte Planungs- und Baugesetz des Kantons (PBG) ging ursprünglich von einem Bild eines schlanken Staates aus. Der Staat soll nur dort tätig werden, wo es ihn wirklich braucht. Im PBG ist festgehalten, dass es den Staat bei Parkplätzen explizit nicht braucht. Paragraph 242 legt fest, dass die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere der Motorfahrzeuge so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Ein Hinweis: Es handelt sich um ein älteres Gesetz, von daher sind von der Formulierung her vermutlich auch Benutzerinnen mitgemeint. Klar ist: Wenn wir im Bereich Infrastruktur oder im Verkehrsbereich tätig sind, dauert es Jahre oder Jahrzehnte, bis etwas so ist, wie man es sich vorgestellt hat. Für eine Übergangszeit haben wir rund 35 000 Parkplätze der Blauen Zone markiert. Diese stehen auf öffentlichem Raum, wo sie das PBG eigentlich nicht haben will. Sie sollten sich auf privaten Arealen befinden. Nun gab es in der Übergangszeit oder in der Entwicklung der Stadt im Laufe der Zeit gewisse Inkonsistenzen. Private wurden mit der Parkplatzerstellungspflicht gezwungen, teure Parkplätze für ihre Benutzerinnen und Benutzer zu bauen. Gleichzeitig hat es die öffentliche Hand verpasst, in gleichem Umfang öffentliche Parkplätze abzubauen, wie neue Parkplätze durch Private erstellt wurden. Als Resultat davon stehen viele Parkplätze von Privaten leer, können nicht vermietet werden oder nur weit unter ihrem Preis. Das bedeutet, dass Wohnungsmieterinnen und -mieter diese Parkplätze quersubventionieren müssen, egal, ob sie einen Parkplatz gemietet haben oder nicht. Die öffentliche Hand hat Parkplätze nicht abgebaut. Dies hat dazu geführt, dass die Blaue-Zone-Parkplätze ein konkurrenzlos günstiges Angebot darstellen, weil ein Privater nie einen solchen Preis anbieten kann. Das sogenannte Bieler Modell bietet einen Ausweg aus diesem Dilemma. Es funktioniert gut und ist sehr erfolgreich. Wir möchten dieses Modell in Zukunft gerne einführen. Parkplätze in der Blauen Zone sollen nur dann zur Verfügung gestellt werden, wenn am Wohnort oder am Geschäftssitz keine Möglichkeit besteht, einen Parkplatz zu nutzen. Das ist ein Gewinn für alle. Einerseits erhält die Stadt dadurch mehr Freiraum. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt erhalten mehr Freiraum, den man sinnvoll nutzen kann. Auf der anderen Seite können Liegenschaftsbesitzer, die man gezwungen hat, Parkplätze zu bauen, diese besser nutzen und auch vermieten. Von daher sollte man diesem Grundsatz im Richtplan zustimmen. Die genauen Ausführungen werden in der entsprechenden Parkgebührenverordnung diskutiert werden. Vorerst geht es um den Grundsatz, was wir planerisch in dieser Stadt wollen.

Dominique Zygmunt (FDP): Die Minderheit 1, bestehend aus SVP und FDP, beantragt, den Abschnitt zur Kompensation der Blaue-Zone-Parkplätze ersatzlos zu streichen. Der

Stadtrat möchte mit seiner Version die Zahl der Pflichtparkplätze bei Wohn-Ersatzneubauten in der Blauen Zone aufheben. Dabei vermischt der Stadtrat aber Kraut und Rüben. Ein Pflichtparkplatz in einer Garage oder auf privatem Grund ist nicht vergleichbar mit einem Parkplatz in der Blauen Zone. Die Frage ist, was Besucherinnen und Besucher machen sollen, Leute, die einfach kurz dort parken möchten. Nicht jeder Parkplatz ist genau gleich. Dieser wichtige Punkt müsste berücksichtigt werden. Das ist aber wohl kaum der springende Punkt an dieser Debatte. Personen, die eine Blaue-Zone-Anwohnerinnen und -Anwohnerparkkarte haben, wären betroffen von dem, was man hier einführen möchte. Es ist eine absolute Verschärfung des Regimes, was Blaue Zonen in der Stadt Zürich betrifft. Man möchte mit diesem Vorschlag erreichen, dass nur noch jemand in der Blauen Zone eine Karte haben darf, wenn er beweisen kann, dass nirgendwo anders ein Parkplatz gefunden werden kann. Es werden einmal mehr Parkplätze der Blauen Zone mit privaten Parkplätzen vermischt. Doch das ist nicht einmal das grösste Problem. Was hier den Zürcherinnen und Zürichern zugemutet wird, ist nichts anderes als eine Preissteigerung. Leute mit einer privaten Garage werden einen Parkplatz finden mit dem, was hier eingeführt werden soll. Doch dieser wird deutlich mehr kosten. Es ist verwunderlich, dass man sich plötzlich um die privaten Hauseigentümerinnen und -eigentümer kümmert. Das war mir bisher von der Politik jener Parteien nicht bekannt, die diesen Vorschlag gebracht haben. Die privaten Hauseigentümerinnen und -eigentümer sollen plötzlich ihre Parkgaragen füllen dürfen. Hier wäre es sinnvoller, den Markt spielen zu lassen. Wer sich einen gedeckten Parkplatz in einer Parkgarage leisten will, soll das tun können. Wer einen Parkplatz in einer blauen Zone bevorzugt, den er vielleicht auch nicht immer braucht, soll auch weiterhin einen solchen Parkplatz haben dürfen. Mit dem Vorschlag wendet man sich von dem ab, was heute gilt. Ich habe berechnet, was dies zur Folge haben könnte. Aktuell sind rund 30 000 bis 35 000 Bewilligungen ausgestellt. Für diese müsste man künftig einen Nachweis erbringen, dass man auch wirklich Anrecht auf den entsprechenden Parkplatz hat. Das ist eine unglaubliche Bürokratie, wenn man davon ausgeht, dass für jede Bewilligung eine Stunde Arbeit eingesetzt werden muss, sei dies vom Antragsstellenden oder vom Kontrollierenden. Das ergibt 20 Vollzeitstellen im Jahr. Sicher nicht alle zu 100 % beim Staat, aber irgendwo 20 Stellen, die es braucht, um diesen Vorschlag umsetzen zu können. Wir halten dies absolut nicht für sinnvoll. Es wird ein grosser Punkt in der Debatte des Verkehrsrichtplans sein, wenn es auf die Volksabstimmung zugeht. Den Wechsel dieser Bewilligungspraxis werden viele Personen nicht gut finden.

Sven Sobernheim (GLP): Die GLP folgt dem Antrag des Stadtrats. Wenn eine grosse neue Überbauung mit einer grossen Parkierungsanlage entsteht, ist aus unserer Sicht die Kompensation von Blaue-Zone-Parkplätzen möglich. Wenn es etwas zu kompensieren gibt, kann man das auch tun. Der Bericht in Studien des Tiefbauamts, der diese Kompensation fordert, entstand vor acht oder neun Jahren. Dass die Kompensation funktioniert, haben wir bereits gesehen, so zum Beispiel auf der Strecke zwischen Bucheggplatz und Waidspital. Ohne eine grosse öffentliche Diskussion wurde die Blaue Zone abgebaut, weil in jenem Gebiet eine neue Überbauung entstand, die zahlreiche Parkmöglichkeiten bietet. Wer die Parkplatzverordnung der Stadt gelesen hat, weiss, dass man nicht nur Bewohnerparkplätze erstellen muss, sondern auch Besucherparkplätze, Kundenparkplätze oder Beschäftigtenparkplätze. Von daher ist auch das nicht der Grund, der gegen die Kompensation in der Blauen Zone spricht. Was aber gegen den Antrag der Mehrheit spricht: Die Parkkartenverordnung befindet sich in der Kommission, man kann dieses Thema dort behandeln. Es gibt keinen Grund, nun ein Grundsatz-Blabla in den Richtplan zu schreiben, wenn man bereits die faktische Verordnung hat und diese in der Kompetenz des Gemeinderats liegt. Von daher stimmen wir mit dem Stadtrat und bestätigen ihm den Grundsatz der Kompensation.

Änderungsantrag 51 zu Kapitel Parkierung MIV / 6.2 Ziele / (3) Kompensation Blaue Zone

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

(3) KompensationBlaue Zone

Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkieranlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung sollen die Parkplätze der Blauen Zone reduziert werden. Einerseits sind Parkplätze der Blauen Zone nur zur Verfügung zu stellen, sofern am Wohnort oder Geschäftssitz keine Möglichkeit besteht, privaten Parkraum zu nutzen. Andererseits soll im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze, Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen.

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

(3) Kompensation Blaue Zone

Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkieranlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung soll im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze, Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen.

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

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

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

Antrag Stadtrat / Minderheit 2	13 Stimmen
Antrag Mehrheit	63 Stimmen
Antrag Minderheit 1	<u>40 Stimmen</u>
Total	116 Stimmen
= absolutes Mehr	59 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 52

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): *Wie an vielen Stellen im Richtplan teilen wir die Ziele und*

Massnahmen des Stadtrats. Es geht hier lediglich um eine Verdeutlichung. Das Parkleitsystem sollte zwei zusätzliche Elemente haben. Erstens: Es muss sich um eine App handeln, die grundsätzlich so funktioniert, dass man als Autofahrerin oder als Autofahrer sieht, wo sich jene Parkhäuser befinden, die sich am besten für die persönlichen Bedürfnisse eignen, zum Beispiel Parkhäuser mit E-Ladestationen oder Parkhäuser mit einer bestimmten Höhe der Parkhauseinfahrt. Zweitens und ebenso wichtig: Das Parkleitsystem soll in einer allgemeinen Mobilitäts-App integriert sein. Nur auf diese Weise kann die Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs effektiv funktionieren. Dies kann man auch am Beispiel der Benelux-Länder sehen, die sehr schnell umstellen konnten, als sie es geschafft haben, beinahe autofreie Innenstädte zu haben, weil sie Parkleitapps haben, die sehr gut funktionieren und sehr übersichtlich sind.

Markus Knauss (Grüne): *Sven Sobernheim (GLP) sagte in seinem Votum zu Antrag 51, wir würden ein Grundsatz-Blabla im Richtplan eintragen wollen. Immerhin haben wir einen Grundsatz eingetragen. Cathrine Pauli (FDP) warnt stets vor einem regulatorischen Overkill. Nun scheint die FDP wild entschlossen, eine App in einen Richtplan zu schreiben, obwohl man in fünf Jahren vielleicht auf eine komplett andere Weise kommuniziert. Das wäre nun wirklich ein regulatorischer Overkill. Es mag sich durchaus um eine sinnvolle Idee handeln, aber man sollte dies nicht in dieser Form in einen Richtplan schreiben. Ich kann das vor dem Hintergrund der Diskussionen, die wir bis anhin geführt haben, nicht verstehen.*

Änderungsantrag 52 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / (4) Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs

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

(4) Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs

Das Parkleitsystem in der City, in Oerlikon, Zürich-West und weiteren Gebieten fördert eine gleichmässige Auslastung der öffentlichen und privaten Parkhäuser und trägt dazu bei, Fahrten zur Suche nach Parkplätzen zu reduzieren. Zur Zielerreichung soll das Parkleitsystem in eine Mobilitäts-App integriert werden unter Einbezug privater Anbieterinnen und Anbieter und gegebenenfalls mittels Parkplatz-Reservationssystem.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 53

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): *Vor nicht allzu langer Zeit haben wir im Rat im Zusammenhang mit dem Projekt «Pikmi» (On Demand-Angebot öffentlicher Verkehr) bereits über Taxis gesprochen. Taxis sind eine wichtige Ergänzung im öffentlichen Personenverkehr. Meis-*

tens befördern sie Personen von ÖV-Haltestellen bis zum endgültigen Zielort. Sie unterstehen der Beförderungspflicht. Im Siedlungsrichtplan sind wir bei der Planung von einem Zuwachs von 100 000 bis 120 000 Einwohnern ausgegangen. Das entspricht ungefähr einer Zunahme von 30 %. Dementsprechend muss unter anderem auch der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. Taxis gehören hier auch dazu. Ein Ausbau von 10 % mehr Taxistandplätzen ist somit nicht nur angemessen, sondern auch notwendig. Diese sollen aber nicht auf Kosten von öffentlichen Parkplätzen erstellt werden, sondern bei Umsteigeplätzen zusätzlich mitberücksichtigt und ergänzt werden.

Sven Sobernheim (GLP): Ich werde die Haltung der Mehrheit der Kommission vertreten, möchte aber zuerst noch auf das Votum der Minderheit eingehen. Taxis ergänzen den öffentlichen Verkehr. Ich selber nutze Taxis vor allem dann, wenn der öffentliche Verkehr nicht fährt oder ich in einem Zustand bin, in dem ich den öffentlichen Verkehr nicht nutzen sollte. Das Taxi ist ein wichtiges Angebot in dieser Stadt. Aber es ist kein ÖV-Angebot. Die Frage ist auch, ob die Antragsstellenden die Diskussion rund um das Taxigesetz verpasst haben. Die Diskussion drehte sich dort nur noch um Uber und all die betreffenden Apps. Ich kann mir nicht erklären, wie man nach jener Diskussion noch einen Ausbau von Taxiabstellplätzen fordert. Nehmen wir als Beispiel den Bahnhof Oerlikon. Der damalige Tiefbauvorsteher liess dort sechs bis acht neue Taxiabstellplätze erstellen. Bisher habe ich auf diesen Plätzen nie mehr als ein Taxi stehen sehen. Taxiabstellplätze funktionieren nur, wenn sie sehr zentral gelegen sind, direkt erreichbar sind und ein Überangebot an Nutzenden besteht, so wie dies am Hauptbahnhof oder vielleicht noch am Limmatquai der Fall ist. Aber an vielen Orten in der Stadt sind Taxiabstellplätze keine Mangelware, sondern eher ein Überangebot. Es gibt deshalb keinen Grund, mehr Taxiabstellplätze zu markieren für etwas, das heute eher über Digitalisierung als über physische Präsenz funktioniert.

Änderungsantrag 53 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / (5) Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten

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

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

(5) Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten ausbauen

An wichtigen Umsteigeplätzen zum ÖV (wie Hauptbahnhof oder S-Bahnhöfe) sowie an weiteren Standorten mit hohem Publikumsverkehr (am Rand von Fussgängerzonen und bei publikumsintensiven Einrichtungen) werden 10 Prozent mehr Taxistandplätze angeboten. Auf eine Umnutzung der bestehenden öffentlichen Parkplätze wird dabei verzichtet.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 54

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Derek Richter (SVP): Das Thema wurde bei Antrag 28 schon einmal gestreift. Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat die Leistungen des Schwerverkehrs, der Logistik, zu Beginn der Pandemie als «sackstark» betitelt. Lebensmittel und WC-Papier wurden damals durch Hamsterkäufe knapp. Der Schwerverkehr war für die Nachlieferung zuständig. Auch zahlreiche Gegenstände im aktuellen Ratssaal wurden mit Lastwagen transportiert. Chauffeure und Chauffeusen haben die gesetzliche Verpflichtung, Ruhezeiten einzuhalten. Daher beantragen wir, an den Ein- und Ausfallachsen der Stadt Zürich Parkplätze für Lastwagen zu erstellen. Ein Teil dieser Parkplätze soll mit einer Ladeinfrastruktur versehen werden. Der Fortschritt macht auch vor Lastwagen nicht Halt. Mittlerweile werden über 50 Lastwagen in der Schweiz mit Wasserstoff betrieben. Bei Antrag 28 wurde von der Mehrheit moniert, dass die Aufladung der Batterien an den jeweiligen Heimatstandorten geschehen soll. Es geht aber nicht nur darum. Auch für Klimaanlage beziehungsweise für Standheizungen ist die Versorgung sicherzustellen, damit diese nicht mit fossilen Heizmittel betrieben werden müssen. Daher ist dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Pascal Lamprecht (SP): Wir haben während der Debatte zum Richtplan Verkehr mehrmals gehört, dass gewisse Anträge nicht ganz stufengerecht sind. Das ist hier der Fall. Der vorliegende Antrag gehört nicht wirklich in den Richtplan. Wenn, dann hätte man konkrete Standorte benennen müssen. Doch auch dafür hätten wir zumindest eine Aussage zur Citylogistik gebraucht, wenn nicht ein Konzept. Dann hätte man allenfalls auch gesehen, dass man auch die Feinverteilung prüfen und im Auge behalten muss und nicht unbedingt den Schwerverkehr. Wir hätten hier gerne gewusst, um welche konkreten Standorte es gehen soll.

Änderungsantrag 54 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.2 Ziele / Neues Ziel (6)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(6) Parkierungsanlagen Schwerverkehr

Im Richtplan stehen an mindestens zwölf Standorten Parkplätze für den Schwerverkehr zur Verfügung. Die Benutzung ist während einer Stunde gestattet und von 20.00 bis 06.00 Uhr kostenfrei. Die Parkplätze sind entsiegelt und teilweise mit Strominfrastruktur ausgerüstet.

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

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

Antrag 55

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Markus Knauss (Grüne): Es geht um das Parkhaus Pfingstweid. Der Stadtrat will im Zusammenhang mit der Entwicklung des Maag-Areals einen Ersatzneubau des bestehenden Parkhauses ermöglichen. Bund, Kanton Zürich und Stadt Zürich haben in der Vergangenheit Hunderte von Millionen Franken ausgegeben, um diesen Standort besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Wir haben ein Tram Zürich-West, ein Tram 8 über die Hardbrücke, und es liegt ein Vorstoss vor, der den Ausbau des Bahnhof Hardbrücke fordert. Genau an diesem Ort möchte man nun den planerischen Auftrag erteilen, dass das Parkhaus für immer und ewig erhalten werden soll. Wir verstehen dies nicht. In einem Quartier, das bereits unter dem motorisierten Individualverkehr ächzt, macht es aus unserer Sicht keinen Sinn, dass auch noch ein Parkhaus für die Ewigkeit erhalten werden soll. Man sollte unserem Antrag zustimmen und dem Quartier Erleichterung verschaffen.

Cathrine Pauli (FDP): Die Mehrheit möchte beim Vorschlag der Stadt bezüglich des Eintrags, dass im Zusammenhang mit der Entwicklung des Maag-Areals ein Ersatzneubau erstellt werden soll, bleiben. Es geht hier nicht um ein neues Parkhaus. Das Parkhaus steht bereits. Es gehört einem privaten Eigentümer. Es gibt eine Sondernutzungsplanung von 2014 für dieses Areal. In Art. 22 Abs. 2 Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus (AS 700.240) ist festgehalten, dass man zusätzlich zu der Anzahl Abstellplätzen 280 öffentliche Abstellplätze bewirtschaften darf. Das ist nicht nur behördenverbindlich, sondern privatrechtlich festgehalten. Mit dem vorliegenden Richtplaneintrag, der behördenverbindlich ist, kann man nicht einfach eine Sondernutzungsplanung von 2014 aushebeln. Was uns aber die Stadt mit dem Richtplaneintrag und ihrer Antwort bestätigt, ist, dass der Eigentümer einen Ersatzneubau bauen will. Es wäre schön für das Quartier, wenn an der Ecke Pfingstweid-/Hardstrasse eine Aufwertung eines Parkhauses stattfinden würde, das ich persönlich zurzeit unansehnlich finde, vor allem hinsichtlich der Quartierentwicklung, die man dort in den vergangenen Jahren erleben durfte. Im gleichen Zug möchte die Stadt 150 Strassenparkplätze entlang der Hardstrasse aufheben und den Strassenraum für den Fussgängerverkehr aufwerten. Das ist in diesem Eintrag ebenfalls enthalten. Es ist genau das, was die Grünen wollen: eine Aufwertung von Strassenraum zugunsten von Fussgängern und Velofahrern. Das soll durch diesen Eintrag im Richtplan festgehalten werden. Ich bin etwas irritiert, dass die Grünen gegen diesen vernünftigen Vorschlag des Stadtrats sind. Das entzieht sich unserer Logik. Die Mehrheit hält den Vorschlag der Stadt für sinnvoll.

Änderungsantrag 55 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.3 Karteneinträge / Tabelle 6.1:
Geplante Parkierungsanlagen und Abbildung 6.2: Geplante Parkierungsanlagen / Nr. 2

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

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

Nr.: 2

Objekt: PH Pfingstweid

Funktion: Erschliessung Zentrumsgebiet Zürich West

Vorhaben: Ersatzneubau des bestehenden Parkhauses im Zusammenhang mit der Entwicklung Maag-Areal

Koordinationshinweis: dient zur Verschiebung von Strassenparkfeldern in der Hardstrasse (Aufwertung Quartierzentrum)

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 6.2 Geplante Parkieranlagen und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 93 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 56

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

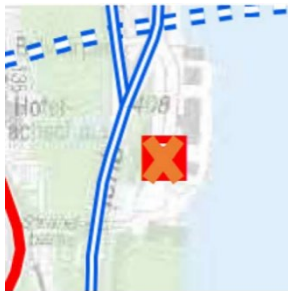
Simone Brander (SP): Mit diesem Antrag soll der bestehende Eintrag für die Parkierananlage bei der Sukkulentsammlung ersatzlos gestrichen werden. Der Ort zwischen dem Strandbad Mythenquai und der Sukkulentsammlung wird heute in erster Linie durch den bestehenden Parkplatz geprägt. Dieser Ort mit 260 Parkplätzen stellt besonders im Sommer eine riesige Hitzeinsel dar. Dies ist nicht mehr zeitgemäss und verunmöglicht eine Weiterentwicklung im Sinne einer ökologischen, kühleren und grüneren Stadt. Die Sukkulentsammlung denkt heute über die Zukunft nach und im Zusammenhang mit einem allfälligen Ersatzneubau der Sammlung wäre der Bau eines Parkhauses möglich. Dieses könnte die für die umliegenden Nutzungen nötigen Pflichtparkplätze aufnehmen. Im Gegenzug könnte man die Abstellplätze der heutigen Parkierananlagen aufheben. Auf diese Weise wird viel Raum frei, den man anstelle der heutigen Parkplatzflächen ökologisch und klimatisch aufwerten kann und der deutlich mehr Möglichkeiten bietet für die künftige Entwicklung in diesem Bereich.

Dominique Zygmunt (FDP): Der Parkplatz bei der Sukkulentsammlung dient den Besucherinnen und Besuchern der Sammlung. Er ist aber auch wichtig für das Strandbad Mythenquai und alle Leute, die gerne an den See gehen und unsere Parkanlagen geniessen. Die Zweckbestimmung dieser Parkierananlage ist im öffentlichen Interesse. Es handelt sich tatsächlich nicht um einen ästhetischen oder klimatischen Höhepunkt unserer Stadt. Es gibt Verbesserungsbedarf. Aber die Komplettaufhebung dieser Parkierananlage ist nicht im öffentlichen Interesse. Es wäre wichtig, dass man den Richtplaneintrag beibehält, denn dieser schliesst nicht aus, dass Verbesserungen vorgenommen werden. Gerade wenn die Sukkulentsammlung ersetzt oder renoviert wird, kann geprüft werden, wie viele Parkplätze es braucht und wie man den Raum besser gestalten kann. Deshalb sind wir dafür, dass man den Richtplaneintrag belässt und damit ausdrückt, dass man weiterhin eine gewisse Anzahl Parkplätze beibehalten möchte, aber dass auch Verbesserungen vorgenommen werden können.

Änderungsantrag 56 zur Richtplankarte Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse / Karteneintrag «bestehende Parkierananlage»

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

Der bestehende Eintrag für eine Parkierungsanlage bei der Sukkulentensammlung ist ersatzlos zu streichen.



Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 61 gegen 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 57

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Simone Brander (SP): Mit dem vorliegenden Antrag soll der bestehende Eintrag für die Parkierungsanlage zwischen der Tramhaltestelle Albisgüetli und dem Waldrand ersatzlos gestrichen werden. Der Parkplatz dient zum grössten Teil nicht Erholungssuchenden, sondern Pendlerinnen und Pendlern und anderen Personen, die in erster Linie die sehr lange Parkierungsdauer, grösstenteils 15 Stunden, schätzen. Das zeigt auch die Tatsache, dass der Parkplatz an Regentagen fast gleich gut ausgelastet ist wie bei schönem Wetter. Das Areal ist eine grosse versiegelte Fläche, die die kühle Waldluft bereits aufwärmt, bevor diese die ersten Wohnhäuser erreicht. Dies entspricht nicht mehr den heutigen Klimazielen der Stadt. Die Kaltluftströme sollten im heissen Sommer dazu beitragen, die Hitze der Stadt zu reduzieren. Der Bereich der Tramhaltestelle könnte zu einem attraktiven Waldzugang direkt vom öffentlichen Verkehr aus umgestaltet werden. Die Umgestaltung des Waldrand-Parkplatzareals wäre eine kurzfristig realisierbare, klimapositive Massnahme, die wirksam und sehr einleuchtend wäre. Vor dem Restaurant Schützenhaus gibt es als Alternative einen riesigen Parkplatz, der selten gefüllt ist. Ebenfalls befindet sich nebenan eine grosse Kiesfläche. Auch wenn man die Parkierungsanlage zwischen der Haltestelle und dem Waldrand streicht, gibt es in der Umgebung noch viele Möglichkeiten, um zu parkieren. Vor allem gibt es noch sehr viel Potenzial, um diesen Teil der Stadt klimafreundlich, zukunftssträchtig und angenehmer für den Fussverkehr umzugestalten. Mit diesem Antrag möchten wir diese Chance nutzen.

Stephan Iten (SVP): Dass der Parkplatz die Kaltluft aufhalten soll, ist eine gewagte Aussage. Die Autos, die dort stehen, sind kaum dafür verantwortlich, dass man dort keine Kaltluft hat. Der Parkplatz ist sehr gut frequentiert, nicht nur von Pendlern. Die Pendler machen eher einen kleinen Anteil aus. Aber wir sollten froh sein, dass sie dort parkieren

und dann auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Die Parkplätze werden aber auch von der Hundeschule genutzt, von Spaziergängern, von Tennisspielern, von der Schiessanlage. Wenn man gesagt hätte, man wolle an diesem Ort eine andere Verwendung wie zum Beispiel ein Stromwindrad planen, hätte man sagen können, dass dies Sinn macht oder nicht. Aber im vorliegenden Fall wird ersatzlos eine Parkierungsanlage gestrichen. Man bietet keine Idee an, was man mit der Fläche machen will, wenn es keine Parkierungsanlage mehr gibt. Falls es nur um die Entsiegelung geht: Darüber haben wir bereits diskutiert. Es gibt genügend Möglichkeiten, Flächen zu entsiegeln und sie trotzdem weiterhin als Parkplatz zu verwenden. Wenn es nur darum geht, haben wir andere Möglichkeiten und müssen den Parkplatz nicht auflösen. Doch auch wenn wir ihn auflösen und dort keine Autos mehr stehen, glaube ich nicht, dass deswegen mehr kalte Luft in die Stadt fließen wird. Wir lehnen den Antrag ab.

Änderungsantrag 57 zur Richtplankarte Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse / Karteneintrag «bestehende Parkierungsanlage»

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

Der bestehende Eintrag für eine Parkierungsanlage zwischen der Tramendstation Albisgütli und dem Waldrand ist ersatzlos zu streichen.



Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 58 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 58

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne): *Wenn ein Ziel nicht mehr vorhanden ist, sollte man auch keine entsprechenden Massnahmen dazu treffen. Wir haben den historischen Parkplatzkompromiss aufgehoben. Von daher kann man die entsprechenden Massnahmen ersatzlos streichen.*

Stephan Iten (SVP): *STR Richard Wolff sagte vorhin, es werde trotzdem noch auf eine*

Art Kompromiss hinauslaufen. Die SP sagte, es sei nicht mehr ein historischer Parkplatzkompromiss, man ersetze ihn aber. Auch dort wurde gesagt, dass man nicht unbedingt das Interesse habe, die Parkplätze radikal abzubauen. Somit werden wir weiterhin auf eine Parkplatzbilanz angewiesen sein. Die Stadt Zürich führt auf dem gesamten Stadtgebiet eine Parkplatzbilanz. Dann spielt es auch keine Rolle, wenn dieser Teil des historischen Parkplatzkompromisses im Richtplan bestehen bleibt. Die Mehrheit war der Meinung, dass man noch einen gewissen Kompromiss führt und dass man die Parkplätze nicht auf null reduziert.

Änderungsantrag 58 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / (1)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

~~(1) Die Stadt sorgt für die Einhaltung und Umsetzung des Historischen Kompromisses zur Parkierung und führt darüber eine Parkplatzbilanz.~~

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 61 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 59

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): Der Antrag hat einen Bezug zum Ziel der Cityparkplätze, dem historischen Parkplatzkompromiss. Hier geht es um die Massnahmen. Uns geht es vor allem um die Fussgängerbereiche. Verschiedene Parteien haben bereits Fussgängerbereiche gefordert, beispielsweise in den Bereichen Stadthausquai bei der Limmat, Zähringerplatz oder Löwenstrasse. Eine Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass diese Forderung im Richtplan verankert werden muss. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Wir zeigen dem Stadtrat den Weg auf. Es gibt zahlreiche Beispiele von anderen Städten wie zum Beispiel Schaffhausen mit dem Herrenacker. Ich fände es schön, wenn wir auch in Zürich richtige Fussgängerbereiche hätten, und ich freue mich jetzt schon, dass wir möglicherweise solche Bereiche erhalten könnten.

Cathrine Pauli (FDP): Ich möchte nochmals in Erinnerung rufen, dass wir von einem Planungshorizont von 25 Jahren sprechen. Mit dem vorliegenden Antrag wird bezüglich Kapitel 6.4, Massnahmen für Parkierung, ein Konzept gefordert – ein Konzept für die nächsten 25 Jahre. Keine Umsetzung, sondern ein Konzept. Aus unserer Sicht ist das eine Art Begleitpostulat, bei dem man danach eine Umsetzung formulieren kann. Ich möchte erklären, wie die Geschichte in der Kommission vonstatten ging. Es war ein Vorschlag der Verwaltung. Ursprünglich hatte die SP verlangt, dass man von der Löwenstrasse spricht, dass man eine breite Allee, Pocket-Parks mit Blumen und Sitzgelegenheiten ergänzt. Nun will man eine Wischiwaschi-Formulierung, eine Massnahme dar-

aus machen, mit allen Beteiligten ein Konzept für die Aufwertung der Innenstadt zu erarbeiten. Da ist noch nichts umgesetzt. Die Minderheit lehnt den Antrag ab.

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): *Einige Ergänzungen zum Votum des Mehrheitssprechers. Mit diesem Antrag machen wir ein Konzept behördenverbindlich. Das Konzept existiert aber bereits. Es befindet sich zurzeit in der Verkehrskommission und ist die Antwort des Stadtrats auf die Motion Aufwertung Innenstadt, wo er mit einem Abbau von 10 % der Parkplätze gearbeitet hat, so, wie es der Stadtrat ursprünglich im Richtplan haben wollte. Deshalb hat der Stadtrat auch gesagt, dass es ausreicht, wenn wir 10 % der Parkplätze abbauen, und hat seine Ideen präsentiert. Mit dem vorliegenden Antrag schreiben wir diese Umsetzung in den Richtplan. Dies ist für die GLP ein gangbarer Weg. Deshalb stimmen wir hier mit der Mehrheit, auch wenn wir die Cityparkplatz-Formulierung nicht unterstützt haben.*

Änderungsantrag 59 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (1)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

- (1) Die Stadt erarbeitet zusammen mit den Betroffenen ein Konzept für die Aufwertung der Innenstadt und der innenstadtnahen Gebiete für den Stadtraum und das Stadtklima sowie den Fuss- und Veloverkehr.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 60

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Roger Bartholdi (SVP): *Bei den Anträgen 60 und 62 unterliegt die Mehrheit der Kommission einem Grundlagenirrtum. Wenn man vom Bau von Parkhäusern spricht, geht es nicht darum, ob man mehr oder gleichviel Parkplätze erhält. Das wird nirgendwo festgehalten. Es geht nur darum, dass man Parkhäuser bauen kann. Bei Antrag 60 fordern wir, dass auf dem Stadtgebiet mögliche Standorte geprüft werden, um dies umzusetzen. Die Vorteile von Parkhäusern liegen darin, dass man oberirdisch mehr Platz schafft, zum Beispiel für eine Parkanlage, eine Veloroute, eine Fussgängerzone oder für den öffentlichen Verkehr. Es geht nicht darum, dass diese Parkhäuser zusätzliche Parkplätze bieten müssten. Die Parkplätze könnten kompensiert werden oder auch nicht. Das steht nicht im Antrag. Das ist genau der Grundlagenirrtum, der vorliegt. Ich kann nicht nachvollzie-*

hen, dass man dagegen ist, dass oberirdisch mehr Fläche geschaffen wird und dass geprüft wird, wo man entsprechende Parkhäuser bauen könnte. Dies muss frühzeitig geprüft werden. Der Bau eines Parkhauses braucht Zeit. Deshalb ist es richtig, dass man eine langfristige Planung anstrebt und an diesen Orten eines Tages tatsächlich ein Parkhaus erstellen kann. Ein weiteres Argument: In einem Parkhaus hat es nicht nur Platz für den MIV, sondern auch für andere Fahrzeuge. Das könnten auch Fahrräder sein. Der Antrag lässt alles offen. Dem Antrag ist deshalb zuzustimmen. Ich verweise auch auf die Umsetzung des Postulats 2002/483, das dann endlich abgeschrieben werden könnte.

Markus Knauss (Grüne): Was Roger Bartholdi (SVP) nun ausgeführt hat, ist im Grunde bereits im Richtplangentext enthalten. Man kann Parkieranlagen im öffentlichen Interesse festlegen, die dazu beitragen, öffentlichen Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Warum es hier noch einen Zusatz braucht, erschliesst sich mir nicht. Es wird gefordert, dass mögliche Standorte festgelegt werden. Grundsätzlich hat der Richtplan genau die Funktion, dass man Flächenzuweisungen macht. Die SVP hätte konkrete Standorte nennen können, damit wir darüber diskutieren könnten. Diese Standorte gibt es aber offensichtlich nicht. Das hat einen Grund: Wir haben in der Stadt eine starke Flächenkonkurrenz. Parkhäuser sind keine sehr gute Investitionsanlage, zumindest ausserhalb der Innenstadt. Die SVP fordert zudem auch noch, dass Parkhäuser mit vereinfachten Bewilligungen realisiert werden können. Was sie darunter versteht, weiss ich nicht. Ich frage mich, ob sie das Baurecht aushebeln will. Wenn man ein Parkhaus baut, muss dies allen rechtlichen Rahmenbedingungen genügen. Ich verstehe die Haltung der SVP: Sie will einfach Parkhäuser bauen. Dass aber die FDP, eine Partei mit derart viel juristischem Fachwissen, einen Vorstoss unterstützt, der fordert, man solle das geltende Baurecht aushebeln und mit vereinfachten Bewilligungen arbeiten, verstehe ich nicht. Aus meiner Sicht ist der Antrag unnötig und unklar.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Es hat seinen Grund, warum wir die Standorte nicht fix definieren wollen. Wir können nicht wissen, was der Stadtrat – mit dem Hinweis auf das Kompensationspotenzial – noch alles plant und wo er Parkplätze abbauen wird. Wir möchten nicht Parkhäuser oder Parkplätze auf Vorrat bauen, wie uns dies ständig unterstellt wird. Dort, wo keine Parkplätze kompensiert werden können, wo wir Liegenschaften haben, die noch etwas länger stehen werden und wo Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung erstellt werden müssen, soll man entsprechende Quartierparkhäuser zur Verfügung stellen. Quartierparkhäuser sind nicht günstig. Deshalb möchten wir es offen lassen. Wenn sich ein Privater dafür interessiert, kann er den Bau des Parkhauses übernehmen. Dann sollte man ihm dies aber auch auf entsprechend einfache Weise ermöglichen. Wir sind doch froh, wenn die Stadt das Parkhaus nicht auf eigene Kosten bauen muss. Wir verstehen nicht, warum man dem Privaten dann noch zusätzliche Hürden auferlegen muss. Fazit: Erstens möchten wir die Standorte nicht definitiv festlegen, weil wir das gar nicht tun können. Man muss dort Parkhäuser erstellen, wo Parkplätze abgebaut werden, aus welchen Gründen auch immer. Zweitens: Wenn die Erstellung von Parkplätzen nicht von Privaten übernommen wird, muss die Stadt dafür sorgen, dass Parkplätze in Quartierparkhäusern zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 60 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / (2)

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

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

- (2) Es können im Stadtgebiet soweit verhältnismässig Parkieranlagen im öffentlichen Interesse festgelegt werden, die dazu beitragen, öffentlichen Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Im Stadtgebiet werden weitere mögliche Standorte für Parkhäuser festgelegt, die mit vereinfachten Bewilligungen von Privaten realisiert werden können.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 61

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmont (FDP) zieht den Antrag zurück: *Es geht erneut um die Kompensation von Parkplätzen in der Blauen Zone. Wir haben vorhin bereits über das Ziel diskutiert. Die Diskussion hat sich meines Erachtens erschöpft und wir haben auch entsprechend abgestimmt. Wir ziehen den Antrag deshalb zurück.*

Änderungsantrag 61 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / (3)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

- ~~(3) Im Zuge der laufenden Erstellung von Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen für Wohnnutzungen ist die entsprechende Zahl von Blauer Zone Parkplätzen kompensatorisch aufzuheben und der dadurch gewonnene öffentliche Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen (Bäume, Velostreifen, Fussverkehr, Warenumschnagplätze etc.).~~

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

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

Antrag 62

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Roger Bartholdi (SVP): *Ich bin Markus Knauss (Grüne) noch eine Antwort zu Antrag 60 und der vereinfachten Bewilligung schuldig. Es war nie die Rede von gesetzeswidrigen Bewilligungsvereinfachungen. Unser Wunsch ist, dass man beim Bewilligungsverfahren*

vorwärts macht und es im Sinne des Rechts beschleunigt. Die Stadt kann selbstverständlich nichts Gesetzeswidriges tun. Das ist klar. Nun zu Antrag 62: Es geht auch hier nicht darum, zusätzliche Parkhäuser zu bauen. Es geht darum, dass man an Orten, wo Parkplätze abgebaut werden sollen, Parkplätze von oben nach unten verschiebt. Das macht auch Sinn. Bei Antrag 62 geht es um Quartierparkhäuser für die Quartierbevölkerung, und nicht für den Pendlerverkehr in die Stadt. Man kann immer noch prüfen, ob man Einschränkungen macht wie bei der Blauen Zone, damit nur jene dort parkieren können, für die die Parkplätze vorgesehen sind, das heisst für Anwohnerinnen und Anwohner. Es geht darum, dass die Quartierbevölkerung ihre Parkplätze nicht einfach irgendwo haben soll, dafür bezahlen muss und dann möglicherweise doch keinen freien Parkplatz findet. Deshalb ist es aus unserer Sicht richtig, dass man Quartierparkhäuser für Anwohnerinnen und Anwohner schafft. Dadurch wird oberirdisch auch mehr Platz für Fussgänger, Velofahrer und den öffentlichen Verkehr geschaffen.

Markus Knauss (Grüne): Ich kann diesen Antrag nicht nachvollziehen. Wir haben eine Konkurrenz zwischen Blaue-Zone-Parkplätzen und privaten Grundeigentümern, die Parkplätze erstellen müssen, die aber dann nicht genutzt werden. Für mich ist klar: Wenn wir jemals Blaue-Zone-Parkplätze aufheben, müssten diese zu privaten Liegenschaftsbesitzern übergehen. Hier werden aber Quartierparkhäuser vorgeschlagen. Ob man überhaupt jemals einen Raum für den Bau von Quartierparkhäusern findet, bezweifle ich. Wenn dies aber der Fall ist, dann muss das Quartierparkhaus auch seine Kosten decken. Die SVP wird dann wieder sagen, es sei grauenhaft, 200 oder 300 Franken pro Monat für einen Parkplatz auszugeben. Aber wenn die Stadt ein Parkhaus baut, muss sie nun einmal die Kosten decken. Wenn es ein Privater tut, wird er ebenfalls dafür sorgen, dass er die Kosten decken kann. Die SVP sagte zum Beispiel beim Parkhaus Opera, dass die Parkplätze unglaublich teuer seien. Dabei wollte der Grundeigentümer nur seine Kosten decken und möglicherweise noch einen kleinen Gewinn erzielen. Ich verstehe nicht, warum die SVP nun Quartierparkhäuser fordert, die derart teuer sein werden, dass die Parkplätze für jene Leute, von denen die SVP denkt, dass sie die Parkhäuser benötigen, nie bezahlbar sein werden.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Eines muss man fairerweise sagen: Quartierparkhäuser sind keine Erfindung der SVP, sondern ein Unfall seitens des Stadtrats in einer öffentlichen Auflage. Es stellte sich heraus, dass viele Beteiligte diese Quartierparkhäuser nicht für die sinnvollste Idee halten. Im ersten Moment hört sich die Idee eines Quartierparkhauses gut an. Aber dort, wo es spannend wäre, wo die Blaue Zone wirklich störend ist und es angezeigt wäre, einige Blaue-Zone-Parkplätze in ein Parkhaus zu verschieben, findet man keinen bezahlbaren Standort für den Bau eines Parkhauses. Dort, wo bezahlbare Standorte vorhanden wären, etwa in Seebach, ist es nicht spannend, weil dort die Blaue Zone nicht störend ist. Von daher gesehen ist ein Quartierparkhaus in den jeweiligen Situationen nicht möglich oder die falsche Lösung. Ich bin froh, dass der Stadtrat nach dieser öffentlichen Auflage zur Vernunft gekommen ist.

Stephan Iten (SVP): Wir haben in dieser Debatte zahlreiche Widersprüche gehört. Bei den Quartierparkhäusern wird verlangt, dass sie kostendeckend sein müssten. Ich darf nicht zu viel dazu sagen, aber die Kommission berät derzeit eine Weisung, bei der es um Veloabstellanlagen geht. Dort sehen wir, in welchem Masse die Parkhäuser für die Velofahrer kostendeckend sein müssen. Bei den Velofahrern muss es nicht kostendeckend sein, bei den Autofahrern sehr wohl. Die Stadt Zürich hat einen Parkraumfonds. Wir hätten genügend Geld, um uns Quartierparkhäuser zu leisten. Das Urania-Parkhaus kostet 5 Franken pro Stunde, 45 Franken für 24 Stunden. Das ist gleich viel, wie für ein Jahres-

Abo für Velos in der ganzen Stadt verlangt wird. In einem Quartierparkhaus sind die Kosten um einiges schneller gedeckt als bei Veloabstellanlagen.

Änderungsantrag 62 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (3)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(3) Die Stadt erstellt zusätzliche Quartierparkhäuser.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 63

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Roger Bartholdi (SVP): *Es geht darum, dass die bereits vorhandenen Parkhäuser besser genutzt werden. Wir haben vorher darüber gesprochen, wie teuer Parkhäuser sind. Wenn man die Parkhäuser bereits auf dem Stadtgebiet hat, sollte man diese – wie von Markus Knauss (Grüne) erwähnt, – so optimal wie möglich nutzen, damit Leerflächen vermieden werden und diese Flächen dadurch nicht mehr rentabel wären. Wir haben entsprechende Ideen dazu. Wir wollen nicht direkt von einer App sprechen, auch wenn einige Beispiele dazu genannt werden. Wir möchten ganz allgemein von einem digitalen Bezahlungssystem sprechen. Dieses ist nicht genauer definiert. Die Definition gehört auch nicht in den Richtplan. Aber ein digitales Bezahlungssystem macht Sinn, wenn man es entwickelt und es dann für Parkhäuser nutzt. Es gibt sehr innovative Ideen. Beim Parkhaus Gessnerallee beispielsweise weiss man von Beginn an, wie viele freie Parkplätze es hat. Es wird auch gemessen, wenn jemand wieder wegfährt. Man muss sich nur registrieren lassen und alles wird automatisch gemessen. Man muss sich nicht wieder ausloggen. Man kann solche Abläufe über eine App abwickeln, aber man könnte es auch, wie ich kürzlich in Neuenburg gesehen habe, über das Eingeben der Autonummer tun, wenn jemand kein Smartphone hat, könnte man mit Kärtchen arbeiten, es gäbe viele Varianten. Es geht aber momentan nicht um die Details. Aber man sollte neue Technologien nutzen. Es geht darum, dass man schon frühzeitig weiss, wo es noch freie Parkplätze hat. Dadurch könnte man auch auf die grossen Tafeln in der Innenstadt verzichten. Via App könnte man alles viel besser verknüpfen. Es ist viel Potenzial vorhanden. Wir sollten diese Gelegenheit nutzen.*

Markus Knauss (Grüne): *Cathrine Pauli (FDP) hat vor einigen Minuten bei einem anderen Antrag gesagt, der Richtplan gelte für 25 Jahre und stellte die Frage, ob man einen Eintrag wirklich auf diese Zeit hinaus machen wolle. Die gleiche Frage stelle ich mir nun auch. Man möchte hier ein digitales Bezahlungssystem für Parkhäuser entwickeln lassen.*

Das ist eine Sache von einigen Monaten. Ein digitales Bezahlungssystem ist im ureigenen Interesse aller Parkhausbetreiber. Diese wollen ihre Parkhäuser füllen, ihre Investitionen amortisieren und Geld verdienen. Ich verstehe nicht, warum wir sagen, dass wir von der öffentlichen Hand her ein solches System entwickeln sollen. Das wäre wieder ein Beispiel von regulatorischem Overkill. Wir lehnen den Antrag ab.

Änderungsantrag 63 zu Kapitel 6 Parkierung MIV / 6.4 Massnahmen / Neue Massnahme (8)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

(8) Es soll ein digitales Bezahlungssystem für Parkhäuser entwickelt werden (wie beispielsweise Telepass, Viacard, etc.), um Anreize für die Nutzung von Parkhäusern zu schaffen.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 90 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 64 bis 66

Themenbereich Reisebusverkehr

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Es gibt folgende Planungshierarchie im Kanton: Der kantonale Richtplan äussert sich zum Beispiel zum Flughafen oder zu kantonalen Strassen. Der regionale Richtplan befasst sich mit wichtigen Velorouten in der Stadt, mit Regionalstrassen oder Tramverbindungen und mit dem Reisebusverkehr. Der Reisebusverkehr ist das Kapitel, über das wir nun diskutieren. Der Stadtrat ist mit seiner Forderung, dass man einen Alternativstandort zum Carparkplatz in den regionalen Richtplan schreiben soll, gescheitert. Deshalb hat er im kommunalen Richtplan den Carparkplatz in Altstetten vorgesehen. Es steht nicht zur Frage, ob es sich dabei um einen guten oder schlechten Standort handelt. Die Frage ist, wie gross der Perimeter ist, in dem man eine regionale Aufgabe wie diese übernimmt. Es gibt Bahnhöfe ausserhalb der Stadt neben dem Bahnhof Oerlikon oder dem Bahnhof Altstetten, die auch interessant sein könnten. Es gäbe einen Flughafenbahnhof oder einen Bahnhof Dietikon, die durchaus interessant wären, um einen Carparkplatz für die Region anzubieten. Es ist nicht sinnvoll, dass die Stadt Zürich eine Raumsicherung für einen Alternativstandort zum Carparkplatz im kommunalen Richtplan festhält, nur weil der Regierungsrat diesen Standort nicht im regionalen Richtplan haben wollte. Es ist deshalb bei allen drei Anträgen mit der Minderheit zu stimmen, um diesen Lapsus des Stadtrats zu korrigieren.*

Pascal Lamprecht (SP): *Eine Mehrheit der Kommission versteht das übergeordnete Interesse, ist aber der Meinung, dass die Standortsuche eine kommunale Aufgabe ist und sehr wohl arealspezifisch. Spannend finde ich, dass man gar nicht gegen den Standort*

Altstetten ist. Vielleicht macht es aber durchaus Sinn, wenn man auch in der Stadt Zürich einen Alternativstandort zum aktuellen Standort hat.

Änderungsantrag 64 zu Kapitel 1 Einleitung / 1.4 Bestandteile und Struktur / 1. Abschnitt

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

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

[...]

– Karte Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr und Güterverkehr

[...]

Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

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

Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 65 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.2 Ziele / (2) Ersatzstandort für Reisebus-Terminal
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(2) Ersatzstandort für Reisebus-Terminal

Sollte der bestehende Standort am Sihlquai für den Reisebusverkehr mittel- bis langfristig aufgehoben werden, ist ein Ersatzstandort auf dem Stadtgebiet festzulegen, der sehr gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs und möglichst optimal an das übergeordnete Strassen-netz angebunden ist. Für Stadtrundfahrten und Kurzhalte von Reisebussen sind weiterhin ausreichend Vorfahrten im Bereich des Hauptbahnhofs vorzusehen.

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

Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 66 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.3 Karteneinträge / Tabelle 7.4: geplanter Reisebus-Terminal und Abbildung 7.1: Geplante Fest-

legungen im ÖV / C1

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

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

Nr.: C1

Objekt: Reisebus-Terminal in Altstetten, Aargauerstrasse

Vorhaben: Reisebus-Terminal nahe Bahnhof Altstetten und Autobahn

Koordinationshinweis: als Ersatz für bestehenden Standort Sihlquai, Synergien mit Mikrologistikterminal prüfen

Realisierungshorizont: mittelfristig

Die Abbildung 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 101 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 67

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Wir haben nun im Richtplan bereits viele Punkte abgehandelt. Der historische Parkplatzkompromiss wurde beerdigt, nicht machbare Utopien wie das Thema mit den Quartierblöcken wurden in den Richtplan geschrieben, es wurden Regimewechsel bei den Blaue-Zone-Parkkarten gefordert. Nun kommen wir zu einem Thema, das die meisten Zürcherinnen und Zürcher betreffen würde: der öffentliche Verkehr. Im öffentlichen Verkehr waren in der Stadt vor der Pandemie pro Tag 800 000 Personen mit den VBZ unterwegs. Die VBZ fahren pro Tag zwei Mal um die Erde, wenn man alle Fahrten zusammenzählt. Es muss niemand sagen, es käme nicht darauf an, wie schnell der öffentliche Verkehr unterwegs sei, oder es komme nicht darauf an, mit welcher Kapazität der öffentliche Verkehr unterwegs sei. Wenn man wirklich für Mobilität in der Stadt sorgen will, sehe ich keinen Grund, dass man dem vorliegenden Antrag nicht zustimmen kann. Eine verdichtete wachsende Stadt ist auch auf eine wachsende Kapazität und auf eine schnellere Geschwindigkeit im öffentlichen Verkehr angewiesen. Dass die ÖV-Thematik nicht abschliessend im Richtplan geregelt werden kann, ist ebenso richtig. Aber die Stadt soll sich unabhängig davon für dieses Ziel einsetzen. Denn das Ziel ist zu wichtig, als dass wir es im Richtplan unter diesen Bedingungen und unter der Betrachtung eines Gesamtverkehrssystems, das wir uns wünschen, einfach so links liegen lassen könnten. Auch in Zukunft wird der öffentliche Verkehr für die meisten Zürcherinnen und Zürcher der Träger der Mobilität sein. Daran führt kein Weg vorbei. Dass es dafür Kapazitäten braucht und man vorwärts kommen möchte, ist für uns selbstverständlich. Ich freue mich auf die Debatte zu diesem wichtigen Thema.

Christine Seidler (SP): In der Stadt Zürich macht der Anteil des Binnenverkehrs rund 40 % der von der Stadt zurückgelegten Personenkilometer aus und 60 % aller zurückgelegten Wege. Die Kapazität für eine Erhöhung der Geschwindigkeit für den öffentlichen Verkehr kann einen sehr wesentlichen Teil dazu beitragen, dass für Binnenverkehrszwecke auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird. Dieser Umstieg auf den Umweltverbund würde auch den Nachhaltigkeitszielen entsprechen. Es geht dabei nicht um eine Kapazitätserhöhung. An Knoten wie beim Bellevue oder beim Central kann man die Kapazität nicht erhöhen, da diese Orte bereits an ihre Grenzen gelangt sind. Doch es geht zum Beispiel um eine Geschwindigkeitserhöhung als Teil einer neuen Netzkonzeption, einer Reihe von Direktfahrten zwischen Stadtquartieren. Es geht um eigene Tramtrassees, die mit einer höheren Geschwindigkeit als Tempo 30 befahren werden können, und um Entwicklungspotenzial von grossen Wohnanteilen an zentralen Orten und Funktionen. Tramlinien auf durchgehenden Eigentrassees, die die heutigen Buslinien ersetzen würden, und viel komfortabler und zuverlässiger wären in der Reisezeit – der Komfort beim Tram ist gegenüber einem Bus viel höher. Die Erhöhung der Kapazität und der Geschwindigkeit ist ein wichtiges Ziel für nachhaltige Verkehrslösungen.

Änderungsantrag 67 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.2 Ziele / Neues Ziel (3)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(3) Erhöhung von Geschwindigkeit und Kapazität

Die Stadt sorgt dafür, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit und die Kapazität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

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

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

Antrag 68

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Markus Knauss (Grüne): Ein entsprechendes Postulat wurde vom Gemeinderat vor einiger Zeit mit 123 zu 0 Stimmen unterstützt. Mit der Behördeninitiative sollte erreicht werden, dass beim Hürlimann-Areal eine S-Bahn-Station gebaut wird. Der Kantonsrat hat die Behördeninitiative abgelehnt. Es besteht aber nach wie vor das Bedürfnis, beim Hürlimann-Areal eine S-Bahn-Haltestelle einzurichten. Deshalb sollte man dies zumindest als planerische Absicht im Richtplan festhalten. Als das Hürlimann-Areal von der ehemaligen Bierbrauerei in Nachfolgenutzungen umgebaut wurde, war das Interesse der Grundeigentümerschaft an einer S-Bahn-Haltestelle gross. Dies war damals aus techni-

schen Gründen nicht möglich, da auf den Linien unterschiedliche Stromsysteme im Einsatz waren. Das Hürlimann-Areal hatte die Buslinie 66 vor der Haustüre. Diese wurde mittlerweile eingestellt, weil die Busse regelmässig im Stau stecken blieben. Etwas weniger Autoverkehr in der Stadt würde dem öffentlichen Verkehr durchaus helfen. Die VBZ haben reagiert und daraufhin die Buslinie 72 auf die andere Seite des Hürlimann-Areals an die Zurlindenstrasse verlegt. Man muss nun von der Zurlindenstrasse über eine nicht einfache Kreuzung zum Sihlhölzli über den Hertersteg, eine Treppe hoch, über eine Passerelle und wieder eine Treppe hinunter – Sie merken, das Hürlimann-Areal ist vom öffentlichen Verkehr nicht optimal erschlossen. Daher macht es Sinn, dass man die planerische Absicht weiterhin äussert. Man wird mir nun möglicherweise vorhalten, eine S-Bahn-Haltestelle hätte in einem kommunalen Richtplan nichts zu suchen. Die FDP hat durchaus Erfahrung mit Richtplaneinträgen, die nicht ganz stufengerecht sind. Die heutige Regierungsrätin Carmen Walker Späh liess schon als Kantonsrätin eine Tramlinie auf die ETH Hönggerberg im kantonalen Richtplan eintragen, obwohl Tramlinien üblicherweise im regionalen Richtplan festgelegt werden. Ein weiteres Beispiel: Auch der Gemeinderat hat schon Entscheide gefasst, die nicht vollständig richtplankonform waren. Beim aktuell gültigen kommunalen Verkehrsplan etwa ging es darum, dass der Üetlibergtunnel vor der Eröffnung stand. Wir fanden, es wäre wichtig, dass eine Buslinie durch den Tunnel geführt wird. Diese hätte bis ins Knonauer Amt geführt, das sich nicht im Hoheitsbereich der Stadt Zürich befindet. Im kommunalen Richtplan, der vom Regierungsrat akzeptiert wurde, wurde die Buslinie erfasst. Sie wurde eröffnet und wird nach wie vor betrieben. Der gültige Text lautet: «Die geplante Busverbindung durch den Üetlibergtunnel stellt den attraktiven und leistungsfähigen Anschluss des Knonauer Amtes an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Zürich sicher.» Es war nicht stufengerecht, wurde aber so im Richtplan eingetragen und hat seine Ziele erfüllt. Wir sollten auch bei der S-Bahn-Haltestelle Hürlimann-Areal versuchen, so vorzugehen.

Dominique Zygmunt (FDP): Die Mehrheit beantragt die Ablehnung des Antrags. Als ich das erste Mal von diesem Antrag hörte, hielt ich den Vorschlag für eine gute Idee. Ich hätte am entsprechenden Ort grundsätzlich gerne eine Haltestelle. Aber es geht um Wunschvorstellung und Realität. Uns wurden überzeugende Argumente technischer Art vorgelegt. Die SZU-Bahn fährt derzeit in einem 15-Minuten-Takt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Fahrplan zu einem 7.5-Minuten-Takt verdichtet. Wenn man am gewünschten Ort eine Haltestelle einfügen würde, müssten die Züge einem anderen Ort kreuzen. Dafür würden zwei Gleise benötigt. Die Bahn ist aber einspurig. Man hat uns überzeugend dargelegt, dass das Vorhaben äusserst schwierig umzusetzen wäre, weil es zu wenig Platz hat, um mit einer Haltestelle beim Hürlimann-Areal den Kreuzungspunkt verschieben zu können. Das ist ein wichtiger Punkt. Natürlich kann man sich eine solche Haltestelle wünschen. Aber einen entsprechenden Richtplaneintrag können wir nicht unterstützen.

Änderungsantrag 68 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.3 Karteneinträge / Neue Tabelle 7.5: S-Bahn-Haltestellen und Ergänzung Abbildung 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV / Nr. D1

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

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

Tabelle 7.5: S-Bahn-Haltestellen

Nr.: D1

Objekt: SZU-Haltestelle Hürlimann-Areal

Vorhaben: Neubau

Realisierungshorizont: mittelfristig

Die Abbildung 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 91 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 69

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Im Text ist folgender Satz zu finden: «Private mit anzunehmendem Reisebusverkehr müssen geeignete Parkplätze auf privatem Grund anbieten». Ich habe mir das bildlich vorgestellt, beim Fraumünster oder beim Grossmünster, die einen grossen Reisebusverkehr auslösen: Parkplätze auf dem Dach oder an der Fassade würden nicht funktionieren. Für mich stellt sich auch die Frage, warum sich ein Parkplatz für einen Reisebus direkt am Endpunkt befinden muss. Gerade beim Reisebusverkehr ist es so, dass jemand den Bus fährt und die Leute an einem Ort abliefern kann. Sie können daraufhin den Ort besichtigen, der Bus fährt weiter, parkiert 10 Minuten weiter, kommt dann wieder zurück und die Leute steigen nach der Besichtigung wieder ein. Ich kann mir die Sache nur so erklären: Irgendjemand in der Stadtverwaltung hatte während dem Entstehen des Richtplans das Problem, dass es um eine Nutzung ging, bei der er fand, hier brauche es einen privaten Carparkplatz, und der betreffende Private war anderer Meinung. Anders kann ich mir nicht erklären, weshalb wir einen derartigen Einzelfall im Richtplan regeln sollten. Wenn wir diesen Grundsatz in den Richtplan schreiben, kann man hoffen, dass es nur um Neubauten geht. Reisebusverkehr löst in dieser Stadt relativ viel aus. Mein indisches Restaurant an der Ecke hat vor Corona von vielen Cars gelebt. Ich weiss nicht, ob ich zwei Carparkplätze dort haben möchte oder ob es nicht besser wäre, dass der Bus jeweils einige Minuten weiterfährt und an einem geeigneten Ort parkiert. Hier hat sich jemand verrannt. Man sollte diesen Einzelfall aus dem Richtplan streichen.

Pascal Lamprecht (SP): Die Mehrheit der Kommission hat nicht den Eindruck, dass sich die Verwaltung verrannt hat. Wir sind der Meinung, dass die Reisebus-Halteplätze an geeigneter Stelle durchaus ein kommunales Thema sind und der Richtplaneintrag deshalb Sinn ergibt.

Änderungsantrag 69 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.4 Massnahmen / (2)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

~~(2) Die Stadt sorgt neben dem Reisebus-Terminal für ausreichende Reisebus-Halteplätze an geeigneten Stellen (Hauptbahnhof, touristische Schwerpunkte etc.). Die Stadt verpflichtet die Bauherrschaft bei Nutzungsschwerpunkten mit anzunehmendem Reisebusverkehrsaufkommen, geeignete Reisebus-Parkplätze auf privatem Grund anzubieten.~~

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

Minderheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 98 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 70

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Es geht einmal mehr um Ziele und Massnahmen. Wir haben vorhin darüber diskutiert, warum der öffentliche Verkehr schneller sein soll und eine höhere Kapazität haben soll. Ich hatte den Eindruck, dass sehr viel Unterstützung – auch im Votum der ablehnenden Sprecherin – vorhanden ist. Das freut mich sehr. Wir wären durchaus in der Lage gewesen, auch eine Gemeinsamkeit zu finden, wenn doch die Tatsache unbestritten ist, dass der öffentliche Verkehr genügend schnell und mit genügender Kapazität unterwegs sein soll. Ich habe mir überlegt, ob ich den Antrag zurückziehen soll. Vor dieser Ausgangslage denke ich aber, dass wir durchaus noch darüber abstimmen können. Zusätzlich schlagen wir als Massnahme vor, auf Achsen des öffentlichen Verkehrs auf Temporeduktionen zu verzichten, mit Ausnahme der Achsen von Quartierbussen.

Markus Knauss (Grüne): Es geht um verschiedene Interessenabwägungen. Ein Stück weit spielt man hier auch Lärmschutz und Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs gegeneinander aus. Dabei ist der Gegensatz in dieser scharfen Form nicht vorhanden. Die Buslinie 66 wurde wegen zu viel Stau eingestellt. Von daher scheint der Ausweg zu sein, weniger Autos in der Stadt und damit auch weniger Autos, die die Knotenpunkte belagern, zu haben. So würden auch zusätzliche Betriebskosten der VBZ von 21,5 Millionen Franken nicht anfallen. Wenn wir weniger Autos in der Stadt hätten, hätten wir zwar bezüglich Tempo 30 oder Tempo 50 vielleicht eine Temporeduktion auf gewissen Strecken, wären aber am Ende schneller am Ziel, sogar verbunden mit einer Verbesserung beim Lärmschutz. Doch in der vorliegenden Form müssen wir den Antrag als Massnahme ablehnen.

Änderungsantrag 70 zu Kapitel 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr / 7.4 Massnahmen / Neue Massnahme (3)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

(3) Die durchschnittliche Geschwindigkeit und Kapazität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich werden durch geeignete Massnahmen erhöht. Auf eine Temporeduktion auf Achsen, die der öffentliche Verkehr nutzt (mit Ausnahme von Quartierbussen), wird verzichtet.

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

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

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

Antrag 71

Referentin Änderungsantrag:

Simone Brander (SP): In der Version des Richtplans, die der Stadtrat vorgelegt hat, fiel auf, dass die Verbesserungsmassnahmen für den Fussverkehr an stark frequentierten Orten wie Fussgängerbereichen und bei wichtigen Verbindungen ansetzen. Das sind sinnvolle Massnahmen, die auch umgesetzt werden sollen. Aber das heisst, dass zur Aufenthaltsqualität in den Quartierstrassen, wo man sich zu Fuss häufig aufhält, keine Aussagen gemacht werden. Wir möchten mit diesem Antrag ein neues kommunales Ziel zur Aufenthaltsqualität von Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion im Verkehrsrichtplan verankern. Auch in Quartierstrassen mit reiner Erschliessungsfunktion soll eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt werden. Um diese sicherstellen zu können, sollen zum Beispiel Begegnungszonen eingerichtet werden. Es sind auch andere Instrumente denkbar. Die Förderung des Fussverkehrs ist ein Auftrag aus unserer Verfassung. Mit dem vorliegenden Antrag soll diesem Auftrag Nachdruck verliehen werden. Die Förderung einer hohen Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr soll auch in den Quartierstrassen stattfinden und damit flächendeckend vielen Menschen in der Stadt zugutekommen.

Weitere Wortmeldung:

Cathrine Pauli (FDP): Bei diesem Antrag befinden sich relativ viele Parteien in der Enthaltung. Ich möchte den Standpunkt der FDP darlegen. Wir sind inhaltlich nicht gegen den Antrag. Natürlich sind wir für eine hohe Aufenthaltsqualität in Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion. Natürlich sind wir als Stadtbewohnerinnen und -bewohner für Begegnungszonen, wo es kaum Verkehr hat, was in Quartierstrassen meistens der Fall ist. Wir verstehen aber nicht, weshalb es einen weiteren Eintrag braucht, der dies explizit festhält. In Kapitel 8, Fussverkehr, sind Ziele festgehalten. Zu nennen wäre insbesondere das Ziel 3 «Grosszügige Zirkulation und Aufenthaltsflächen». Es werden explizit Begegnungszonen, verkehrsberuhigende Massnahmen und hohe Aufenthaltsqualität erwähnt. Ich weiss nicht, was der Antrag noch zusätzlich an Informationen bringt. Interessant ist, dass sich die Stadt nicht einmal die Mühe macht, diesen Antrag zu kommentieren. Bei anderen Anträgen hat sie ausführliche Antworten oder Kommentare abgegeben. Es ist für uns ein gutes Beispiel, wie die Flughöhe bei diesen Debatten verloren geht, besonders bei der linken Ratsmehrheit. Vor lauter Detaildiskussionen sehen wir die grosse Vision nicht mehr. Wir befinden uns in der Enthaltung, weil wir inhaltlich hinter dem Antrag stehen, das Thema aber bereits in Ziel 3 festgehalten ist.

Änderungsantrag 71 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.2 Ziele / Neuer 2. Abschnitt (nach Ziele regionaler Richtplan)

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Auf kommunaler Stufe wird für den Fussverkehr zusätzlich folgendes Ziel verankert:

(1) Hohe Aufenthaltsqualität in Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion

In Quartierstrassen mit reiner Erschliessungsfunktion wird eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt. Diese soll z. B. mit der Schaffung von Begegnungszonen sichergestellt werden.

Zustimmung: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)

Enthaltung: Roger Bartholdi (SVP), Brigitte Fürer (Grüne), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 76 gegen 0 Stimmen (bei 33 Enthaltungen) zu.

Antrag 72

Kommissionsreferent:

Pascal Lamprecht (SP): Gerade beim Fussverkehr gibt es immer wieder gleichlautende Anträge. Es geht hier um das Thema «Mischverkehr ist Mistverkehr». Wir wollen Konflikte zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrerinnen und Velofahrern vermeiden und entschärfen.

Änderungsantrag 72 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität / 2. Abschnitt

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität lässt sich nicht abschliessend definieren. Verschiedene Ansätze sind möglich wie beispielsweise:

- Erlebbarkeit topografischer Elemente (Gewässer, Waldränder, Höhenwege)
- [...]
- Eine der Situation angemessene Beleuchtung
- Konflikte zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrerinnen und Velofahrern vermeiden und entschärfen

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 107 gegen 1 Stimme (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 73

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Es handelt sich um ein Quartieranliegen. Im Richtplan soll eine Fussverbindung eingetragen werden: die Verlängerung des Hambergersteiges nördlich der Südstrasse. Die Fussverbindung soll direkt durch einen Rebberg führen, der seltene Pflanzen und Tierarten beherbergt. Diese könnten von den Fussgängerinnen und Fussgängern gestört werden. Der Rebberg stellt zudem einen Kultur- und Landwirtschaftsraum dar, der integral erhalten werden soll. In der Richtplanlogik wäre die Antwort darauf, es sei nicht sicher, wo der Weg genau durchführen werde. Man plane die Routenführung nicht auf Parzellen genau. Das Problem ist, dass an dieser Stelle wirklich keine Routenführung erkennbar ist, die den Hambergersteig von der Südstrasse nach oben bis zum Burghölzli-Hügel fortsetzen könnte. Man hat eine sehr schöne Aussicht vom Hügel. Er ist von der Ost-, West- und Nordseite her bereits sehr gut erschlossen. Es ist nicht ersichtlich, warum es nun auch von Süden her noch eine solche Erschliessung braucht, die direkt durch einen Rebberg führt. Wir bitten um Streichung der geplanten Fussverbindung.

Pascal Lamprecht (SP): Für eine Mehrheit der Kommission ist die Erschliessung des Hügels vom Süden her wichtig und notwendig. Wir gehen davon aus, dass die Naturschutzanliegen von der Stadtverwaltung durchaus berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 73 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.1: Geplante Fussverbindungen und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Nr. A40

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

Nr.: A40

Objekt/Strecke: Verlängerung Hambergersteig

Vorhaben: neue Fussverbindung, erholungsorientiert

Koordinationshinweis: Koordination mit Fussverbindung Burgreben, Detailprojektierung muss besondere Rücksicht auf Situation nehmen (landschaftlich sensibles und zum Teil privat genutztes Gebiet)

Realisierungshorizont: mittelfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 74

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Pascal Lamprecht (SP): Auch hier handelt es sich um ein Quartieranliegen. Seitens des Quartiers wurde gewünscht, dass es eine Fussverbindung gibt. Die Begründung der Stadt, die dies abgelehnt hat, lautete, dass die Netzdichte hier bereits genügend engmaschig sei. Die SP sieht dies anders. Der Friedhof selber ist nicht immer und nicht für alle durchgängig. Der Lyrenweg ist weit weg und die Rautistrasse hat ein sehr schmales Trottoir, das zudem marode ist und neben einer Strecke mit Tempo 50 liegt.

Dominique Zygmont (FDP): Die Mehrheit ist überzeugt vom Argument, dass eine zusätzliche Fussverbindung in diesem Bereich nicht nötig ist. Es geht um die Netzdichte beziehungsweise um die Maschenweite, wie eng die Wege über die Stadt verteilt sind. In vorliegenden Bereich sehen wir die Netzdichte als bereits befriedigend erfüllt an.

Weitere Wortmeldung:

Olivia Romanelli (AL): Wir sind bei diesem Antrag falsch aufgeführt. Wir befinden uns in der Minderheit.

Änderungsantrag 74 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.1:
Geplante Fussverbindungen und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. A78
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

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

Nr.: A78

Objekt/Strasse: Fussverbindung entlang dem Friedhof Eichbühl (Altstetten) auf nördlicher Seite

Vorhaben: neue Fussverbindung

Koordinationshinweis: –

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat lehnt den Antrag der Mehrheit mit 50 gegen 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 75 und 76

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Christine Seidler (SP): Auch dieses Anliegen wurde vom Quartier an uns herangetragen. Es betrifft die Verbindung von der Sihlweidstrasse in die Hüslibachstrasse. Es handelt sich dabei um einen Trampelpfad, der vor allem von Kindern benutzt wird. Es geht um den Neubau einer Fussverbindung über das Hüslibachtobel zwischen dem Schulhaus Sihlweid und dem Kindergarten Hüslibachstrasse. Es gab Sitzungen mit den zuständigen Schulbehörden. Auch den Schulbehörden war es ein grosses Anliegen, dass die Kinder von Leimbach dort zur Schule gehen können. Es ermöglicht eine pädagogisch gute oder bessere Durchmischung der Klassen im Quartier und ermöglicht, dass man den vorhandenen Schulraum besser und effizienter nutzen kann, umso mehr, als dass das Quartier ein grosses Wachstum erfährt. Leimbach wird in Zukunft deutlich mehr Einwohner haben. Wir bitten um Unterstützung des Antrags, damit die Kinder nicht mit dem Auto zur Schule gefahren werden müssen.

Olivia Romanelli (AL): Die Minderheit beantragt, den Richtplaneintrag des Fussweges durch den Wald abzulehnen. Es gäbe auch eine waldschonendere Möglichkeit mit einem einfachen Baubewilligungsverfahren. Wenn der Weg im Richtplan festgelegt wird, müsste eine Beleuchtung installiert werden und es müssten zahlreiche andere Anforderungen des Strassenbaugesetzes erfüllt werden. Es geht auch einfacher ohne derart massive Eingriffe in den Wald.

Änderungsantrag 75 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.1: Geplante Fussverbindungen und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. A79
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

Nr.: A79

Objekt/Strecke: Verbindung Sihlweidstrasse – Hüslibachstrasse

Vorhaben: Neubau Fussverbindung über den Hüslibachtobel als Verbindung zwischen Schulhaus Sihlweid und Kindergarten an der Hüslibachstrasse

Koordinationshinweis: –

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 76 zu Kapitel 8 Fussverkehr / Tabelle 8.3: Spezialfälle Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. C8

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

Nr.: C8

Objekt/Strecke: Überquerung Hüslibach in Leimbach

Vorhaben: Fussweg Hüslibachtobel als Verbindung zwischen der Schule Sihlweid und dem dazugehörigen Kindergarten am Hüslibachweg (Erstellung eines Schulweges entlang des heutigen «Trampelpfads»).

Koordinationshinweis: –

Realisierungshorizont: kurzfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Mehrheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Minderheit: Christina Schiller (AL), Referentin; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Brigitte Fürer (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 77

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Brigitte Fürer (Grüne): Es geht um die Anträge 77, 78 und 79. Eine Stadt der kurzen Wege ist das eine. Es geht aber auch darum, dass Fusswege mehr zu bieten haben sollen als nur dazu zu dienen, von A nach B zu kommen. Sie sollen ein Ort sein um zu spazieren, flanieren, sich zu erholen und einander zu begegnen. Damit dieser Aspekt nicht verloren geht, gibt es Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Im kommunalen Richtplan SLÖBA wurden diese sozusagen entfernt. Deshalb nehmen wir sie nun wieder auf. In einer wachsenden Stadt ist es sehr wichtig, dass man auch bei den Fusswegen wirklich Erholungsqualität erreicht. Zu Antrag 77: Hier geht es um eine Fusswegverbindung Hardturmstrasse – Förrlibuckstrasse. Das Vorhaben ist, eine neue Fusswegverbindung entlang der Hardturmstrasse zu erstellen. Alle, die die Strasse kennen, wissen, dass es dort reichlich Platz in der Vorzone hat. Dieser Ort wäre sehr dafür geeignet, dass man gerade in diesem wachsenden Gebiet eine attraktive Verbindung schaffen kann.

Cathrine Pauli (FDP): Es ist ein gutes Beispiel dafür, an welchen Orten die Maschenweite der Fussverbindungen nicht mehr stimmt für den Richtplan. Wir folgen bei der Begründung der Antwort der Stadt. 100 Meter entfernt existiert bereits eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang der Limmat. Diese ist von der Hardturmstrasse von verschiedenen Punkten aus erreichbar. Deshalb sind wir der Ansicht, dass es diesen Eintrag nicht braucht.

Änderungsantrag 77 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.2:
Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Abbildung 8.1:
Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. B86
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

Nr.: B86

Objekt/Strecke: Fussverbindung Hardturmstrasse; Förrlibuckstrasse bis Förrlibuckstrasse

Vorhaben: neue Fussverbindung entlang Hardturmstrasse

Koordinationshinweis: –

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

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

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

Antrag 78

Kommissionsreferentin:

Brigitte Fürer (Grüne): *Es geht um die Fusswegverbindung Erismannstrasse – Querung Hohlstrasse, Kreis 4 und 5. Der Anny-Klawe-Platz muss gut erreichbar sein. Wir sind der Meinung, dass diese Lücke geschlossen oder so gestaltet werden sollte, dass man einen gut ausgestalteten Weg mit erhöhter Aufenthaltsqualität begehen kann.*

Änderungsantrag 78 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.2:
Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Abbildung 8.1:
Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. B87
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Nr.: B87

Objekt/Strecke: Fussverbindung Erismannstrasse – Querung Hohlstrasse – geplante Fuss- und Velowegverbindung Kreise 4 und 5

Vorhaben: Fussverbindung vom geplanten Anny Klawe Park zur Fuss- und Velowegverbindung Kreise 4 und 5

Koordinationshinweis: Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion Anny Klawe; geplante Velovorzugsroute Erismannstrasse; geplante Velovorzugsroute Stauffacherstrasse

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 109 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 79

Kommissionsreferentin:

Brigitte Fürer (Grüne): *Es geht um eine Fusswegverbindung Birmensdorferstrasse – Morgartenstrasse. Sie soll das Quartierzentrum Bahnhof Wiedikon über den Hallwylplatz mit der Innenstadt verbinden. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung. Wir sind der Meinung, dass diese attraktiv sein und eine erhöhte Aufenthaltsqualität haben sollte.*

Änderungsantrag 79 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.2:
Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Abbildung 8.1:
Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. B88
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Nr.: B88

Objekt/Strecke: Fussverbindung Birmensdorferstrasse – Morgartenstrasse

Vorhaben: Fussverbindung vom Quartierzentrum Bahnhof Wiedikon über den Hallwylplatz in die Innenstadt

Koordinationshinweis: Quartierzentrum Bahnhof Wiedikon; geplante Velovorzugsroute Morgartenstrasse; Velohauptroute Birmensdorferstrasse

Realisierungshorizont: kurzfristig

Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 114 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 80

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): *Auch in Wollishofen müssen die Fussgängerbereiche gewissen Qualitätsstandards genügen, vor allem auch, weil sich dort ein Quartierzentrum befindet. Konkret geht es um die Westseite des Bahnhofs Wollishofen.*

Dominique Zygmont (FDP): *Die Minderheit hält die Bedingungen für einen solchen Schritt für nicht erfüllt und bittet um Ablehnung des Antrags.*

Änderungsantrag 80 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.4: Fussgängerbereiche und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. D5

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

Nr.: D5

Objekt/Strecke: Bahnhof Wollishofen West

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Koordinationshinweis:

- Kantonaler Richtplan, Kap. 2.3.2, Zentrumsgebiet
- Regionaler Richtplan, Kap. 2.2.2, Quartierzentrum, und Kap. 4.4.2, Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: kurzfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

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

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

Antrag 81

Kommissionsreferent:

Pascal Lamprecht (SP): Die Parzelle des Sihlcity-Bereichs befindet sich in Privateigentum, deshalb sind dort von unserer Seite her keine Aufwertungsmassnahmen möglich. Nördlich entlang der Giesshübelstrasse ist es sehr wohl möglich und auch sinnvoll, vor allem wegen der Erdgeschossnutzungen.

Änderungsantrag 81 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.4: Fussgängerbereiche und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. D6

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Nr.: D6

Objekt/Strecke: Sihlcity

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Koordinationshinweis: Quartierzentrum gemäss KRP SLÖBA; regionaler Richtplan, Kap. 2.2.2, Zentrumsgebiet Giesshübelstrasse / Brunau / Sihlcity

Realisierungshorizont: mittelfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 116 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 82

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Brigitte Fürer (Grüne): Es geht um punktuelle Verbesserungen von Fusswegstrecken. Im vorliegenden Fall geht es um die Strecke Birmensdorferstrasse, Abschnitt Zweierstrasse – Gutstrasse inklusive der Strassenkreuzung. Die Fusswege und die Festlegungen sollen im Richtplan angepasst werden. Wir brauchen die Verbesserungen vor allem auch, um das Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan zu verbinden. Bei diesen Anträgen ist jeweils noch der Vermerk «kurzfristig» angebracht. Die Verbesserungen sollten somit möglichst schnell beginnen und das wäre schön.

Cathrine Pauli (FDP): Die Strecke Birmensdorferstrasse – Schmiede Wiedikon – Goldbrunnenplatz ist bereits im regionalen Richtplan als Stadtachse eingetragen. Das soll auch so bleiben. Die Erweiterung in die Zurlindenstrasse/Zweierstrasse macht für die Minderheit städteplanerisch keinen Sinn, auch wenn sich dort Nutzungen wie ein Restaurant, ein Quartierbüro und ein Alterszentrum befinden. Wir sind der Meinung, dass die Stadtachse ausreichend ist und man es darauf beschränken sollte. Das gilt einerseits für das Quartierzentrum, andererseits auch für den Fussgängerbereich. Deshalb lehnen wir die Erweiterung der Strassenkreuzung Zweierstrasse/Zurlindenstrasse im kommunalen Richtplan Verkehr ab.

Änderungsantrag 82 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.4: Fussgängerbereiche und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Nr. D10

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

Nr.: D10

Objekt/Strecke: Birmensdorferstrasse, Abschnitt Zweierstrasse – Gutstrasse inklusive Strassenkreuzung Zweierstrasse/Zurlindenstrasse

Vorhaben: punktuelle Verbesserungen

Koordinationshinweis: Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan

Realisierungshorizont: kurzfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 61 gegen 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 83

Kommissionsreferent:

Pascal Lamprecht (SP): *Es handelt sich um einen Nachvollzug. Wir haben im Siedlungsrichtplan einen Antrag für ein Quartierzentrum Grünau gestellt. Die Kommission stimmt dem Antrag einstimmig zu. Grünau geht diesmal nicht vergessen.*

Änderungsantrag 83 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.4: Fussgängerbereiche und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. D63

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Nr.: D63

Objekt/Strecke: Quartierzentrum Grünau

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Koordinationshinweis: KRP SLÖBA, Kap. 3.2.3. Quartierzentrum

Realisierungshorizont: kurzfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 112 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 84

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Pascal Lamprecht (SP): *Es handelt sich hier fast schon um einen doppelten Nachvollzug. Auch hier haben wir im Siedlungsrichtplan den Hönggerberg als Quartierzentrum festgelegt. Wir befinden uns aber schon sehr tief in den Sonderbauvorschriften. Eine Mehrheit hält es für sinnvoll, wenn man die Fussgängerbereiche im Richtplan einträgt.*

Sven Sobernheim (GLP): *Zusammengefasst kann man sagen: Die Mehrheit ist der Ansicht, dass man es besser unverbindlich im Richtplan regeln sollte, als sich in den Sonderbauvorschriften ernsthaft Gedanken darüber zu machen, was uns ein Anliegen ist und wo wir den Fussverkehr regeln wollen. Ich muss aber auch darauf hinweisen, dass sich das Land im Eigentum der ETH befindet. Es nützt deshalb nichts, wenn wir hierzu im kommunalen Richtplan Einträge vornehmen.*

Änderungsantrag 84 zu Kapitel 8 Fussverkehr / 8.3 Karteneinträge / Tabelle 8.4: Fussgängerbereiche und Abbildung 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr / Neuer Eintrag Nr. D76

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

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

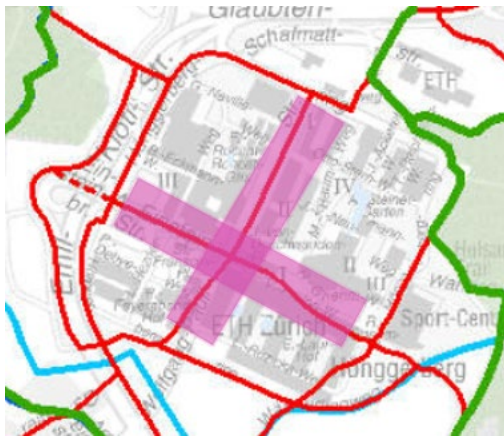
Nr.: D76

Objekt/Strecke: ETH-Hönggerberg

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Koordinationshinweis: KRP SLÖBA, Kap. 3.2.3., Quartierzentrum

Realisierungshorizont: kurzfristig



Die Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr und die Richtplankarte werden entsprechend angepasst.

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

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

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

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 156, Beschluss-Nr. 4144/2021).

E i n g ä n g e

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

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

Es liegen keine Kenntnisaufnahmen vor.

Nächste Sitzung: 2. Juli 2021, 14 Uhr.