

Substanzielles Protokoll 2. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 23. Mai 2018, 17.00 Uhr bis 18.55 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Martin Bürki (FDP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Paulina Kerber

Anwesend: 122 Mitglieder

Abwesend: Dr. Urs Egger (FDP), Matthias Probst (Grüne), Elisabeth Schoch (FDP)

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

- | | | | |
|----|--------------------------|---|------------------|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2018/131 | * Weisung vom 04.04.2018:
Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2017 | STR |
| 3. | 2018/141 | * Weisung vom 18.04.2018:
Postulat von Andreas Kirstein betreffend Bericht über die institutionelle Neuordnung der städtischen Energieproduzenten, Energieverteiler und ihre Netzstrukturen, Bericht und Abschreibung | VIB |
| 4. | 2018/154 | * Weisung vom 18.04.2018:
Tiefbauamt, Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, Neugestaltung Haltestelle «Morgental», Spreizung Tramgleise, Fussgängerschutzinseln, Bäume, Wertstoffsammelstelle, Objektkredit | VTE |
| 5. | 2018/155 | * Weisung vom 18.04.2018:
Schul- und Sportdepartement, Volksinitiative «Sportstadt Züri», Ablehnung | VSS |
| 6. | 2018/188 | * Weisung vom 09.05.2018:
Immobilien Stadt Zürich und Liegenschaftenverwaltung, Neubau Alterszentrum und Wohnsiedlung Eichrain, Quartier Seebach, Objektkredit | VHB
FV
VGU |
| 7. | 2018/189 | * Weisung vom 09.05.2018:
Finanzverwaltung, Zusatzkredite I. Serie 2018 | STR |
| 8. | 2018/190 | * Weisung vom 09.05.2018:
Sozialdepartement, Verein Schuldenberatung Kanton Zürich, Beiträge 2019–2022 | VS |

9.	2018/191	*	Weisung vom 09.05.2018: Motion der SP-, Grüne- und der GLP-Fraktion sowie 4 Mitunterzeichnenden betreffend Realisierung der Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ) am Lindenplatz unter Einbezug des Quartiers, Bericht und Abschreibung	VTE
10.	2018/194	*	Bericht der Beauftragten in Beschwerdesachen (Ombudsfrau) für das Jahr 2017	OMB
11.	2018/147	* E	Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Karin Meier-Bohrer (Grüne) vom 11.04.2018: Übernahme des frei werdenden Gebäudes der Quartierwache Nord durch das Gemeinschaftszentrum Oerlikon	VHB
12.	2018/160	* E	Postulat von Dr. Jean-Daniel Strub (SP) und Andreas Kirstein (AL) vom 18.04.2018: Gewährleistung der Einhaltung von Art. 1 des Redaktionsstatuts des Tagblatts der Stadt Zürich betreffend der inhaltlichen Ausrichtung der Wochenzeitung	STP
13.	2018/144	* A/P **	Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 11.04.2018: Integrale Planung zur Entwicklung eines hochwertigen, grosszügigen und zusammenhängenden städtischen Raums für die Gloriastrasse und die angrenzenden Vorbereiche der Neubau- projekte	VTE
15.	2017/227	A	Postulat von Heidi Egger (SP) und Reto Rudolf (CVP) vom 05.07.2017: Signalisation der Blumenfeldstrasse von der Mühlackerstrasse bis zum Emil-Spillmann-Weg als Begegnungszone	VSI
16.	2017/228	A	Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Shaibal Roy (GLP) vom 05.07.2017: Pilotprojekt zur Einführung der «Idaho-Regelung» auf Velorouten	VSI
17.	2017/267		Interpellation von Anjushka Früh (SP) und Dr. Pawel Silberring (SP) vom 23.08.2017: Bewilligungsgesuch des Vereins «E-Mobil Züri» zur Durchführung eines Formel-E-Rennens in der Innenstadt, Einschätzungen zum Durchführungsort, zur Vereinbarkeit mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 und den zu erwartenden Kosten sowie Auflagen und Sicherheitsanforderungen für die Bewilligung des Anlasses	VSI

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

32. 2017/376

Motion der AL-Fraktion vom 01.11.2017:

Pilotprojekt zur medizinischen Versorgung von Menschen, die keinen Zugang zum Gesundheitswesen haben

Dr. David García Nuñez (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Wie wir heute vom Stadtrat erfahren haben, befasste er sich mit der Thematik der Gesundheitsversorgung von Sans-Papiers. Der Stadtrat stellt in Aussicht, dass er uns im Juni über die Vorschläge, unter anderem im Zusammenhang mit der City Card, informieren wird. Die AL-Fraktion ist der Meinung, dass die beiden Themen, auch wenn sie verbunden sind, separat und möglichst bald behandelt werden müssen.

Der Rat wird über den Antrag am 30. Mai 2018 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

33. 2018/146

Postulat der FDP-Fraktion vom 11.04.2018:

Erstellung von Gutachten bezüglich den verschiedenen Auswirkungen und Folgen im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30-Zonen auf Hauptachsen

Michael Schmid (FDP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Die Fragen der Auswirkungen von Tempo 30 sind bis jetzt nicht flächendeckend und umfassend geklärt. Auf Grund der Absichten des Stadtrats und der linken Ratsseite ist es klar, dass diese Fragen umfassend und dringend geklärt werden müssen.

Der Rat wird über den Antrag am 30. Mai 2018 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

34. 2018/197

Erklärung der SVP-Fraktion vom 23.05.2018:

Indiskretionen aus den Kommissionen des Gemeinderats

Namens der SVP-Fraktion verliest Roger Bartholdi (SVP) folgende Fraktionserklärung:

Wozu braucht es Kommissionen?

Am letzten Mittwoch fanden neben der Präsidiumswahl auch Wahlen für das Büro, die GPK, die RPK, sowie die Präsidiumswahlen für die Spezialkommissionen statt. Die Wahlen der Mitglieder für die Spezialkommissionen erfolgte anlässlich der Bürositzung am Dienstag. Doch wozu dies alles?

Art. 61 der Geschäftsordnung unter dem Titel «Ausschluss der Öffentlichkeit» ist klar und unmissverständlich: «Die Sitzungen des Büros und der Kommissionen des Gemeinderats sind nicht öffentlich». Indiskretionen kamen in der Vergangenheit leider immer wieder vereinzelt vor. Doch wenn es um den Bau eines Fussballstadions mit Wohnungen geht, dann brechen die Dämme. Von Anträgen, Rückweisungen oder öffentlichen Stellungnahmen des Stadtrates zu einem SP-Antrag, die in der Kommission noch nicht behandelt worden sind, erfährt man aus den Medien oder an Medienkonferenzen. Ein Kommissionsmitglied wird sich deshalb fragen, weshalb es noch an den Sitzungen der Kommission teilnehmen müsse.

Dabei ist dies die Aufgabe einer Kommission – ein Geschäft vorzubereiten. Das heisst, die Vorlage wird präsentiert, es werden Experten eingeladen, Fragen beantwortet, Anträge gestellt oder hinterfragt, Kompromisse geschmiedet oder Mehr- und Minderheiten geklärt. Die Vorlage zum Bau des Fussballstadions und der Wohnungen wurde der Kommission des Finanzdepartementes im September 2017 zugewiesen und damit über ein halbes Jahr ausführlich behandelt. Die Vorlage hätte noch in der alten Legislaturperiode im Rat behandelt und abgeschlossen werden können, doch entweder war die SP nicht dazu bereit oder zauberte neue «last-minute»-Anträge sowie sogar einen Rückweisungsantrag aus ihrem Hut. So kommt es, dass Anträge nicht abgeklärt sind und auch nicht umsetzbar sind. Es wird heisse Luft produziert. Dies zu verhindern, wäre Kommissionsarbeit.

Persönliche Erklärungen:

Michail Schiow (AL) hält eine persönliche Erklärung zur Behandlung seines Sohnes am Arbeitsplatz aufgrund des Gemeinderatsmandats des Vaters.

Samuel Balsiger (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Michail Schiow (AL).

Elisabeth Liebi (SVP) hält eine persönliche Erklärung zu den Übergriffen auf Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten und zur Reaktion des Stadtrats.

Urs Fehr (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Michail Schiow (AL).

G e s c h ä f t e

- 35. 2018/131**
Weisung vom 04.04.2018:
Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2017

Zuweisung an die GPK gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018

- 36. 2018/141**
Weisung vom 18.04.2018:
Postulat von Andreas Kirstein betreffend Bericht über die institutionelle Neuordnung der städtischen Energieproduzenten, Energieverteiler und ihre Netzstrukturen, Bericht und Abschreibung

Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018

37. **2018/154**
Weisung vom 18.04.2018:
Tiefbauamt, Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, Neugestaltung Haltestelle «Morgental», Spreizung Tramgleise, Fussgänger-schutzinseln, Bäume, Wertstoffsammelstelle, Objektkredit

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
38. **2018/155**
Weisung vom 18.04.2018:
Schul- und Sportdepartement, Volksinitiative «Sportstadt Züri», Ablehnung

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
39. **2018/188**
Weisung vom 09.05.2018:
Immobilien Stadt Zürich und Liegenschaftenverwaltung, Neubau Alterszentrum und Wohnsiedlung Eichrain, Quartier Seebach, Objektkredit

Zuweisung an die SK GUD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
40. **2018/189**
Weisung vom 09.05.2018:
Finanzverwaltung, Zusatzkredite I. Serie 2018

Zuweisung an die RPK gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
41. **2018/190**
Weisung vom 09.05.2018:
Sozialdepartement, Verein Schuldenberatung Kanton Zürich, Beiträge 2019–2022

Zuweisung an die SK SD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
42. **2018/191**
Weisung vom 09.05.2018:
Motion der SP-, Grüne- und der GLP-Fraktion sowie 4 Mitunterzeichnenden betreffend Realisierung der Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ) am Lindenplatz unter Einbezug des Quartiers, Bericht und Abschreibung

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 22. Mai 2018
43. **2018/194**
Bericht der Beauftragten in Beschwerdesachen (Ombudsfrau) für das Jahr 2017

Zuweisung an die GPK gemäss Art. 37 Abs. 3 Gemeindeordnung (GO)

44. 2018/147

Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Karin Meier-Bohrer (Grüne) vom 11.04.2018:

Übernahme des frei werdenden Gebäudes der Quartierwache Nord durch das Gemeinschaftszentrum Oerlikon

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

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

45. 2018/160

Postulat von Dr. Jean-Daniel Strub (SP) und Andreas Kirstein (AL) vom 18.04.2018:

Gewährleistung der Einhaltung von Art. 1 des Redaktionsstatuts des Tagblatts der Stadt Zürich betreffend der inhaltlichen Ausrichtung der Wochenzeitung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Stadtpräsidentin namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

46. 2018/144

Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 11.04.2018:

Integrale Planung zur Entwicklung eines hochwertigen, grosszügigen und zusammenhängenden städtischen Raums für die Gloriastrasse und die angrenzenden Vorbereiche der Neubauprojekte

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Markus Knauss (Grüne) vom 18. April 2018 (vergleiche Beschluss-Nr. 3965/2018)

Die Dringlicherklärung wird von 79 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

47. 2017/227

**Postulat von Heidi Egger (SP) und Reto Rudolf (CVP) vom 05.07.2017:
Signalisation der Blumenfeldstrasse von der Mühlackerstrasse bis zum Emil-Spillmann-Weg als Begegnungszone**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Heidi Egger (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3088/2017): In Affoltern an der neu überbauten Mühlackerstrasse entstand vor zwei Jahren endlich ein neues Schulhaus. Dieses liegt an der Blumenfeldstrasse. Eine kurze Erklärung der Lage: Die kleine, etwa acht Meter breite Strasse beginnt bei der neu gebauten Mühlackerstrasse und führt über die Bahngleise bis hin zur Wehntalerstrasse. Von der Mühlackerstrasse aus bis zum Emil-Spillmann-Weg liegt links das neu gebaute Schulhaus Blumenfeld. Rechts der Strasse gibt es neue, verdichtet gebaute Wohnhäuser, durch die die Strasse sehr schmal wirkt. Unter den Gleisen führt eine Fussgängerunterführung hindurch. Da die Bahnlinie auf einer kleinen Kuppe liegt, kann man die von der Wehntalerstrasse kommenden Autos nicht sehen. An dieser schmalen Strasse spazieren täglich 440 Kinder zur Schule. Da sie über drei Wege an die Strasse kommen, entstehen für die Kinder manchmal unklare Situationen, auch wenn die Autos an der Barriere stehen bleiben. Die Strasse ist heute eine 30er-Zone, auf der relativ viele Autos fahren. Um über die Kuppe zu fahren, beschleunigen die Autos vor der Barriere und es entsteht eine zusätzliche Gefahr. Wir finden dies alles sehr gefährlich und möchten deshalb die Blumenfeldstrasse von der Mühlackerstrasse bis hin zur Barriere am Emil-Spillmann-Weg zu einer Begegnungszone machen, in der die Fussgänger, und vor allem die Kinder, überall Vortritt haben.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Ich muss Ihnen leider mitteilen, dass wir dieses Postulat ablehnen. Die Strasse hat ein geringes Verkehrsaufkommen und ist bereits heute ungefährlich. Die Schulinspektion beurteilte die Strasse und gab ihr die bestmögliche Note. Es gebe auf dieser Strasse keine unklaren Situationen und sie sei ungefährlich, auch für Kinder. Die Strasse wurde vor kurzem neu gebaut und mit einem Trottoir ergänzt. Wenn es nun eine Begegnungszone geben sollte, müsste man die Strasse umbauen und das Trottoir wieder entfernen. Das vielleicht wichtigste Argument ist aber, dass es sich bei der Strasse um eine Durchgangstrasse handelt und unsere Erfahrungen zeigen, dass Durchgangstrassen nicht für Begegnungszonen geeignet sind.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Es ist die erste Sitzung in der neuen Legislatur und schon sprechen wir über eine Begegnungszone. 2014 wurde für die Sicherheit der Fussgänger, der Velofahrer und vor allem der Kinder die Bahnunterführung an der Blumenfeldstrasse erstellt. Wir von der SVP haben uns nie zur Unterführung geäussert und weder Einsprachen noch Einwendungen gemacht, weil auch uns die Sicherheit der Kinder sehr wichtig ist. Wenn man von der Unterführung hinaufgeht, geht man einer sehr breiten Strasse mit einem sehr breiten Trottoir entlang. Die Strasse geht geradeaus und ist sehr übersichtlich. Es gibt also keinen Grund, dort eine Begegnungszone zu signalisieren. Die Verkehrsregeln besagen, dass in einer 30er-Zone das Auto Vortritt hat. Das muss man den Kindern eben beibringen. Wenn man aber Eltern mit ihren Kindern an der Hand bei Rot über die Strasse gehen sieht, muss man an der Erziehung zweifeln und nicht einfach ein neues Verkehrsregime einführen. Zu meiner Schulzeit gab es noch keine

Begegnungszone und wir lernten, dass vor dem Überkreuzen einer Strasse «luege, lose, laufe» gilt. So viele Autos fahren zudem nicht auf der Strasse, da die Autos bei geschlossener Barriere sehr lange warten müssen. Die Strasse ist in dieser Zeit autofrei. Wir von der SVP sind immer für Verkehrssicherheit. Aber auf der Blumenfeldstrasse ist es bereits übersichtlich genug und es braucht deshalb keine Begegnungszone. Zudem wissen die Autofahrer in der Umgebung, dass dort eine Schule steht und fahren auch dementsprechend vorsichtiger. Wir lehnen das Postulat ab, aber nicht, weil wir gegen die Verkehrssicherheit sind – diese ist an der Blumenfeldstrasse nämlich absolut gegeben. Die vor der Barriere beschleunigenden Autofahrer werden nicht langsamer fahren, nur weil es eine Begegnungszone ist. Dieses Problem lässt sich nur mit einer kürzeren Frequenz der Schranke beheben.

Thomas Kleger (FDP): *STR Richard Wolff begründete die Ablehnung mit denselben Punkten und beurteilte die Situation gleich wie wir dies tun. Aus den bereits genannten Gründen, weshalb die Strasse mit ihrem Tempolimit und in ihrer Übersichtlichkeit angebracht ist, werden wir das Postulat ebenfalls ablehnen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Es stimmt, dass man meistens dann eine Begegnungszone signalisiert, wenn es kein Trottoir gibt. Aber ein Gesetz, das den Rückbau eines Trottoirs bei der Signalisierung einer Begegnungszone verlangt, möchte ich zuerst noch sehen.*

Andreas Kirstein (AL): *STR Richard Wolffs Ausführungen, was gegen eine Begegnungszone an diesem Ort sprechen würde, sind sachlich falsch. Es beginnt damit, dass die Strasse eine Durchgangsstrasse sei. Wenn diese Strasse als Durchgangsstrasse gilt, dann ist jede Strasse, die keine Sackgasse ist, in Zukunft eine Durchgangsstrasse. Die Strasse dient in der heutigen Konstellation lediglich den Anwohnern zur Zu- und Abfahrt und von Durchgangsstrasse kann keine Rede sein. Es darf nicht gebilligt werden, dass an dieser Strasse Durchgangsverkehr gefördert wird. Die Sicherheit und Übersichtlichkeit der Situation kann man unterschiedlich beurteilen. Ich bin da derselben Meinung wie Heidi Egger (SP). Aber die Unübersichtlichkeit ist auch nicht das Hauptargument für eine Begegnungszone. Das Hauptelement der Begegnungszone sind die 20 km/h Höchstgeschwindigkeit. Es ist eine Zone, in der man sich begegnet. «Luege, lose, laufe» ist nicht das einzige, was wir unseren Kindern beibringen sollten. Ich wüsste kaum einen besser geeigneten Ort als diese Strasse, um eine Begegnungszone einzurichten. In Zürich gibt es sehr wenige Begegnungszonen, während es in Bern beispielsweise massiv mehr Begegnungszonen gibt. In diesem Rat würde ich gerne eine fundierte Diskussion über die Politik des Stadtrats, bei der 30er-Zonen und Begegnungszonen für Fussgängerinnen und Fussgänger eingeführt werden sollen, führen.*

Peter Anderegg (EVP): *Wer die Blumenfeldstrasse kennt, weiss, dass sie schon heute eine Begegnungsstrasse mit Kindern und Anwohnern ist. Auf der einen Seite befindet sich das Schulhaus und auf der anderen Seite Wohnungen. Auf dieser Strasse sollte man wirklich nicht schnell fahren. Wir verstehen die Einwände von STR Richard Wolff betreffend Umbau der Strasse. Ich glaube aber, dass es noch andere Möglichkeiten gibt, wie damit umgegangen werden kann. Wir unterstützen das Postulat, auch im Sinne der Sicherheit der Schule, die unser grosses Anliegen ist und sehr präsent an dieser Strasse liegt.*

Das Postulat wird mit 85 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

48. 2017/228

**Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Shaibal Roy (GLP) vom 05.07.2017:
Pilotprojekt zur Einführung der «Idaho-Regelung» auf Velorouten**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Sven Sobernheim (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3089/2017): *Wir wollen den Idaho-Stopp als Pilotprojekt in der Stadt einführen. Die «Idaho-Regelung» gibt es, wie der Name schon sagt, vor allem in Idaho. Dort besteht sie seit 1982. Sie bedeutet, dass ein signalisierter Stopp für Velofahrer wie ein «kein Vortritt» behandelt werden kann und ein Rot-Signal für Velofahrer wie ein Stopp gilt. Im ersten Moment versteht man den Sinn dahinter vielleicht nicht ganz, aber man muss sich überlegen, warum ein Stopp überhaupt signalisiert wird. Ein Stopp wird in der Regel dann signalisiert, wenn die Sichtweiten für ein Auto nicht ausreichend sind, ein Autofahrer also nicht genug weit sieht oder nicht genug früh gesehen wird. Dabei merkt man schon, dass der Stopp für ein Velo nicht ganz gerechtfertigt ist und ein «kein Vortritt» völlig ausreichend wäre. Unsere Verkehrsregeln orientieren sich immer am schnellsten und stärksten Fahrzeug und deshalb gelten für andere Verkehrsteilnehmer teilweise Regeln, die wenig nachvollziehbar sind. Mit dieser Massnahme kann man relativ einfach die Attraktivität des Veloverkehrs fördern. Die Förderung des Veloverkehrs ist auch aus Sicht des 4. März ein hoffentlich unbestrittenes Ziel in diesem Parlament. Auch wenn der Veloverkehr vor allem mit baulichen Massnahmen gefördert wird und gefördert werden soll, muss man sich überlegen, welche günstigen und betrieblich einfachen Massnahmen den Veloverkehr fördern können. Dabei ist Idaho nicht das einzige Beispiel für den Idaho-Stopp, denn auch Paris kennt ihn seit 2015. Die Verkehrssicherheit in Paris litt nicht unter dieser Einführung – sie hat sogar eher zugenommen. Natürlich bietet sich diese Massnahme nicht in jeder Situation an, sondern nur da, wo es die Verkehrssicherheit auch zulässt. Ich glaube, dass Zürich eine geeignete Stadt wäre, um ein solches Pilotprojekt zu starten. Beim Rechtsabbiegen bei Rot haben wir Basel den Vortritt gelassen. Basel testete es erfolgreich und führte es bei vielen Kreuzungen ein. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) tut sich noch etwas schwer mit der faktischen Umsetzung und der Schaffung der Rechtsgrundlage. Ich glaube aber, dass dies zeigt, dass man als Stadt eine moderne und fortschrittliche Verkehrspolitik mit ein wenig Mut erreichen kann. Es lohnt sich, beim Bund ein Pilotprojekt anzumelden, auch wenn es vielleicht abgelehnt wird. Man muss es einfach immer wieder probieren. Ich hoffe, dass die neue Vorsteherin des Verkehrsdepartements etwas offener sein wird als der jetzige Vorsteher, der den Vorstoss leider im Namen des Stadtrats ablehnen muss. Ich bin überzeugt, dass eine Mehrheit des Gemeinderats findet, es lohne sich, diese Massnahme zu prüfen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Auch Zürich hat sich für den Pilotversuch zum Rechtsabbiegen beworben. Das ASTRA war aber der Meinung, es reiche, wenn Basel den Versuch durchführe. Der Pilotversuch in Basel war erfolgreich und die Änderung des Gesetzes, das das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrer ermöglicht, ist momentan in der Vernehmlassung. Ich glaube, die Chancen stehen relativ gut, dass diese Änderung kommen wird. Es ist ein ziemlich grosser Schritt. Der Pilotversuch in Basel zeigte, dass Fussgänger durch die neue Regelung nicht beeinträchtigt werden. Es kam zu keinen gefährlichen Situationen, was das Gegenargument nichtig macht. Ich bin aber wirklich skeptisch, wenn man jetzt beginnt, bei Rotlicht und Stoppschilder einfach geradeaus weiter zu fahren oder links abzubiegen. Das könnte sehr gefährlich werden und wir wollen deshalb diesen Versuch nicht beantragen. Das ASTRA muss auch einen*

Pilotversuch genehmigen und ein solcher Antrag wäre aussichtslos. Die Rechtssicherheit wäre auch nicht mehr gegeben und die Regel würde zu rechtlich schwierigen Situationen führen. Idaho in den USA ist ein sehr ländlicher Staat mit sehr wenig Verkehr. Ich glaube, für die Stadt Zürich mit der jetzigen Verkehrssituation und mit dem jetzigen Verkehrsklima ist die Regel, die man neu einführen möchte, eine gefährliche Regel. Deshalb lehnen wir sie ab.

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): Der Bundesstaat Idaho hat etwa gleich viele Einwohner wie der Kanton Zürich. Diese sind aber auf eine fünfmal so grosse Fläche wie die Schweiz verteilt. Es gibt keinen Ort, der nur annähernd so gross wie die Stadt Zürich ist. Die Chance, dass der Velofahrer alleine an der Kreuzung steht, ist also ungleich grösser als wenn er dies in der Stadt Zürich tut. Laut GLP kann «mittels Pilotprojekten Zürich darauf hinwirken, dass solche Anpassungen ins Strassenverkehrsgesetz aufgenommen werden.» Die GLP wäre gut beraten, bei der Planung zuerst zu überlegen, was für ein Ende die Regelung nehmen könnte. In den Regionen, die als Referenzen hinzugezogen wurden, ist es Usanz, dass auch Autos bei Rot rechts abbiegen dürfen. Das ist für Schweizer, die in den entsprechenden Ländern unterwegs sind, zuweilen etwas verwirrend, da wir in der Schweiz keine solche Regelung kennen. Würden wir sie für die Schweiz einführen, könnte das, bis sich alle an die neuen Umstände gewöhnt hätten, zu Unfällen führen. Es liegt in der Natur der Sache, dass Velofahrer ungleich verletzlicher sind als andere Verkehrsteilnehmer. So hätte Ihre Idee zur Folge, dass die Unfallzahlen weiter anstiegen und noch mehr Velofahrer verunfallen würden. Dabei haben wir bereits heute so viele Velounfälle wie noch nie zu beklagen. Letztes Jahr waren es fast 470 Velounfälle mit Verletzten, wovon fast 100 Velofahrer schwer verletzt wurden. In den letzten 10 Jahren haben sich die Velounfälle verdoppelt, pro Jahr nimmt der Veloverkehr um 4 Prozent zu, während die Velounfälle um 12 Prozent zunehmen. Mittlerweile generiert der Veloverkehr mehr Verletzte als der Autoverkehr, obwohl dieser die 100-fache Kilometerleistung erbringt. Dennoch fordern Sie eine Verkehrsregeländerung, die für den Velofahrer weitere Gefährdungen generieren würde. Dazu kommt, dass die bestehenden Regeln für Velofahrer nur beschränkt durchgesetzt werden. Dem Stadtrat ist offensichtlich bewusst geworden, dass das brennende Verkehrsproblem in der Stadt nicht der motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern der Veloverkehr ist. Er hat deshalb diesem Vorschlag eine Absage erteilt. Der Stadtrat ist nicht bereit, eine vermeintliche Bevorteilung der einen Verkehrsteilnehmer gegenüber den anderen auf Kosten der Gesundheit der Velofahrer zu bewilligen. Wenn Sie den Velofahrern in der Stadt helfen möchten, dann empfehle ich Ihnen, in dieser Frage dem Stadtrat zu folgen.

Markus Knauss (Grüne): Wie Sie wissen, liegt mir die Veloförderung sehr am Herzen. Ich kann die Argumentation von Sven Sobernheim (GLP) zur Stopp-Signalisierung sehr gut nachvollziehen. Es geht um Sichtweiten und ich sehe dabei kein Sicherheitsproblem. Ich werde den Vorstoss aber ablehnen, weil ich eine Liberalisierung im Bereich der Rotlichter nur für Velofahrende sicherheitsproblematisch finde. Das Rotlicht ist ein sehr starkes Signal und man sollte Rotlichter nur da installieren, wo wirklich Gefahren bestehen. Man kann durchaus darüber diskutieren, ob es nicht allenfalls weniger Rotlichter in Zürich braucht. Velofahrenden, die sich nicht an Rotlichter halten, ist durchaus bewusst, dass sie etwas Verbotenes tun. Sie sind deshalb aufmerksamer und müssen vorausschauend agieren. Sie können gebüsst werden, was aber, wie auch bei den Autofahrenden, nicht all zu häufig vorkommt. Wenn wir die Velofahrenden zu mehr Sicherheitsverhalten motivieren wollen, sollten wir die Verbotsregelung nicht aufheben. Die Argumente von STR Richard Wolff zur Sicherheit sind für mich ausschlaggebend. Die Sicherheit für Velofahrende darf sich nicht verschlechtern. Deshalb bin ich froh, dass

STR Richard Wolff den Vorstoss ablehnt und wir werden sehen, wie STR Karin Rykart mit der Situation umgehen wird.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Idaho ist ein sehr ländlicher Staat in den USA mit sehr wenigen Einwohnern. Die dortigen Regeln sind nicht überall gängig. So ist auch bei jedem Ortsschild angeschrieben, wie hoch der Ort liegt und wie viele Einwohner im Ort leben. Ich bin in Idaho durch Orte wie Rome mit drei Einwohnern und Paris mit dreizehn Einwohnern gefahren. Wenn es nun heisst, die Regel habe sich in diesem Paris durchgesetzt, müssen auch Sie lachen. Die Regel zum Rechtsabbiegen gab es bereits in der alten DDR. Sie galt aber auch für Autos. Weshalb will man dieses Recht nun den Velofahrenden zusprechen, wenn sie bereits heute schon einfach rechts abbiegen? Das ist eine Art normative Kraft des Faktischen, die wir im Nachhinein durchwinken. Sie ist aber nach wie vor sehr gefährlich. Ich verstehe die Argumentation von Markus Knauss (Grüne) zu den Stoppschildern überhaupt nicht. Gerade kürzlich fuhr mir ein Velofahrer über ein Stoppschild direkt vor mein Auto und ich musste eine Vollbremsung machen, damit ich ihn nicht überfahre. In der heutigen Situation Signale mit brandgefährlicher Auswirkung zu setzen, ist verantwortungslos. An dieser Stelle möchte ich das Polizeidepartement loben, das in diesem Punkt vernünftig gehandelt hat.*

Andreas Egli (FDP): *Als ich das Postulat zum ersten Mal las, fragte ich mich, ob es sich nicht um ein Anliegen handelt, dem wir Bürgerliche geschlossen zustimmen könnten. Wir hätten dann eine kleine Textänderung gemacht, damit der Versuch nur dann stattfinden kann, wenn die Sicherheit der Velofahrer absolut gewährleistet ist und auch die rechtlichen Grundlagen sicher sind. Ich hätte nämlich gerne gesehen, wie der Stadtrat die Regelung wegen Unumsetzbarkeit hätte ablehnen müssen. Letztlich ist mit diesem Postulat die Sicherheit der Velofahrer effektiv gefährdet. Es ist zudem gefährlich, eine solche Regel nur in der Stadt zu machen. Man stelle sich den Autofahrer von ausserhalb vor, der in Zürich sowieso schon wegen der etwas schwierigen Verkehrsführung Mühe hat. Wenn einem solchen Autofahrer bei einem Stoppschild Velofahrer vor die Nase fahren, ist er vollends überfordert. Vor diesem Hintergrund lehnen wir das Postulat ab und machen keinen Textänderungsantrag. Dieses Postulat ist der Versuch, für die eigene Klientel eine Legalisierung von illegalem Verhalten zu fordern. Es ist absolut vernünftig, wenn die GLP etwas weniger Gesetze und Vorschriften fordert. Man muss sich aber überlegen, ob es einfach dann richtig ist, wenn es die eigene Klientel bevorzugt oder dann richtig wäre, wenn es insgesamt etwas nützt. Es ist offensichtlich, dass es einfach um Velofahrer geht, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten wollen. Wenn sich unsere Velofahrerunfallstatistik auch nur ein wenig verbessert, indem wir die Regel nicht einführen, ist es absolut richtig, sie nicht einzuführen. Deshalb werden wir die Regelung aus Überzeugung ablehnen. Ich persönlich sehe es in dieser speziellen Angelegenheit genau gleich wie der Noch-Vorsteher des Polizeidepartements STR Richard Wolff. Wenn Velofahrer in Zukunft rechts abbiegen können, ist das von meiner Seite aus zu begrüssen. Die Bedingung ist aber auch hier, dass die rechtlichen Grundlagen den Fussgängern, die in diesem Moment auch Grün haben, trotz allem den Vortritt lassen. Wenn es dann zu einer Kollision zwischen Fussgänger und Velofahrer kommt, ist es logischerweise die Schuld des Velofahrers. Wir hoffen, dass dies möglichst wenig passiert. Ich glaube aber, die Regelung wäre zumutbar und die Velofahrer wären auch mit etwas Druck durch Polizeikontrollen lernfähig und würden sich in Zukunft korrekt verhalten.*

Ernst Danner (EVP): *Die EVP lehnt den Vorstoss geschlossen ab. Es handelt sich aus unserer Sicht um kein echtes Problem. Es gibt in der Stadt bekanntlich wenige Velorouten und noch weniger Stoppsignale und Lichtsignale. Wenn man für ähnliche Signale verschiedene Regeln aufstellt, ist der durchschnittliche Velofahrer überfordert. Nicht weil er die Regeln nicht begreifen würde, sondern weil Verkehrsregeln nicht*

einfach genug sein können. Verkehrsregeln müssen für alle 8 Millionen Einwohner der Schweiz tauglich sein. Das erste Prinzip der Verkehrsregeln ist deshalb: so einfach und narrensicher wie möglich. Ich persönlich gebe zu, dass ich die Idaho-Regel ab und zu, aber nicht systematisch, seit etwa 34 Jahren anwende. Ich bin in dieser Zeit noch nie gebüsst worden. Ich warte auf den Moment, in dem ich, wenn ich mit dem Velo etwas falsch mache, eine Busse bekomme. Meine Hoffnungen liegen dabei jetzt bei STR Karin Rykart. Ich glaube auch, dass man vorsichtiger ist, wenn man etwas Verbotenes tut und das Unfallrisiko somit kleiner ist, als wenn das verbotene Verhalten plötzlich erlaubt wäre.

Marianne Aubert (SP): Auch mit der Idaho-Regelung bleibt eine Stoppstrasse eine Stoppstrasse. Es gilt weiterhin kein Vortritt. Der einzige Unterschied ist, dass man den Fuss nicht mehr auf den Boden stellen muss, sondern langsam fährt und links und rechts schaut, ob sich ein Fahrzeug nähert, bevor man weiterfährt. Ein Rotlicht bedeutet neu das gleiche wie eine Stoppstrasse. Man muss den Fuss auf den Boden stellen und wenn sich kein Fahrzeug nähert, darf man auch bei Rot durchfahren. Wo sich hier die grosse Gefährlichkeit verbirgt, sehe ich nicht. Es hiess vorhin, wenn man über den Vortritt gefahren sei, könne man links, geradeaus oder rechts fahren. Das stimmt nicht. Es gelten hier immer noch die bestehenden Regeln. Eine Velofahrerin im Strassenverkehr ist ungeschützt und deshalb besonders vorsichtig. Die jetzige und auch die zukünftige Regelung schützen aber nicht vor Egoisten, die andere und sich gefährden. Die SP wird dem Postulat zustimmen.

Shaibal Roy (GLP): Die meisten Voten strichen den wichtigen Aspekt der Sicherheit hervor, also die Sicherheit sämtlicher Verkehrsträger und im speziellen der Velofahrer, die sicherlich in diesem Thema die schwächsten Verkehrsträger sind. Gefährlich ist es schon heute. Es ist aber immer nur dann gefährlich, wenn der Verkehrsteilnehmer seine Verantwortung nicht wahrnimmt – sei das beim Übertreten eines Rotlichts oder dem Rechtsabbiegen. Im Vorstoss steht deutlich, dass ein Rotlicht immer noch einem Stoppschild entspricht. Das bedeutet, dass man anhalten muss und nicht einfach weiterrassen kann. Bei einem Stoppschild gilt zudem kein Vortritt. Wir möchten hier nicht eine Praxis legitimieren oder Klientelpolitik betreiben, sondern der Realität Rechnung tragen, dass das Velo als Verkehrsträger langsamer unterwegs ist als ein motorisierter Verkehrsteilnehmer und an einer Ampel eine andere Wahrnehmung hat. Die heutige Signalisation ist primär auf motorisierte Verkehrsträger ausgerichtet. Einen Denkfehler haben Sven Sobernheim (GLP) und ich aber tatsächlich gemacht; wir hätten nicht den Namen von Idaho übernehmen sollen. Hätten wir es «Paris-Stopp» genannt, wären wahrscheinlich wenige darauf gekommen, dass man mit Paris den 15-Einwohner-Ort meinen könnte. Wir sprechen hier nämlich vom Innercircle von Paris mit 2,2 Millionen Einwohnern, das in diesem Sinne bezüglich Verkehrsaufkommen Zürich sicherlich Paroli bieten kann. In Paris wurde die Regelung 1982 eingeführt und hat nachweislich keinen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Ich bin der Überzeugung, dass wenn es in Paris mit ähnlich engen Verkehrsbegebenheiten funktionieren kann, dann wäre es einen Versuch wert, dem ASTRA einen Pilotversuch in Zürich zu beantragen.

Samuel Balsiger (SVP): Jetzt sind wir dann in dieser Stadt bald schon drei Jahrzehnte unter rot-grüner Herrschaft. Seit dem 4. März haben Sie die absolute Mehrheit. Sie stellen sieben Stadträte und ich erwarte eigentlich im nächsten Jahr ein Feuerwerk von guten Ideen und absoluten Mehrheiten, in denen Sie das Velothema durchbringen. Beim letzten Wahlkampf konnten Sie den Sündenbock STR Filippo Leutenegger beschuldigen, er blockiere ihre Anliegen. Das wird von nun an nicht mehr möglich sein.

Stephan Iten (SVP): Ein Stoppschild dient der Verkehrssicherheit und der Verkehrsführung und regelt unter anderem den Vortritt. Ich kann mich an die Situation

erinnern, wie morgens auf dem Weg zur Arbeit Sven Sobernheim (GLP) bei einem Stoppschild an mir vorbeifuhr. Aber ein Stoppschild dient eigentlich dazu, dass man kurz anhält und sich umsieht. Die Legitimation einer Praxis, die Velofahrer bereits heute illegalerweise tun, dient nicht der Verkehrssicherheit. Das zeigen auch die Unfallstatistiken der Velofahrer. Auch die Schuldfrage bei einem Unfall ist ungeklärt. Markus Knauss (Grüne) hat es bereits angesprochen und ich denke, auch wir unterstützen den Vorschlag, in der ganzen Stadt die Lichtsignale nach Notwendigkeit überprüfen zu lassen. Man sieht heute schon, dass der Verkehr bei ausgeschalteten Lichtsignalen flüssiger ist. Dabei geht es aber um sämtliche Verkehrsträger. Einfach den Velofahrern mehr Rechte einzuräumen und dann noch dem Autofahrer die Schuld zu geben, ist keine Lösung.

Pascal Lamprecht (SP): *Auch die SP ist skeptisch. Der Einfluss auf die Sicherheit ist umstritten. Wenn der Velofahrer mit hoher Geschwindigkeit einfach über die Kreuzung rast, ist das sicher das falsche Mittel. Es könnte aber auch sein, dass die Aufmerksamkeit erhöht wird – vor allem bei den Velofahrern, die sich heute schon an die Regeln halten. Deshalb denken wir, dass das Postulat als politisches Instrument die richtige Form ist, um dieses Anliegen zu prüfen. Ich bitte den Stadtrat aber persönlich darum, das Postulat seriös, allenfalls auch punktuell, zu prüfen und die Regelung nicht gleich flächendeckend einzuführen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Ich beginne mit dem Wichtigsten: Die Verkehrssicherheit in der 2-Millionen-Einwohner-Stadt Paris hat dank der Regelung zugenommen und die Verkehrssicherheit ist gestiegen. Das Interessante ist die Frage, ob das auch in Zürich passieren würde oder nicht. Zu den Vorwürfen, die uns gemacht wurden – Klientelpolitik, neue Mehrheit und ein neuer GLP-Stadtrat – gilt es zu beachten, dass der Vorstoss am 15. Juli 2017 eingereicht wurde. Damals wussten wir noch nicht, wie sich der Gemeinderat und der Stadtrat entwickeln würden und auch der Wahlkampf war noch in weiter Ferne. Es geht jetzt aber um den «Paris-Stopp», wie ich ihn neu nennen werde. Paris ist eine Stadt mit einer höheren Einwohnerdichte als Zürich. Das Argument, wir hätten keine Velorouten und bräuchten deshalb keine Vortrittsregeln für das Velo, ist nicht wirklich überzeugend. Die Schuldfrage ist einfach gelöst: Wer keinen Vortritt hat, darf auch nicht einfach fahren, wenn es die Situation nicht zulässt. Leider hat Andreas Egli (FDP) den Textänderungsantrag nicht eingereicht, weil wir ihn gerne entgegengenommen hätten. Ein Pilotprojekt ist klar geregelt und somit auch die Schuldfrage. Ich verstehe, dass sie betreffend der Entwicklung der Verkehrssicherheit skeptisch sind. Sie beziehen sich aber immer auf die Unfallstatistik der Stadt Zürich, die ja eben diese Regelung nicht kennt. Ich wiederhole an dieser Stelle: Die Verkehrssicherheit in der Stadt Paris hat zugenommen. Ich bin froh, wenn Sie dieses Postulat unterstützen und ich bin auch froh, dass ein Teil der Grünen dem Postulat eine Chance gibt – auch wenn ich erstaunt bin, dass Markus Knauss (Grüne) gegen den Vorstoss stimmt.*

Das Postulat wird mit 70 gegen 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

49. 2017/267

Interpellation von Anjushka Früh (SP) und Dr. Pawel Silberring (SP) vom 23.08.2017:

Bewilligungsgesuch des Vereins «E-Mobil Züri» zur Durchführung eines Formel-E-Rennens in der Innenstadt, Einschätzungen zum Durchführungsort, zur Vereinbarkeit mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 und den zu erwartenden Kosten sowie Auflagen und Sicherheitsanforderungen für die Bewilligung des Anlasses

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 44 vom 24. Januar 2018).

Anjushka Früh (SP) nimmt Stellung: Die Diskussion hätte bereits letztes Jahr, bevor der Stadtrat die auf sehr spärlichen Informationen gestützte Bewilligung erteilte, und nicht erst knapp drei Wochen vor der Durchführung des Events stattfinden müssen. Die Ablehnung der beantragten Dringlichkeit durch die FDP, GLP und SVP stellt eine unserer Demokratie nicht würdige Diskussionsverweigerung dar. Die Antworten des Stadtrats sind generell enttäuschend und ungenügend. Die Fragen 15 und 16 bleiben vollständig unbeantwortet. Bei der Frage zur Vereinbarung mit dem Mobilitätskonzept wurde nicht die eigentliche Frage beantwortet, sondern nicht dazugehörige Informationen ausgeführt. Ich habe fundiertere Antworten erwartet. Vor allem enthält die Interpellationsantwort im Bezug auf die Sperrtage falsche Antworten. Der geplante Anlass soll ein riesiger Event werden, der massive Einschränkungen im öffentlichen Raum zur Folge hat. Ganze Strassenviertel werden für knapp 60 Stunden komplett abgesperrt, sodass sie nur noch über Umwege zu Fuss erreichbar sind. Kein Grossevent in Zürich hat das bisher je so geplant. Für einen Zeitraum von einem Monat ist mit massiven Einschränkungen zu rechnen. Dass für einige Stunden Rennspass Bäume gefällt werden sollen, zeigt wie absurd die Vorstellungen der Veranstalter sind und dass das ökologische Bewusstsein doch nicht ganz so gross ist, wie sie dies gerne darstellen. Durch Eingriffe der Veranstalter werden Instandstellungsarbeiten an den Grünanlagen von zwischen 250 000 Franken und 750 000 Franken nötig. Für einen Anlass, der sich mit Ökologie zu schmücken versucht, erscheint mir diese Summe sehr hoch. Sollte dieser Anlass wirklich eine Diskussion zu ökologischen Technologien anstossen, hätte er dies genauso gut ohne Autorennen machen können. Ein Teil der Auflagen beinhaltet ein hochwertiges Rahmenprogramm. Auf der Website der Veranstalter heisst es unter anderem: «Entdecke die neusten Elektro- und Hybrid-Autos in der Drive-Zone. Trete gegen Formel-E-Fahrer in der Game-Zone an. Lass dich von der Live-Musik auf der Main-Stage mitreissen.» Wo sich hier das attraktive Rahmenprogramm befindet, das die Forschung mit einbezieht, ist mir nicht ersichtlich. Die Bewilligungsaufgaben werden so wohl kaum erfüllt. Zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung und auch einen Monat später zum Zeitpunkt der Interpellationsantwort waren das Sicherheitskonzept, das Verkehrskonzept, die genauen Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr unbekannt. Das sind für mich die Punkte schlechthin, die von Anfang an in den Bewilligungsprozess hätten einfließen müssen. Entweder haben das die Veranstalter zu diesem Zeitpunkt selbst noch nicht gewusst oder die Informationen wurden bewusst unter Verschluss gehalten. Beide Optionen bedeuten nichts Gutes. Dennoch wurde der Event bewilligt. Es stellt sich auch die Frage der Vereinbarkeit des Grossevents mit dem städtischen Mobilitätskonzept. Dieses fordert für eine stadtverträgliche Mobilität den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums. Dazu hat sich der Stadtrat verpflichtet. Mit diesem Event wird jetzt aber erstens der öffentliche Verkehr lahm gelegt. Zweitens wird der Fuss- und Veloverkehr im betreffenden Gebiet für Wochen nahezu verunmöglicht und drittens der öffentliche Raum für Wochen sehr einseitig in Beschlag genommen und die öffentliche Nutzung verunmöglicht. Dem

Stadtrat wird sehr wohl bewusst sein, dass sich der Event nicht mit dem Mobilitätskonzept vereinbaren lässt.

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): Die Interpellation ist vom 6. September 2017 und die Antwort des Stadtrats vom 24. Januar 2018. Sie beantwortet alle Fragen der Postulanten aus unserer Sicht zufriedenstellend. Da es in Zürich nie einfach um den Spass gehen darf, hat der Stadtrat den Veranstaltern die Darbietung eines hochwertigen und öffentlich zugängigen Rahmenprogramms auferlegt, um einen Volkserziehungswert zu generieren. Ihr Anliegen wurde angemessen berücksichtigt. Es scheint die Interpellantin zu besorgen, dass in der Stadt etwas los ist, was Jung und Alt zu Abertausenden fasziniert und unterhält. Ein Scheinproblem veranstaltet die Linke im Moment ja auch beim Sechseläutenplatz. Eine solche Veranstaltung steht im diametralen Widerspruch zum lust- und lebensfeindlichen linken Lifestyle. Es gibt aber genug Menschen in dieser Stadt, die sich dem Leben erfreuen und sich nicht ihrer Besorgnis hingeben. Interessant und aufschlussreich sind die Antworten zu den Kosten des Anlasses und ich staunte, wer sie tragen wird. Die Kosten für die Leistungen der Stadt Zürich werden vollumfänglich von den Veranstaltern getragen. Für die Kosten für Mehrleistungen der Stadt wird der öffentliche Grund für 250 000 Franken vermietet. Der Veranstalter musste dafür eine Bankgarantie von 2,5 Millionen Franken hinterlegen. Neben dem Imagegewinn und der Bedeutung für den technologischen Standort Zürich wird unsere Stadt zusätzlich noch einen handfesten monetären Gewinn generieren. Den Organisatoren und den Veranstaltern gebührt höchste Dankbarkeit, dass sie diesen Anlass in unserer Stadt durchführen werden. Allem Anschein nach gehört die Zukunft der Elektromobilität und auch dank Anlässen wie diesem wird der Forschungsstandort Zürich vorne mit dabei sein.

Luca Maggi (Grüne): Erst seit ein paar Monaten und nur dank verschiedenster politischer Vorstösse können wir endlich abschätzen, was uns am 10. Juni erwarten wird. Die Informationspolitik der Veranstalter war bisher zurückhaltend. Sie haben sich einer politischen Debatte fast komplett verweigert und das ist auch der Grund, weshalb wir heute, zweieinhalb Wochen vor dem Event, das erste Mal politisch über den Event diskutieren können. Die Nutzung des öffentlichen Raums ist eine politische Frage. Öffentliche Räume und Freiräume sind in der Stadt Zürich knapp und deshalb ein wertvolles Gut. Gerade das Stadtzentrum und das Seebecken werden im Frühling und Sommer überproportional häufig für kommerzielle Grossveranstaltungen genutzt. So werden die einfachen Nutzer und Nutzerinnen aus dem öffentlichen Raum vertrieben. Gerade in Zeiten der Diskussion über die öffentliche Nutzung des Sechseläutenplatzes ist es ein spezielles Zeichen, wenn man ein Autorennen an zentralster Lage in einem Wohn- und Arbeitsquartier bewilligt. Es ist auch befremdend, dass sich die Organisatoren die Bewilligung bei der Stadt sozusagen kaufen konnten. Das zentrale Argument war immer, dass der Anlass die Stadt nichts kosten darf. Dies ist natürlich kein Problem, wenn man einen millionenschweren Autosport-Dachverband und grosse Hauptsponsoren in der Hinterhand hat. Wenn solche Auflagen aber Schule machen, werden viele kleinere Anlässe nicht mehr möglich sein. Wir haben an der EM 2008 gesehen, was es bedeutet, wenn ein Grossevent mit seinen Sponsoren das ganze Stadtzentrum besetzt. Plötzlich galten nicht mehr die Regeln der Stadt, sondern die der UEFA und ihrer Sponsoren. Dübendorf wäre eine gute Alternative für das Stadtzürcher Zentrum gewesen, wurde aber nie angefragt. Die Antwort des Stadtrats zeigt, dass die Organisatoren den Event von Anfang an in der Stadt Zürich durchführen wollten. Das macht ja auch Sinn, weil die Sponsoren nur bei einer Seebühne und der Bühne der Altstadt mitmachen wollen. Hören wir auf damit, diesem Anlass einen grünen Mantel zu geben. Das Beschleunigen von 0 auf 200 Stundenkilometer, eine Bremsung in der

Kurve, ein erneutes Beschleunigen und eine erneute Bremsung im Ziel sind sicherlich nie nachhaltig. Da helfen auch ein paar Infostände zur E-Mobilität nicht. Ausserdem lösen auch E-Autos das Kapazitätsproblem in der Stadt Zürich nicht. Wer über einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehr sprechen will, hat genug Möglichkeiten, dies in Zürich zu tun – ein Autorennen zu organisieren ist aber sicher die schlechteste davon. Ich glaube, dass alle politischen Aufträge, die die Stadtbevölkerung in den letzten Jahren der Stadt gegeben hat, im Widerspruch zu diesem Rennen stehen. Sorgen wir also dafür, dass es in diesem Jahr die einzige Durchführung des Rennens bleibt.

Roger Tognella (FDP): Dank dieser Veranstaltung wird Elektromobilität zu einem Thema in Zürich. Auch im Parlament – die Interpellation zeigt es – beginnt man, darüber nachzudenken, wie sich die Mobilität in einem urbanen Umfeld wie in Zürich entwickeln wird. Für mich als Techniker ist klar: Der Elektromotor ist seit hundert Jahren dem Verbrennungsmotor überlegen, also wird der Elektromotor auch dieses Rennen zu Gunsten der Ökologie gewinnen. Über das Speichermedium können wir diskutieren, aber ich finde es wichtig, dass wir über dieses Thema sprechen. Wenn das Rennen ein emotionaler Treiber ist, ist mir das Recht. Das Rahmenprogramm zeigt die ETH in allen Facetten der Forschung und Entwicklung am Standort Zürich. Wir sprechen hier von Studienplätzen und Professuren, die sich aktiv und kritisch mit dem Thema der E-Mobilität auseinandersetzen. Es braucht neben der Wissenschaft einen emotionalen Treiber, bei dem man alle Facetten der Elektromobilität auch auf zwei Rädern diskutiert. Dabei sieht man auch die Anwendungen im öffentlichen Verkehr. Wir haben den ersten VBZ-Bus, der vollelektrisch betrieben wird. Dieses Thema hat Zukunft und ich bitte Sie, diese Zukunft nicht zu blockieren, bevor sie überhaupt wirklich angefangen hat. Man muss ihr eine Chance geben und die Diskussion aktiv führen. Es ist uns ein Anliegen, dass die Rahmenveranstaltung einen internationalen Wert hat und ein Schweizer Podium zur Elektromobilität bietet. Ich bitte Sie um Unterstützung, nehmen Sie den 10. Juni und pflegen Sie die kritische Diskussion zum Thema Elektromobilität weiter. Wir werden sicher zusammen mit dem Stadtrat, der Verwaltung und in den politischen Parteien auf das Ereignis zurückschauen und evaluieren, ob sich dieser Event für die Stadt, den Wirtschaftsstandort und die Arbeitsplätze lohnt und einen Mehrwert für die Gesellschaft generiert.

Dr. Pawel Silberring (SP): Auch für mich ist der Umgang mit öffentlichem Raum die zentrale Frage in dieser Angelegenheit. Sie werden mit Ihrer Veranstaltung in der Enge Gäste sein und möchten je nach Quelle 150 000 weitere Gäste mitbringen. Sie beanspruchen für einen Monat den öffentlichen Raum und werden während 60 Stunden bewohnte Strassenviertel absperren, sodass sie nur noch über Umwege erreichbar sind. Sie planen während einem Monat Bauarbeiten – auch in der Nacht. Sie sind die einzigen Formel-E-Ausrichter in Europa und auch der einzige Grossevent in Zürich, der das so handhabt. Aus unserer Sicht wäre deshalb ein Mitspracherecht der Gastgeber, in diesem Fall der Bevölkerung der Stadt Zürich, angebracht gewesen. Sie haben das Gesuch pünktlich auf den Beginn der Sommerferien eingereicht mit dem Auftrag an den Stadtrat bis zum September die Bewilligung zu erteilen. Das ganze Vorgehen war darauf ausgelegt, auf einer hohen Ebene von Regierungsmitgliedern, Sponsoren und Medienpartnern zu bleiben und das Gespräch mit dem Gemeinderat und dem Volk zu vermeiden. Ein solches Vorgehen ist zwar clever, aber unfair. Das gleiche gilt für die dringliche Behandlung der Interpellation. Man stellte sie uns in Aussicht, aber hielt sich nicht daran. Das Rennen wird bald stattfinden und ich sehe es als unsere Aufgabe, die Sicht der Personen, die der Belastung ausgesetzt sind, einzubringen. Die Stadtpolizei informierte gestern über die Verkehrseinschränkungen. Wir haben aus der Bevölkerung darauf verschiedene Rückmeldungen erhalten, beispielsweise von Personen, die verreisen müssen und mit dem Gepäck kaum zum Tram gelangen. Oder Personen, die wegen den Bauarbeiten nicht schlafen können und auch nicht vorgewarnt wurden. Wir

verlangen, dass nach dem Rennen Evaluationen durchgeführt werden. Und dies so, dass Betroffenen eine echte Mitsprache und eine Möglichkeit zur Mitentscheidung einräumt wird, um zu sehen, ob die positiven Aspekte die Einschränkungen wert sind. Ich wurde auch schon darauf angesprochen, ob meine Kritik an diesem Formel-E-Rennen und mein Einstehen für die Events auf dem Sechseläutenplatz sich nicht widersprechen. Mir scheint es vielmehr ein Widerspruch, wenn man einigen Personen beim Sechseläutenplatz nicht einmal die Aussicht beeinträchtigen darf, der Bevölkerung in der Enge aber all die geplanten Einschränkungen zumuten kann. Das Formel-E-Rennen bedeutet nicht das Ende der Geschichte. In durchschnittlich fünf bis sechs Jahren wird wieder jemand eine angesagte und innovative Veranstaltung machen wollen. Gleichzeitig gibt es deutliche Anzeichen, dass für viele Menschen eine Grenze der Belastung durch solche Grossereignisse erreicht wurde. Das sind keine Spassbremsen, sondern Menschen, die den öffentlichen Raum rund um ihr Haus nicht beliebig hergeben möchten. Die meisten Menschen möchten eine lebendige Stadt und da gehören Events dazu. Man darf daraus aber nicht ableiten, dass beliebige Einschränkungen automatisch zumutbar sind. So wie das in diesem Fall ablief, darf das nicht mehr vorkommen. Betroffene müssen informiert und konsultiert werden, auch mit dem Risiko, dass sie eine Veranstaltung ablehnen, aber dafür mit der Aussicht einer sehr viel besseren Legitimation als dies hier der Fall ist. Für die Zukunft wünschen wir uns weniger Cleverness und mehr Fairness.

Markus Knauss (Grüne): Ich schliesse aus der mangelhaften Beantwortung der Fragen, dass es dem Stadtrat auch nicht mehr ganz wohl mit dieser Veranstaltung ist. Bis anhin argumentierte der Stadtrat mit Standortförderung – ganz ohne Einbezug der lokalen Bevölkerung. Die lokal ansässige Bevölkerung und auch Ladenbesitzer sind nicht wirklich glücklich über die Veranstaltung in Zürich. Der Stadtrat schrieb, man habe den Organisatoren den Flugplatz Dübendorf vorgeschlagen, «die Organisatoren bevorzugten aber die Stadt Zürich als Austragungsort». Der Stadtrat ist den Organisatoren dienstfertig gefolgt. Die nachhaltige Mobilität wird als Marketing genutzt und es scheint, als würden nur gute Fernsehbilder interessieren. Lassen Sie uns anschauen, was das Autorennen zu den Forderungen des Berichts «Stadtverkehr 2025» beiträgt. Das erste Ziel im Bericht ist, den Autoverkehr – egal in welcher Art – um einen Drittel zu reduzieren. Ein weiteres Ziel ist, den prozentualen Anteil des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs um mindestens 10 Prozentpunkte zu erhöhen. Das Angebot und die Attraktivität des ÖVs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs sollen verbessert werden. Auch soll die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden. Diese Forderungen haben mit einem Autorennen nichts zu tun. Auch das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raums, das heisst die Gestaltung und Funktionalität von Strassen und Plätzen, zu verbessern, wird kaum mit einem Autorennen erfüllt. Als letztes sind die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erfüllen. Wir stehen vor grossen Herausforderungen im Strombereich und Elektromobilität braucht Strom. Wie wir diese Herausforderungen angehen wollen, konnten Sie bisher nicht beantworten. Zürich ist eine elektromobile Stadt. Wir sind Vorreiter in der Elektromobilität. Unser ÖV ist sehr gut und wenn wir die Ziele umsetzen wollen, ergibt das ein gigantisches Innovationspotential. Dafür braucht es aber keinen Anlass wie dieses Rennen. In der Antwort des Stadtrats sind die Kosten ausgewiesen. Für mich ist aber fraglich, wie Grün Stadt Zürich bis zu 750 000 Franken bewältigen will und das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) bis 600 000 Franken bewältigen will, ohne dass städtische Angestellte sich je mit dem Event beschäftigen. STR Richard Wolff wird uns genau sagen können, wie viele städtische Arbeitsstunden in den Event flossen, ohne dass diese im Budget ausgewiesen sind.

Andreas Egli (FDP): Es wollen nicht alle einsehen, dass es Menschen gibt, die an Fahrzeugen mit mehr als zwei Rädern Freude haben. Auch wenn Ihnen das nicht gefällt,

ist das noch kein Grund, schon jetzt ein Verbot für weitere solche Veranstaltungen zu fordern. Es stört Sie, dass zum einen das Autorennen kommerziell ist und keine Subventionen der Stadt benötigt und zum anderen der Verkehr nicht mit lärmenden und stinkenden Motoren stattfindet. Sie haben ein Problem mit einer Vision von Fahrzeugen, die sich praktisch lautlos und mit dezentral, ökologisch produziertem Strom vorwärts bewegen können. Sie haben ein Problem, wenn wir plötzlich wieder eine Bevölkerung haben, die individuell entscheiden will, wann sie wo hinfährt und nicht mehr mit einem kollektiv organisierten Verkehrsmittel unterwegs sein muss. Sie haben ein Problem mit dieser Vision, für die das Autorennen steht. Luca Maggi (Grüne) stört sich am kommerziellen Aspekt der Veranstaltung, verweist aber gleichzeitig auf den Sechseläutenplatz, auf dem er die kommerziellen Veranstaltungen unterstützt. Es stört ihn offensichtlich, dass die Veranstaltung keine Subventionen kostet und die Stadt nichts zahlen muss. Die Stadt wird im Zusammenhang mit dem Rennen eine positive Berichterstattung erhalten. Man wird schöne Bilder der Stadt zeigen und ganz offensichtlich nehmen Sie dies den Veranstaltern übel. Sie sehen den Wert nicht, den eine solche Veranstaltung auf dem Markt und für die Wirtschaft und zukünftige Arbeitsplätze hat, wenn die Stadt in einem guten Licht dargestellt wird. Wir sollten uns die Vision erhalten, den Verkehr individuell, umweltfreundlich und bedarfsgerecht abwickeln zu können.

Anjushka Früh (SP): Roger Tognella (FDP) betonte, wie sehr er die kritische Diskussion über den Grossevent schätze. Weshalb haben Sie dann die Dringlichkeit verweigert und eigentlich alle Informationen bis zum Schluss zurück gehalten? Auch die heutige Informationslage ist ungenügend. Im Gemeinderat hat keinesfalls eine Diskussion über Elektromobilität mit seinen Vor- und Nachteilen stattgefunden, sondern eine Diskussion über die Nutzung des öffentlichen Raums. Zum Votum von Andreas Egli (FDP): Die Formel-E-Autos zeigen auf keinen Fall die Mobilität, die in Zürich gebraucht wird. Es muss der Bevölkerung nicht schmackhaft gemacht werden, wie ein solches Rennauto innert kürzester Zeit auf 200 Stundenkilometer beschleunigen kann. Das ist keine stadtverträgliche Mobilität und hat meines Erachtens in der Stadt Zürich nichts verloren.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

- 50. 2018/198**
Beschlussantrag von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) vom 23.05.2018:
Übertragung der Ratsdebatten via Live-Stream auf der Webseite des Gemeinderats

Von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) ist am 23. Mai 2018 folgender Beschlussantrag eingereicht worden:

Der Gemeinderat beschliesst, die Gemeinderatssitzungen zukünftig via ‚Live-Stream‘ (zumindest akustisch) auf der Gemeinderatswebseite zu übertragen.

Begründung:

Die Tribüne des Rathauses füllt sich zwar jeweils, wenn Integrations- oder Schulklassen zu Weiterbildungszwecken ins Rathaus beordert werden. Die Klassen können das Geschehen allerdings nur dann vor Ort verfolgen, wenn sie während der Sitzungszeiten Unterricht haben, was in der Regel nicht der Fall ist. Bei einschlägigen Geschäften tauchen oft Vertreter/innen aus der Verwaltung auf und bei der konstituierenden Sitzung verfolgen Familienmitglieder das Geschehen. Ansonsten herrscht während den Gemeinderatssitzungen oft gähnende Leere.

Die mediale Berichterstattung über das Geschehen im Gemeinderat wurde in den letzten Jahrzehnten stark reduziert. Früher wurden in den Zürcher Printmedien noch in mehrseitigen Berichten, teilweise sogar mit Protokollauszügen, über die Argumente und Beschlüsse berichtet, heute nur noch über einen Bruchteil der Geschäfte. Die Mehrheit der Voten der Parlamentarier/innen verhallt deshalb in den altherwürdigen Wänden des Rathauses, ohne von der Bevölkerung zur Kenntnis genommen zu werden.

Mit einem Live-Stream könnten politisch interessierte Bürgerinnen und Bürger die Ratsdebatte und den Meinungsbildungsprozess jederzeit verfolgen, ohne den Weg ins Rathaus machen zu müssen. Insbesondere für Familien mit kleinen Kindern, Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung, aber auch für Arbeitnehmer/innen, die am Feierabend zuhause mithören wollen, würden sich dadurch neue Möglichkeiten eröffnen. Die Übertragung der Ratssitzungen im Internet wäre ein zeitgemässer Schritt in Richtung gelebter Demokratie.

Ein wachsender Teil der öffentlichen politischen Debatte findet heute auf sozialen Medien wie Facebook oder Twitter statt. Das Verlinken des Audio-Protokolls über diese Plattformen ist allerdings umständlich und wird wenig genutzt. Prüfwürdig wäre diesbezüglich auch die Einrichtung eines parlamentarischen Facebook-, Instagram- und Twitterkontos, über welches die jeweilige Liveberichterstattung und Traktandenliste geschaltet werden könnte.

Mitteilung an den Stadtrat

Der Beschlussantrag wird auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

51. 2018/199

Schriftliche Anfrage von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) vom 23.05.2018:

Ausrüstung von Schülerinnen und Schülern mit Tablets, Gründe für die Anschaffung persönlicher Geräte und für das gewählte Betriebssystem sowie Angaben zum allfälligen Submissionsverfahren und zum Preis der Tablets

Von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) ist am 23. Mai 2018 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Das Schuldepartement plant die Anschaffung von Tablets für den persönlichen Gebrauch durch die Schülerinnen und Schüler, beginnend in der fünften Klasse. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was waren die ausschlaggebenden Argumente für die Anschaffung persönlicher Geräte bzw. gegen eine BYOD-Policy?
2. Welche Argumente sprachen für das Betriebssystem Windows 10 statt z.B. iOS und Android? Wurde bei dieser Entscheidung auch die Verfügbarkeit von Lernapps auf dem Betriebssystem in Betracht gezogen?
3. Sind an der PHZH Weiterbildungsveranstaltungen für Lehrpersonen bezüglich Microsoft Teams, Sway, Forms und OneNote geplant (zusätzlich zur bereits existierenden Medienbildung)?
4. Ist die Anschaffung von Hüllen / Cases vorgesehen? Wird deren Gebrauch für die Schülerinnen und Schüler obligatorisch? Wer haftet im Falle, dass das Gerät ausserhalb der Schule Schaden erleidet?
5. Unterstand die Vergabe dieses Auftrags einem Submissionsverfahren?
6. Wie hoch ist der Preis pro Tablet?

Mitteilung an den Stadtrat

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

52. 2018/173
SK PRD/SSD, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Yasmine Bourgeois (FDP)
Dr. Balz Bürgisser (Grüne)
Isabel Garcia (GLP)
Maya Kägi Götz (SP)
Christian Huser (FDP)
Muammer Kurtulmus (Grüne)
Elisabeth Liebi (SVP)
Rosa Maino (AL)
Markus Merki (GLP)
Ursula Näf (SP)
Mark Richli (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

53. 2018/174
SK FD, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Përparim Avdili (FDP)
Urs Fehr (SVP)
Anjushka Früh (SP)
Martin Götzl (SVP)
Luca Maggi (Grüne)
Elena Marti (Grüne)
Primin Meyer (GLP)
Gabriela Rothenfluh (SP)
Christina Schiller (AL)
Dr. Pawel Silberring (SP)
Vera Ziswiler (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

54. 2018/175
SK SID/V, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Simone Brander (SP)
Sarah Breitenstein (SP)
Pablo Bünger (FDP)
Heidi Egger (SP)
Andreas Egli (FDP)
Eduard Guggenheim (AL)
Hans Jörg Käppeli (SP)
Markus Knauss (Grüne)
Res Marti (Grüne)

Christoph Marty (SVP)
Sven Sobernheim (GLP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

55. 2018/176
SK GUD, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Susanne Brunner (SVP)
Marcel Bührig (Grüne)
Helen Glaser (SP)
Corina Gredig (GLP)
Guy Krayenbühl (GLP)
Joe A. Manser (SP)
Rolf Müller (SVP)
Marcel Savarioud (SP)
Marion Schmid (SP)
Corina Ursprung Sprenger (FDP)
Barbara Wiesmann (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

56. 2018/177
SK TED/DIB, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Marianne Aubert (SP)
Niyazi Erdem (SP)
Guido Hüni (GLP)
Andreas Kirstein (AL)
Markus Kunz (Grüne)
Elisabeth Schoch (FDP)
Ronny Siev (GLP)
Dubravko Sinovcic (SVP)
Roger Tognella (FDP)
Michel Urben (SP)
Sebastian Vogel (FDP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

57. 2018/178
SK HBD/SE, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Dr. Florian Blättler (SP)
Dr. Mathias Egloff (SP)
Brigitte Fürer (Grüne)
Nicole Giger (SP)
Gabriele Kisker (Grüne)
Thomas Kleger (FDP)
Andrea Leitner Verhoeven (AL)

Dr. Christian Monn (GLP)
Thomas Schwendener (SVP)
Maria del Carmen Señorán (SVP)
Andri Silberschmidt (FDP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

58. 2018/179
SK SD, Erneuerungswahl der übrigen Mitglieder für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Ezgi Akyol (AL)
Walter Anken (SVP)
Alexander Brunner (FDP)
Marco Geissbühler (SP)
Nadia Huberson (SP)
Raphael Kobler (FDP)
Mathias Manz (SP)
Marcel Müller (FDP)
Rolf Müller (SVP)
Roger-Paul Speck (SP)
Marcel Tobler (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

59. 2018/185
RedK, Erneuerungswahl der Mitglieder und des Präsidiums für die Amtsdauer 2018–2020

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Ernst Danner (EVP)
Eduard Guggenheim (AL)
Patrick Hadi Huber (SP)
Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP)
Simon Kälin-Werth (Grüne)
Guy Krayenbühl (GLP)
Mark Richli (SP), Präsident
Claudia Simon (FDP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählten

60. 2018/186
Brückenschlag Uri-Zürich, Erneuerungswahl für das Amtsjahr 2018/2019

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Roger Bartholdi (SVP)
Martin Bürki (FDP), Co-Präsidium
Roger Föhn (EVP)
Helen Glaser (SP)
Eduard Guggenheim (AL)
Simon Kälin-Werth (Grüne)
Michael Kraft (SP)
Albert Leiser (FDP)
Heinz Schatt (SVP)

Matthias Wiesmann (GLP)

Mitteilung an die Gewählten

**61. 2018/187
Erneuerungswahl von 6 Stimmenzählenden für das Amtsjahr 2018/2019**

Mit Beschluss vom 22. Mai 2018 wählte das Büro des Gemeinderats:

Walter Angst (AL)
Marco Denoth (SP)
Markus Knauss (Grüne)
Peter Schick (SVP)
Claudia Simon (FDP)
Matthias Wiesmann (GLP)

Mitteilung an die Gewählten

**62. 2018/148
Dringliche Schriftliche Anfrage der SVP-, FDP- und CVP-Fraktion vom 11.04.2018:
Wettbewerb für die zukünftige Gestaltung und Nutzung des Koch-Areals, Kriterien
für die Auswahl der Jury und Sicherstellung der Unbefangenheit der Mitglieder
sowie Transparenz über die Bewertung und Gewichtung der verschiedenen Beur-
teilungskriterien bei der Ermittlung des Siegerteams**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 396 vom 9. Mai 2018).

**63. 2018/28
Schriftliche Anfrage von Martin Götzl (SVP) und Roberto Bertozzi (SVP) vom
24.01.2018:
Entwicklung der Einbürgerungsgesuche im Jahr 2017 und der eingesetzten
Ressourcen zu deren Bearbeitung sowie Anzahl der Ablehnungen und Gründe für
die ablehnenden Einbürgerungsentscheide**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 363 vom 9. Mai 2018).

**64. 2018/66
Schriftliche Anfrage von Marcel Tobler (SP), Isabel Garcia (GLP) und 1 Mitunter-
zeichnenden vom 07.02.2018:
Konsultatives Stimm- und Wahlrecht für Ausländerinnen und Ausländer, die seit
fünf Jahren in der Stadt wohnen, Chancen und Risiken für die Einführung eines
solchen Rechts sowie konkrete logistische Umsetzung und Wertung der Resultate**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 356 vom 9. Mai 2018).

65. **2018/67**
Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 07.02.2018:
Rahmenbewilligung für das Formel E-Rennen, Gründe für die zusätzliche Belastung der Quartierbevölkerung und des Seebeckens, mögliche Hinderungsgründe für eine Wiederholung des Anlasses und verstärkter Einbezug der Quartierbevölkerung sowie Vereinbarkeit mit dem Konzept der nachhaltigen Mobilität und der 2000-Watt-Gesellschaft

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 359 vom 9. Mai 2018).

66. **2018/83**
Schriftliche Anfrage von Stephan Iten (SVP) und Christoph Marty (SVP) vom 28.02.2018:
Überwachungsgerät an der Kreuzung Emil-Klöti-Strasse/Gsteigstrasse/Wolfgang-Pauli-Strasse, Gründe und Vorkommnisse für die Installation der Radarüberwachung sowie Massnahmen bei Verstössen mit Fahrzeugen ohne Kontrollschilder

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 358 vom 9. Mai 2018).

67. **2017/297**
Weisung vom 06.09.2017:
Elektrizitätswerk, Rahmenkredit von 15 Millionen Franken für die Erweiterung des Versorgungsgebiets, Anpassung des Leistungsauftrags zum Betrieb von Verteilnetzen, Abschreibung Motionen

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 28. Februar 2018 ist am 7. Mai 2018 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 30. Mai 2018.

68. **2017/366**
Weisung vom 25.10.2017:
Elektrizitätswerk, neue gesetzliche Grundlage für die Benutzung von Rohranlagen durch Dritte, Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich, Teilrevision

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 28. Februar 2018 ist am 7. Mai 2018 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 30. Mai 2018.

69. **2017/402**
Weisung vom 22.11.2017:
Immobilien Stadt Zürich, Gewerbegebäude Robert-Maillart-Strasse 12–18
(Tramonthalle), Quartier Oerlikon, Mietverlängerung für die Sozialen Betriebe und
Einrichtungen

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 28. Februar 2018 ist am 7. Mai 2018 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 30. Mai 2018.

Nächste Sitzung: 30. Mai 2018, 17 Uhr.