

Substanzielles Protokoll 81. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Freitag, 13. Dezember 2019, 14.00 Uhr bis 16.32 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Heinz Schatt (SVP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Philippe Wenger

Anwesend: 122 Mitglieder

Abwesend: Christina Schiller (AL), Ronny Siev (GLP), Johann Widmer (SVP)

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

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 8. | 2019/388 | Weisung vom 18.09.2019:
Finanzverwaltung, Budgetvorlage 2020 (Detailbudgets und
Produktgruppen-Globalbudgets) | FV |
| 10. | 2019/392 | E/A Postulat von Gabriele Kisker (Grüne) und Brigitte Fürer (Grüne)
vom 18.09.2019:
Baumpflanzungen im Rahmen der Neugestaltung des Münster-
hofs | VTE |
| 19. | 2019/528 | E Postulat der Grüne-Fraktion vom 04.12.2019:
Überarbeitung des Strassenprojekts Kasernenstrasse vor
dem Sihlpostgebäude hinsichtlich Veloabstellplätze, Fuss-
und Radwege, Behindertenparkplätze und Tieftempokonzept | VTE |
| 20. | 2019/530 | E Postulat von Florian Utz (SP) und Matthias Probst (Grüne)
vom 04.12.2019:
Prüfung aller Projekte des Tiefbauamts durch eine interne
Fachperson Veloverkehr | VTE |

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Persönliche Erklärungen:

Martina Zürcher (FDP) hält eine persönliche Erklärung zum Zeitungsartikel «Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel» in der Wipkinger-Zeitung.

Simone Brander (SP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Martina Zürcher (FDP) betreffend den Zeitungsartikel «Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel».

Florian Utz (SP) hält eine persönliche Erklärung zum Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel.

Geschäfte

2020. 2019/388

Weisung vom 18.09.2019:

Finanzverwaltung, Budgetvorlage 2020 (Detailbudget und Produktgruppen-Globalbudgets)

Die Budgetberatung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 80, Beschluss-Nr. 2020/2019).

Beschlüsse:

Antrag 049.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Severin Plüger (FDP): Der Antrag hängt mit den bereits diskutierten Anträgen 047. und 048. zusammen. Dort ging es darum, die Stelle zu schaffen, die den internationalen Bahnverkehr im Tiefbauamt vertritt. Diese wurde in das Departement der Industriellen Betriebe verschoben. Die EVP und wir stellten den Antrag, diesen Lohnabbau im Tiefbauamt budgetneutral zu gestalten. Mit diesem Antrag stehen wir bisher alleine und eine Mehrheit sagt, es sei ihr gleichgültig, ob dies budgetneutral geschehe.

Florian Utz (SP): Die Mehrheit lehnt den Antrag aus zwei Gründen ab. Punkt eins ist: Der Antrag der EVP hat das Quorum von 63 Stimmen nicht erreicht und nur 62 Stimmen erreicht. Wir verstehen nicht, warum man etwas kompensieren soll, wo es nichts zu kompensieren gibt – hier geht es um einen Abbau und nicht um eine Kompensation. Der zweite Punkt für die Ablehnung ist: Selbst wenn man die Stelle im DIB schaffen und STR Michael Baumer einen entsprechenden Zusatzkredit beantragen würde, gäbe es trotzdem keine Mehrheit dafür, eine Stelle für den Veloverkehr zu streichen, nur weil

man sich dafür einsetzt, etwa den Bahnverkehr zwischen Zürich und Mailand zu verbessern.

Weitere Wortmeldungen:

Ernst Danner (EVP): Weil eine Mehrheit – inklusive einer ein wenig grüner Partei – nicht mehr für die Bahn tun möchten, kann man den Antrag entsorgen. Ich weiss nicht, ob ich ihn zurückziehen kann, da er formell nicht von uns stammt. Ich möchte eine Bemerkung zur Stellung von fraktionslosen Parlamentsmitgliedern machen, die wünschen, man könnte im Rat spontan Anträge stellen. Ich schlug vor, dies im Voraus mitzuteilen. Die RPK war dann der Meinung, dies müsse jemand von ihnen übernehmen. Ich bin der Meinung, man könnte solche Anträge als von einzelnen Parlamentariern vermerken und nicht als von der RPK. In diesem Fall hätte nur ich eine Minute gesprochen.

Severin Pflüger (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück: Wir danken für diese Präzisierung. Zurückziehen müssen wir den Antrag und das tun wir hiermit.

S. 231	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	3010 00 000	Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals			
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag
049.	Antrag Stadtrat				
					31 894 900 Mehrheit
					263 800 N
			60 000		32 098 700 Minderheit
					Abwesend
		Begründung:	Einsparung durch Effizienzsteigerung, Kompensation Mehrkosten Departementssekretariat (gemäss Antrag 047.) (Antrag EVP)		
					Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP) Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP) Alan David Sangines (SP)

Severin Pflüger (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag der Mehrheit stillschweigend zugestimmt.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 050. und 051. (Postulat GR Nr. 2019/530).

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Matthias Probst (Grüne): Es geht um die Zukunft des Veloverkehrs in der Stadt Zürich und mit welchen Prioritäten wir dafür Ressourcen einsetzen möchten – insbesondere in der Planung. Konkret schlagen wir Ihnen eine Aufstockung um sechs Stellen in der Veloförderung und -planung des Tiefbauamts vor. Bereits im Novemberbrief haben wir hier um zwei Stellen aufgestockt und um zwei weitere in der Dienstabteilung Verkehr. Uns schwebt ein Kompetenzzentrum oder sogar eine Fachstelle vor, die sich im Tiefbauamt mit Velofragen auseinandersetzt. Der Hintergrund für dieses Vorgehen ist schnell erklärt. Obwohl sich das Volk mehrmals für den Ausbau der Veloinfrastruktur ausgesprochen hat, geschieht dieser Ausbau in unseren Augen viel zu schleppend. Machen wir weiter so, wird der Masterplan Velo in der vorgesehenen Zeit nicht umgesetzt, sondern bleibt ein theoretisches Dokument. Schlüsselprojekte werden

wiederholt falsch aufgegleist oder wegen politischen Widerstands in der Budgetdebatte gestrichen. Andere Projekte gehen schlicht vergessen. Es entsteht der Eindruck, in der Stadt Zürich sei niemand an einer durchgängigen Veloinfrastruktur interessiert. Das geht auch anders, wie die Stadt Bern zeigt. Dort arbeiten sieben Personen in der Fachstelle Veloverkehr – dort wird die Verkehrsfläche zugunsten des Veloverkehrs in beachtlichem Tempo erstellt. Das möchten wir auch. Die Stadt Zürich ist grösser als Bern und müsste darum deutlich mehr Personen einstellen, wir sind aber der Meinung, dass wir im aktuellen Bestand über einige Kompetenz verfügen, die bloss richtig aktiviert und gebündelt gehört. Ansonsten müssten wir – je nach Rechnung – vierzehn bis zwanzig Stellen fordern, um mit Bern mitziehen zu können. Der Umbau Zürichs zu einer CO₂-freien Stadt geschieht nicht von alleine und die Mobilität ist als Schlüsselement dafür viel zu wichtig, um sie wie bisher derart stiefmütterlich zu planen. Es gibt zahlreiche Planungsexperten, die nur darauf warten, ihr Wissen für den Veloverkehr einbringen zu können. Der Veloverkehr in der Stadt Zürich ist in den letzten Jahren geradezu explodiert, dies merken wir als Hauptorganisatoren der jährlichen Velodemo, die sich jedes Jahr in der Grösse verdoppelt, Dank E-Bikes ist die Stadt auch flach geworden. Dies sind starke Anzeichen dafür, dass die Bevölkerung die Velostadt wünscht und darum bitte ich Sie, die sechs Stellen einzusetzen und auch dem Postulat zuzustimmen, das anschliessend von Florian Utz (SP) begründet wird.

Severin Pflüger (FDP): Hört, hört! Mit STR Richard Wolff, STR Karin Rykart und Schattenvelominister STR Daniel Leupi haben wir zu wenig gebündelte Kompetenz, um den Veloverkehr auf die Spur zu bringen. Zudem sind die Stellen viel zu weit verteilt auf verschiedene Departemente und Dienstabteilungen, die sich mit dem Veloproblem auseinandersetzen, so dass nach dreissig Jahren mit grüner Vertretung im Stadtrat, die nur ans Velo denkt, wir noch immer zu wenige Velowege haben und es zu langsam vorwärts geht. Das ist eine interessante Ausgangslage, aber ich möchte den Schwerpunkt auf etwas anderes legen. Wenn jemand etwas versenken will, der gründet eine Expertenkommission oder ein Kompetenzzentrum mit Leuten, die mit viel Aufwand wenig produzieren. Bei diesem Vorstoss geschieht genau das – er führt nur dazu, dass noch weniger passiert. Die angestellten Leute werden sich freuen, dass sie ihre Ausbildung endlich nutzen können, aber es wird daraus kein Meter Veloweg entstehen.

Florian Utz (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2019): Die SP unterstützt die Schaffung der sechs Stellen voll und ganz. Die Erfahrung zeigt, dass es genau mehr Stellen braucht, um den im Jahr 2012 kreierten Masterplan Velo bis zum angegebenen Stichjahr 2025 vollenden zu können. Mit dem bisherigen Tempo wäre er erst im Jahr 2095 umgesetzt. In einer Zeit, in der jedes Jahr mehr Leute im Veloverkehr in der Stadt ums Leben kommen als durch Gewaltdelikte, haben wir ein reales Problem. Darum müssen wir vorwärts machen. Allerdings besteht durchaus eine gewisse Gefahr, dass geschaffene Stellen nur folgenlose Papiere erstellen und nutzlose Sitzungen abhalten, wenn man sie nicht mit den notwendigen Kompetenzen ausstattet. Aus diesem Grund haben wir das Postulat erstellt, um die geschaffenen Stellen mit den notwendigen Kompetenzen auszustatten. Aus unserer Sicht braucht es zwei Kompetenzen: Erstens den Auftrag, alle Projekte durch das Tiefbauamt beurteilen zu lassen und zweitens, bei diesen Projekten ein gewichtiges Wort mitreden zu können. Wir können uns da verschiedenen Mittel vorstellen und vertrauen auch STR Richard Wolff, dass er das jeweils richtige Mittel wählen wird. Zum Beispiel könnte ein Projekt an eine höhere Stelle weitergeleitet werden, wenn sich die Projektleitung und die Velofachperson uneins sind; oder dass die Velofachperson mit Vetokompetenzen ausgestattet wird.

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Die SVP lehnt diesen Antrag selbstverständlich ab, wie auch das Postulat und das mit jedem möglichen Nachdruck. Matthias Probst (Grüne) sagte, die sechs

Stellen würden für die Beschleunigung des Masterplans Velo eingesetzt. In Tat und Wahrheit handelt es sich um einen Pharisäerantrag: Es soll nicht der Veloverkehr gefördert werden, sondern der Fussverkehr, der gewerbliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr – der MIV – als Gesamtes zurückgedrängt werden – und das wegen des Egoismus' einiger weniger Velofahrer. Er sagte richtig, dass der Veloverkehr stark zugenommen hat. Aber warum? Ja, Zürich ist auf dem Papier flacher geworden. Denn es wurden viele E-Bikes eingeführt, bei denen man, ohne zu zögern, vom MVV sprechen kann – vom motorisierten Veloverkehr. Ich bitte die Mehrheit, zur Minderheit zu wechseln.

Weitere Wortmeldungen:

Stefan Urech (SVP): Matthias Probst (Grüne) hat sein Votum mit dem Aufruf beendet, jetzt zu beginnen. Da muss ich mich Severin Pflüger (FDP) anschliessen und fragen: Was haben eure grünen Stadträte in den letzten zwanzig Jahren mit ihrer Zeit angefangen, in denen ihr hier drin eine Mehrheit hattet? Du bist der Vater der Velokommission. Du hast diese Kommission ins Leben gerufen, die keine Beschlusskompetenzen hat, sich aber viermal im Jahr trifft, um über die Velosituation und den Masterplan in der Stadt Zürich zu sprechen. Dort ist von jeder Fraktion jemand dabei, sowie Vertreter der Velolobby – ich selbst habe bis auf wenige Male jeder Sitzung beigewohnt. Ich mag mich nicht erinnern, dass auch nur einmal einer der Stadträte oder sonst ein Vertreter der Velolobby gesagt hätte, man könne etwas nicht umsetzen, weil man zu wenige Leute habe. Wäre dem so, hätte ich noch einigermaßen Verständnis für den Antrag, aber diese Kritik wurde nicht einmal angebracht. Bei diesem Antrag handelt es sich um billigsten Wahlkampf und stellt eure Stadträte bloss und ihre Führungskompetenzen und Glaubwürdigkeit in Frage.

Andreas Egli (FDP): Hätten wir einen vergleichbaren Vorstoss gemacht, würde uns die SP auf Schärfste dafür kritisieren, dass wir die Verwaltung de facto für unfähig erklären würden. Denn das ist genau das, was ihr tut: Ihr sagt, die bestehenden Mitarbeiter können das nicht, wir brauchen sechs neue. Personal haben wir genügend. Ihr sagt einfach, sie seien nicht fähig, Velowege zu erstellen. Ehrlicherweise hättet ihr also Beiträge für Umschulungen fordern müssen. Ihr versteht nicht, was bisher gemacht wurde und kritisiert eure Veloexperten im Stadtrat und wollt gleichzeitig mehr von denen. Wird nun wie gefordert eine weitere Kommission geschaffen, so hätte man bloss eine Stelle mehr, die es zu koordinieren gilt. Im Hinblick auf die Verwaltungsreform «neun statt sieben» ist zu kritisieren, dass ihr ein «zehn statt neun» macht: Ihr schafft de facto ein zusätzliches Departement und glaubt, damit werde alles besser. Wir lehnen beides ab.

Claudia Rabelbauer (EVP): Die EVP ist selbstverständlich für den Ausbau der Velowege und für ein durchgehendes Velowegenetz. Das Postulat und den Budgetantrag können wir jedoch nicht unterstützen, da wir – ähnlich wie die FDP – glauben, dass unsere Strassenplaner und Ingenieure durchaus kompetent genug sind, in Zukunft auch Velowege zu planen. Dafür braucht es keine Spezialisten und keine sechs Stellen. Das Geld könnten wir anderweitig gebrauchen.

Stephan Iten (SVP): Ich schliesse mich den überraschenden Voten an: Ihr unterstellt euren eigenen Stadträten Inkompetenz. Das vorliegende Postulat wird wahrscheinlich eine Mehrheit finden, aber dieses muss erst einmal umgesetzt werden. Das heisst, der Stadtrat hat dafür zwei Jahre Zeit. Anschliessend müssen wir die Stellen ausschreiben, Bewerbungsgespräche führen, das Ganze evaluieren und erst anschliessend wird die Stelle geschaffen. Das dauert also sicher nochmals drei Jahre. Ich verstehe nicht, warum wir für das Budget 2020 das entsprechende Geld einstellen müssen.

Urs Riklin (Grüne): Immer wenn es um Parkplätze und Velowege geht, wird die Suppe etwas heisser gekocht als gegessen. Mir geht es wie Severin Pflüger (FDP): Ich verstehe auch nicht, warum es so langsam voran geht. Was im Bereich Velo neu gebaut wird, ist häufig schlicht unzulänglich. Dafür gibt es hunderte Beispiele, wie etwa die Lagerstrasse oder die Militärstrasse; die Situation ist wirklich unbefriedigend. Ich kann mir nicht erklären, warum das so ist. Ich gehe nicht davon aus, dass Stadträte persönlich hingehen, um Velopläne aufzuzeichnen oder es an ihrer Inkompetenz liegt – das Problem muss woanders sein. Es muss jetzt etwas gehen: Die Stellen sind notwendig. Vor vier Wochen gab es am Hubertus einen tödlichen Unfall mit einem Lastwagen. Nur wenige Tage später gab es wieder einen Velounfall mit einem Lastwagen. Natürlich kann man die individuellen Gründe suchen, doch das Problem ist systematisch: Es gibt keine sicheren, durchgehenden und komfortablen Velowege in dieser Stadt. Wir glauben, dass es im Tiefbauamt Fachleute braucht, die mitwirken können und darauf achten, dass die geplante Infrastruktur tauglich ist.

Res Marti (Grüne): Gestern wurden die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich publiziert. 26 Prozent der Velofahrenden sind zufrieden mit der Infrastruktur. Ja, bei den Autofahrern sieht es ähnlich aus – aber noch immer auf einem höheren Niveau. Ausserdem ist es so geplant, dass die Velofahrer eine gute Infrastruktur haben sollen und für die Autofahrer soll die Infrastruktur heruntergefahren werden, damit sie eben umsteigen. Das hat die Bevölkerung in diversen demokratischen Voten so entschieden. Ich bin kein Planer und masse mir auch nicht an, gut planen zu können, aber das, was teilweise aufgegleist wird, ist schlicht peinlich. Man kann schon behaupten, in der Stadt Zürich zu bauen sei nicht einfach – das ist so – aber bei gewissen Beispielen fragt man sich, was diese Leute denken. Da besteht an der Kornhausstrasse ein neuer, abgetrennter Velostreifen. Für diesen Streifen gibt es keine Auffahrt – man kommt nicht legal auf diesen Velostreifen und am Ende hat es mitten auf dem Streifen einen Pfosten. Wer so etwas plant, fährt entweder nie Velo oder hat sonst ein Problem. Das darf nicht sein und darum wollen wir Leute, die auf die Prozesse achten und jedes Projekt daraufhin überprüfen, dass es für den Veloverkehr funktioniert – und das müssen Velofahrer sein. Ihr könnt schon behaupten, der Stadtrat sei schon lange grün, aber bis vor kurzem sass in diesem Amt jemand von der FDP.

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

STR Richard Wolff: Meine Leute sind nicht unfähig und machen nicht nur Mist – dieses Bashing ist unfair gegenüber Leuten, die sehr gut arbeiten. Ich möchte auf das Beispiel der Kornhausstrasse von Res Marti (Grüne) eingehen: Wer von unten her kommt, kann auf den Streifen auffahren, zwischen Rousseaustrasse und Nordstrasse muss man nirgends auf den Streifen auffahren, weil dort keine Einmündung ist. Und der Pfosten, der dich stört, ist dort, damit die Velofahrer die Fussgänger nicht über den Haufen fahren – dieser Schutz der Fussgänger ist gut durchdacht. Bei jedem von uns durchgeführten Projekt gibt es einen grossen Anteil an Velomassnahmen. Man kann natürlich immer sagen, diese seien nicht genügend und es müsse mehr davon geben – darüber kann man diskutieren. Aber es geht nicht vergessen und es wird auch nicht alles falsch gemacht. Man kann als Lobbyvertreter immer das halbleere Glas sehen, aber man muss trotzdem hin und wieder zugestehen: Verbesserungen finden statt. Wenn man das heutige Velonetz mit demjenigen von vor zehn Jahren vergleicht, dann sind die Unterschiede fundamental. Wir sind noch nicht dort, wo wir sein wollen und wollen den Prozess beschleunigen; dafür können wir sechs Leute brauchen. Die Situation ist vergleichbar mit der Wirtschaftsförderung oder der Bankenkommission: Dort würde auch niemand behaupten, sie nützen nichts, nur weil sie das Wort «Kommission» im Namen tragen oder es sich

um eine zusätzliche Behörde handelt. Mit den sechs zusätzlichen Mitarbeitenden können wir versprechen, dass der Ausbau des Velonetzes noch schneller vorangeht.

Markus Merki (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir haben kein Argument gehört, warum die GLP den Antrag 050. unterstützen sollte. Insbesondere das Votum von STR Richard Wolff hat mich irritiert: Es wurden bereits zwei Personen eingestellt und wenn man nun sagt, die sechs nehme man auch noch, dann frage ich mich, wo da die Ressourcenplanung bleibt. Es stimmt, dass wir über viel weniger Stellen als die Stadt Bern verfügen – hier könnte man ketzerisch sagen, Zürich sei viel effizienter als Bern. Wir sollten das vorhandene Potential nutzen und hier komme ich auf den Antrag 051. zu sprechen. Dieses Postulat hilft – allerdings nicht in der vorliegenden Form. Die GLP ist der Meinung, die Velomassnahmen müssen stärker gefördert werden und mehr Gewicht erhalten. Es darf aber nicht passieren, dass die Kompetenzenverteilung im Tiefbauamt unklar wird, denn dies birgt die Gefahr, dass Chaos und dadurch Mehrkosten entstehen. Wir schlagen deshalb eine Textänderung im Postulat vor, mit der ein ablehnender Entscheid über die Umsetzung einer Velomassnahme einerseits schriftlich begründet und andererseits die Entscheidung durch eine dem Projektleiter übergeordnete Stelle gefällt werden muss. Ausformuliert bedeutet das nach dem Ende des zweiten Nebensatzes nicht «damit», sondern «wobei auf die von der Fachperson eingebrachten Velomassnahmen nur durch einen schriftlichen begründeten Entscheid einer der Projektleitung übergeordneten Stelle verzichtet werden darf».

Matthias Probst (Grüne): Am politischen Willen mangelt es bei der Erstellung der Velomassnahmen nicht. Es wird gefordert, gefordert und gefordert, doch wir kommen nicht richtig voran. Es entstehen immer wieder Projekte, die den Veloanforderungen nicht genügen. Was soll ich als Parlamentarier nun anderes tun als zu konstatieren: Es braucht offensichtlich mehr Leute, die auf diese Projekte ein Auge werfen, entsprechend prüfen und intelligente Rückmeldungen geben, bevor Pro Velo Rekurs einreichen muss. Allzu häufig ist es so wie beim Beispiel der Kornhausbrücke, dass der Veloweg auf dem Trottoir eingezeichnet wird und der Lichtmast nun halt mitten drauf zu stehen kommt. Das Problem ist, dass diese Massnahmen nicht die notwendige Priorität hatten. Und es hilft auch nicht weiter, wenn so blöde Initiativen wie jene von der SVP eingereicht werden, wonach man den Raum nicht verkleinern dürfe für den motorisierten Individualverkehr mit vier Rädern. Die vielen E-Bikes kommen uns nun zugute, denn diese zählen ebenfalls zum motorisierten Individualverkehr. Gemäss Kantonsverfassung müssen wir die Kapazitäten für diesen erhalten und ich gehe darum davon aus, dass wir neuen Spielraum in der Stadt Zürich gewinnen, um Projekte auch auf Kosten überdimensionierter Fahrzeuge zu gewinnen, die wir in unserer Stadt nicht mehr haben möchten. Ich bin überzeugt, dass wir das Tempo mit kompetenten Leuten steigern können, so dass es jenem der Stadt Bern nahekommt.

Florian Utz (SP) ist mit der Textänderung einverstanden: Die Textänderung rennt offene Türen ein. Ich habe bereits in meinem Votum angedeutet, dass ich mir eine Überprüfung durch eine höhere Instanz als mögliche Massnahme vorstellen könnte. Man kann auch andere Möglichkeiten noch explizit prüfen, aber genau diese zu prüfen ist ebenfalls in unserem Sinne. Auch die schriftliche Ablehnungsbegründung halten wir für sinnvoll; am besten sollte diese für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Wir danken der GLP in diesem Sinne für die Unterstützung. Von der restlichen bürgerlichen Seite habe ich wenig konstruktive, lösungsorientierte Ansätze ausser einem «Weiter so» gehört – es ging mehr in Richtung Häme und Schuldzuweisungen. Es bringt aber wenig, zu diskutieren, wer denn nun in früheren Zeiten genau das Problem gewesen sein sollte. Die Bevölkerung will, dass wir konkrete Lösungen erarbeiten. Mit diesem Postulat tragen wir dazu bei.

S. 231 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
3515 Tiefbauamt
3010 00 000 Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals

	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
050. Antrag Stadtrat			31 894 900 Mehrheit 263 800 N	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
		600 000	32 758 700 Minderheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
			Abwesend	Alan David Sangines (SP)
Begründung: Weitere 6 Stellen zur Beschleunigung der Veloförderung schaffen				

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

2028. 2019/530

Postulat von Florian Utz (SP) und Matthias Probst (Grüne) vom 04.12.2019: Prüfung aller Projekte des Tiefbauamts durch eine interne Fachperson Veloverkehr

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

Florian Utz (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2019).

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/388, Beschluss-Nr. 2020/2019, Antrag Nr. 050.

Markus Merki (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass alle Projekte des Tiefbauamtes von einer internen Fachperson geprüft werden, die ausschliesslich für den Veloverkehr zuständig ist. Die dafür zuständigen Fachpersonen sollen dabei gegenüber der Projektleitung mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet werden, damit wobei auf die von der Fachperson eingebrachten Velomassnahmen nur durch einen schriftlich begründeten Entscheid einer der Projektleitung übergeordneten Stelle verzichtet werden darf konsequent und wirksam umgesetzt werden.

Florian Utz (SP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 79 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Gemeinsame Behandlung der Anträge 052. und 053. (Postulat GR Nr. 2019/392).

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Gabriele Kisker (Grüne) begründet den Antrag und das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1686/2019): Auf dem Münsterhof ist es im Sommer viel zu heiss. Es fehlen Bäume und das wissen wir seit der Planung 2012, als mehrere solcher Bäume eingepflanzt wurden. Komischerweise waren sie bei der Umsetzung plötzlich wieder weg. Wir möchten nun wieder darauf zurückkommen und mit 6000 Franken erreichen, dass dies so schnell wie möglich umgesetzt wird. Ich bitte euch, das Postulat zu unterstützen.

Walter Angst (AL): Die Grünen schlagen vor, dass man sich die Planung von drei bereits geplanten Bäumen 6000 Franken an Dritthonoraren kosten lässt. Dieser Budgetantrag ist Nonsense und wir empfehlen Ihnen, dies nicht zu tun – zumal es in einem Fünfmillionenbudget bloss 6000 Franken sind. Dem Postulat stimmen wir selbstverständlich zu.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 2. Oktober 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Das Postulat ist nicht ganz neu; die SVP forderte bereits das Gleiche. Wir sagten aber auch, dass auf dem Münsterhof nicht nur die Hitze ein Problem ist, sondern dass er auch zu wenig belebt ist. Die Läden können nicht mehr genügend Waren verkaufen, seit die Parkplätze weg sind. Bevor Sie nun lachen: Wir haben mit unserem damaligen Vorstoss nicht nur mehr Parkplätze gefordert, sondern auch die Wiedereinführung von Taxistandplätzen auf dem Münsterhof. Weiter finden auf dem Platz auch etliche Anlässe statt und so möchten wir nicht nur mehr Bäume pflanzen, sondern auch Ankerhülsen für Zelte setzen. Deshalb stellen wir einen Textänderungsantrag zum Postulatstext, der besagt: «Zusätzlich soll geprüft werden, wie Taxistandplätze geschaffen, sowie Ankerhülsen – zum Beispiel für Festzelte wie beim Sechseläutenplatz – eingelassen werden können.» Stimmt ihr dieser Textänderung zu, werden wir das Postulat so unterstützen und auch dem Verschlechterungsantrag um 6000 Franken zustimmen – auch wenn dies in der Kompetenz des Stadtrats liegt. Ohne die Textänderung würden wir sowohl Postulat als auch Verschlechterungsantrag ablehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Ich äussere mich bloss zu den Ankerhülsen. Ich möchte gerne von der SVP wissen, wem sie das künftige Monopol geben möchte, dort Zelte aufzustellen. Auf dem Sechseläutenplatz haben Knie und Monti dieses Monopol – auf dem Münsterhof geben wir es wohl der Apotheke, denn beim Käseladen hat es sich wohl erledigt. Die Grünen lehnen diesen Textänderungsantrag hoffentlich ab.

Gabriele Kisker (Grüne): Wir nehmen den Textänderungsantrag nicht an, denn in der Umgebung gibt es genügend Parkplätze, wie etwa an der Kappelergasse. Am Quai gibt es auch Taxistandplätze. Das Taxi kann man sich bei schweren Einkäufen auch ohne Probleme vor den Laden bestellen. Des Weiteren finden auch ohne Ankerplätze allhand Veranstaltungen statt – man hat diese extra nicht gesetzt, um sich nicht auf gewisse Orte festzulegen.

S. 232 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
3515 Tiefbauamt
3132 00 000 Honorare externe Berater, Gutachter, Fachexperten usw.

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
052.	Antrag Stadtrat			5 234 600	Minderheit	Walter Angst (AL) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Severin Pflüger (FDP)
			6 000	5 240 600	Mehrheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP), Florian Utz (SP)
					Abwesend	Alan David Sangines (SP)
		Begründung: Projektierung Bäume auf dem Münsterhof				

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

2029. 2019/392

Postulat von Gabriele Kisker (Grüne) und Brigitte Fürer (Grüne) vom 18.09.2019: Baumpflanzungen im Rahmen der Neugestaltung des Münsterhofs

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

Gabriele Kisker (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1686/2019).

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 2. Oktober 2019 gestellten Ablehnungsantrag.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/388, Beschluss-Nr. 2020/2019, Antrag Nr. 052.

Das Postulat wird mit 104 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Antrag 054.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stephan Iten (SVP): Wir haben in der Kommission zwei Fragen gestellt. Wir wollten etwas detaillierter wissen, warum «Züri rollt» 60 000 Franken mehr haben wollte. Denn die Begründung, die Velostation am Europaplatz laufe nicht so, wie man sich das vorgestellt habe, ist zu dürftig. Weiter fragten wir, warum man 40 000 Franken mehr

budgetiert als letztes Jahr – darauf haben wir gar keine Antwort erhalten. Am Mittwochabend wurde die Geheimhaltung aufgehoben und nun wissen wir, wofür die 60 000 Franken genau sind. Ich bin etwas erschüttert: Bei der persönlichen Erklärung habe ich gesagt, dass man in Zürich entweder einfach mehr Geld in ein Projekt buttert, das nicht wie gewünscht verläuft, oder die Gebühren senkt. Hier geschieht gleich beides. Aber wenn etwas nicht so läuft, wie gewünscht, muss man die Dienstleistung halt ein wenig abbauen. Deshalb stellen wir den Antrag auf Verbesserung von 100 000 Franken. Darin sind die 60 000 Franken vom Novemberbrief enthalten, die wir auch jetzt ablehnen, wo bekannt ist, wofür die gedacht sind. Damals wurde ein Vorstoss eingereicht, «Züri rollt» weiterzuführen – es wurde aber nicht gefordert, es auszubauen. Darum sehen wir nicht ein, warum man 40 000 Franken mehr investieren soll.

Florian Utz (SP): Ich kann sowohl zur soeben vorgebrachten Begründung als auch zu jener in der Fahne Stellung nehmen. In der Fahne wird erwähnt, «Züri rollt» solle Aktivitäten ausserhalb der Stadt einschränken. Es wird dabei auf «Davos rollt» verwiesen, allerdings handelt es sich dabei um völlig andere Projekte, zwischen denen auch kein finanzieller Zusammenhang besteht, wie sich aus den Antworten ergeben hat. Der einzige Zusammenhang besteht darin, dass ein ehemaliger Mitarbeiter von «Züri rollt» «Davos rollt» aufgebaut hat – aber ohne finanzielle Unterstützung durch die Stadt. Es gibt also keine Aktivitäten von «Züri rollt» ausserhalb der Stadt und was es nicht gibt, kann man auch nicht einschränken. Heute haben wir aber die Begründung gehört, dass es nur dazu dient, um den Gemeinderatsbeschluss umzusetzen, die Gebühren zu senken. Der damalige Beschluss war, die Gebühren von damals 180 sogar auf 50 Franken zu senken. Der Stadtrat peilt jetzt 120 Franken an. Die Mehrheit ist nicht der Meinung, dass zu tiefe Gebühren ein Problem in der Stadt Zürich sind. Das Ganze hat auch eine demokratiepolitische Komponente: Der Gemeinderat hat – zu recht oder zu unrecht – gefordert, dass die Gebühren sinken müssen. Das einzige, was man dem Stadtrat hier vorwerfen kann, ist, dass er statt 50 nur 120 Franken anpeilt. Nichtsdestotrotz findet es die Mehrheit begrüssenswert, dass man die Gebühren überhaupt senkt und lehnt den Antrag sowohl aus demokratie- als auch aus gebührenpolitischen Gründen ab.

S. 233 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
 3515 **Tiefbauamt**
 3634 00 106 **Beiträge an AOZ für Gratis-Veloverleih «Züri rollt»**

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
054.	Antrag Stadtrat			284 200 Mehrheit 60 000 N	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP)
		100 000		244 200 Minderheit	Roberto Bertozzi (SVP) Re- ferent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Susanne Brunner (SVP), Severin Pflüger (FDP)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Nicht mehr Geld für «Züri rollt», mit herkömmlichen Mitteln auskommen und Aktivitäten ausserhalb der Stadt Zürich einschränken			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 055.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Florian Utz (SP): Hier geht es um das südliche Trottoir auf der Nordbrücke im Wipkinger Zentrum. Darauf entstehen häufig Kapazitätsengpässe, etwa wenn man mit dem Kinderwagen durch möchte. Dieser Handlungsbedarf ist explizit vom Tiefbauamt anerkannt. Deshalb beantragt die Mehrheit, dem Stadtrat die notwendigen Mittel für die Planung der Verbesserung des Trottoirs zuzusprechen. Es sei dahingestellt, ob man das schon bei der Erstellung des Trottoirs hätte wissen können. Die Realität zeigt: Der Kapazitätsengpass besteht.

Severin Pflüger (FDP): Ich möchte diesem Antrag und den nächsten nicht zu viel Gewicht geben. Denn bei einer Budgetberatung geht es darum, grundsätzlich darüber zu debattieren, wie das Geld ausgegeben werden sollte und wie viel Steuern der Steuerzahler zu begleichen hat. Und nun werden einzelne Randsteine in diese Budgetdebatte eingeführt. Der Zürcher Gemeinderat entblösst sich: Strategisch kann er nichts, aber über Randsteine philosophieren geht. Es kommen noch etliche solcher Anträge und das einzige, was man damit erreicht, ist das Tiefbauamt lahmzulegen. Dieses darf nochmals planen, was bereits geplant ist. Es werden all die Einsparungen nachgeholt, die man damals vergessen hat zu machen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Dieses Trottoir an der Nordbrücke ist nichts Neues und ein Steckenpferd von Simone Brander (SP). Was sie wirklich möchte, sind zwei Kapphaltestellen. Durch die Verbreiterung des Trottoirs möchte sie erreichen, dass man die Busse dort nicht mehr überholen kann, denn die Velos haben auf dem Trottoir gar nichts zu suchen. Es handelt sich also um ein reines Schikaneprojekt, darum können wir es nicht unterstützen.

Andreas Egli (FDP): Es ist ein leicht peinlicher Budgetposten. Denn dieselben Leute, die hier Ja stimmen werden, waren die gleichen, die auf keinen Fall eine breitere Brücke planen wollten – was durchaus möglich gewesen wäre. Nun ist die Brücke etwas schmal geraten und somit auch die Trottoirs. Intelligenter wäre es, auf der anderen Seite einen Abgang zum Bahnhof Wipkingen zu planen und eine entsprechende Verbreiterung des Trottoirs zu fordern. Die Ortskundigen wissen: Wenn man dort eine Kapphaltestelle einführt, geht gar nichts mehr und der 46er-Bus fährt nirgendwohin mehr. Genau das scheint euer Programm zu sein, denn ihr seid auch gegen eine Beschleunigung oder den Erhalt der Geschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs.

Derek Richter (SVP): Diese Brücke wurde unlängst für sehr viel Geld renoviert. Man hätte es besser machen können, das ist ein trauriger Fakt. In der Zwischenzeit hat man aber auch eine unliebsame 30er-Strecke installiert, darum macht diese Verschlechterung überhaupt keinen Sinn.

Simone Brander (SP): Ich bin froh, dass allgemein realisiert wurde, dass das Trottoir auf der Südseite der Brücke zu schmal ist. Ich bin auch sehr froh, ist Tempo 30 auf der Nordbrücke endlich Realität, denn dies bringt für die Sicherheit im Zentrum Wipkingen sehr viel. Allerdings entspricht die Strassengestaltung noch nicht einem Tempo-30-Regime. Das Tiefbauamt plant deshalb einen Testbetrieb mit einem Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahnmitte. Was allerdings leider noch nicht geplant ist, ist die Verbreiterung des Trottoirs auf der Südseite. Deshalb möchten wir mehr Geld zur Verfügung stellen, um im

Rahmen des Tests auch die Verbreiterung des Trottoirs auf der Südseite zwischen den beiden Fussgängerstreifen im Haltestellenbereich zu realisieren. Denn auch das Tiefbauamt hat festgestellt, dass es zu schmal ist und es darum etliche Konflikte zwischen jenen gibt, die dort warten, ein- und aussteigen, zum Bahnhof gehen oder einkaufen möchten. Darum halte ich es für sinnvoll, wenn man schon diesen Mehrzweckstreifen testet, dass man auch gleich die Verbreiterung testet.

S. 234 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
3515 **Tiefbauamt**
510101 / **Bau von Fussgängeranlagen: Sammelkonto /**
5010 00 000 **Strassen/Verkehrswege**

	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
055. Antrag Stadtrat			5 216 500 Minderheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
		80 000	5 296 500 Mehrheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP)
			Enthaltung	Walter Angst (AL)
			Abwesend	Alan David Sangines (SP)

Begründung: Planung der Verbreiterung des südlichen Trottoirs auf der Nordbrücke

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 82 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 056.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Simone Brander (SP): Die Befürworterinnen des aktuellen Projekts am Rosengarten sagen, dass dies für die heutigen Anwohnerinnen und Anwohner sein soll. Auch wenn ich dies sehr bezweifle, kann man es offen lassen, ob sich jene, die heute dort wohnen, die gestiegenen Mieten und Liegenschaftspreise noch leisten können, wenn das Projekt tatsächlich realisiert wird. Sicher ist bloss, dass das Projekt einen sehr langen Realisierungshorizont hat: Etwa 2032 soll es fertig sein. Das heisst: Bis 2032 gibt es bei einer jahrelangen Baustelle keine Verbesserung für jene, die heute an der Rosengarten- und Bucheggstrasse wohnen. Aber auch in den nächsten 13 Jahren werden die Luft- und Lärmgrenzwerte überschritten, wenn keine Schutzmassnahmen realisiert werden. Aber auch in den nächsten 13 Jahren haben die Behörden den Auftrag, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen im Luft- und Lärmbereich zu schützen. Wir möchten aber heute etwas für die Menschen machen, die dort wohnen und die Mehrheit möchte darum 275 000 Franken ins Budget einstellen. Mit diesem Betrag sollen Sofortmassnahmen realisiert und ein Gutachten zuhanden des Kantons erstellt werden. Massnahmen könnten sein: Eine bessere Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung, eine Temporeduktion auf 30 Kilometer pro Stunde, ein Transit- und Nachtfahrverbot für Lastwagen, Zebrastreifen und Velostreifen auf der Achse einführen und auf der ganzen Strecke eine eigene, durchgängige Busstrecke realisieren. All diese

Massnahmen kommen der heutigen Bevölkerung zugute und können viel schneller und kostengünstiger realisiert werden als das Projekt, über das wir am 9. Februar abstimmen werden.

Severin Pflüger (FDP): *Es zeigt sich einmal mehr, dass die Bedeutung der Rosengartenstrasse für den städtischen Gesamtverkehr massiv unterschätzt wird, beziehungsweise was es für andere Quartiere bedeutet, wenn der Verkehr nicht mehr im selben Ausmass abgewickelt werden kann – etwa für die Innenstadt, Höngg oder wenn Züri-Nord vom Limmattal abgehängt wird. Man kann schon Massnahmen fordern, es ist aber auch so, dass diese Rosengartenstrasse nicht erst seit gestern dort steht. Der einzige überzeugende Plan, mit dem man diese Probleme beheben und zusätzliche Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr schaffen kann, ist die Rosengarten-Abstimmung von Anfang nächstem Jahr. Denkt ihr etwa, die hier vorgeschlagenen Massnahmen hätte man in den letzten 40 Jahren nie diskutiert? Warum wurden die nicht letztes Jahr ins Budget eingestellt? Oder vor zehn Jahren?*

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Mich überrascht die Begründung von Simone Brander (SP), denn im RPK-Tool wird eine ganz andere Frage gestellt. Wenn ich eine Frage bei der RPK etwa zu den Blitzkästen einreiche, dann wird diese bis zur vierten Lesung herumgereicht und bis zur dritten Lesung müssen wir Anträge einreichen. Aber wenn Florian Utz (SP) anfragt, auf welchem Konto man Sofortmassnahmen einstellen müsste, kommt die Antwort sofort. Aber hier fehlen wesentliche Details: Handelt es sich um ein, zwei oder wie viele Fussgängerstreifen? Mit Lichtsignal oder ohne? Und ist dieses Et cetera in der Frage ebenfalls in den Kosten inbegriffen? Das ist alles sehr fraglich und ich vermute, es handelt sich hier um eine bestellte Frage. Beim Zebrastreifen stellt sich die Frage, wer diesen braucht: Wir haben zwei Unterführungen und eine Überführung. Und die Gsteigstrasse hat gezeigt, dass Tempo 30 nicht zu einer Lärmreduktion führt – die SVP hat es immer gesagt. Und wenn der Autoverkehr wegen der Zebrastreifen anhalten muss, dann bringt die ÖV-Priorisierung auf der Hardbrücke nichts mehr, weil auch der Bus im Stau stecken bleiben wird.*

Roger Tognella (FDP): *Das Ziel dieses Antrags ist es, Abstimmungskampf gegen das Rosengartenprojekt zu führen. Es geht dabei vergessen, dass am Rosengarten eine eigentliche Städtereparatur durchgeführt werden soll. Ich verweise auf die Einhausung Schwamendingen, bei der zwei Quartiere mittels baulicher Massnahmen verbunden werden. Diese Sofortmassnahmen sind ein eigentliches Buebetrickli, aber an den Haaren herbeigezogen. Die Rosengartenstrasse ist seit Jahren ein Diskussionsgegenstand in der Verkehrskommission und euch wäre es nicht einmal in den Sinn gekommen, diese Sofortmassnahmen dort zu fordern. Interessant ist ein eigentlich unverdächtiger Post auf Facebook von heute Morgen. Dort sagt SP-Kantonsrat Nicola Sigrist ganz einfach, man wolle den Rosengarten aufwerten, um höhere Mietzinsen verlangen zu können und das wolle man als SP nicht. Ihr wollt also ganz offenkundig keine Verbesserung der Situation und mit diesen Scheinmassnahmen die Reparatur verhindern und das, obwohl ihr die Städtereparatur in euren Legislaturzielen habt. Das ist nicht ehrlich.*

Florian Utz (SP): *Stephan Iten (SVP), du sagst, der Antrag sei anders gestellt, als die Frage gestellt wurde. Das ist mitnichten der Fall. Ich habe in der RPK gefragt, wie viel Geld auf welches Konto gestellt werden muss, wenn man Sofortmassnahmen am Rosengarten ergreifen möchte. Die Antwort kam: Die Planung und das Gutachten an den Kanton kosten voraussichtlich 275 000 Franken. Konto und Betrag haben wir genau so übernommen und vertrauen dem Tiefbauamt alles weitere an. Es beeinflusst die Pla-*

nung nicht, ob es nun zwei oder drei Fussgängerstreifen braucht. Wir haben einen Anspruch darauf, dass all unsere Fragen beantwortet werden, wie auch ihr diesen Anspruch habt. Roger Tognella (FDP) wirft uns vor, gar keine Verbesserung am Rosengarten zu wollen. Da frage ich: Wer stellt den Antrag auf Verbesserungen und wer lehnt in ab? Es ist doch offensichtlich, wer heute Sofortmassnahmen möchte und wer nicht. Ginge es euch wirklich um den Rosengarten und die Quartierbevölkerung, dann könnte ich allenfalls nachvollziehen, warum ihr den Tunnel möchtet – auch wenn ich überzeugt bin, dass es eine Verschlimmbesserung und keine Verbesserung ist. Ihr könntet dann immer noch für Sofortmassnahmen sein und sagen: Der Tunnel wäre dann eine noch bessere Lösung. Ich wäre dann zwar nicht dieser Meinung, aber die Argumentation wäre zumindest zugänglich. Aber ihr lehnt den Antrag schlicht ab und werft uns vor, keine Verbesserung zu wollen. Wer da noch drauskommen will, dem wünsche ich viel Glück.

Andreas Egli (FDP): Kurze Rekapitulation: Die Rosengartenstrasse steht nicht seit gestern, 1972 wurde sie als Provisorium eingeführt, als Verbindungsachse in den Norden und Notlösung für die nie realisierte Y-Autobahn. Es ist eine Autobahn quer durch Wipkingen. Ihr kommt nun mit ein paar nutzlosen Pflästerchen für einen verkehrspolitischen Herzinfarkt. Zum Tram ohne Ersatzlösung sagte die Bevölkerung 2010 nein – das würde bloss dazu führen, dass der Verkehr in die Quartiere ausweicht. Das ist auch heute noch keine Lösung und die von euch geforderten Sofortmassnahmen würden zu genau solchen Ausweichbewegungen führen und zusätzlich würden die Busverbindungen nicht mehr funktionieren. Wir sind nicht bereit, das zu unterstützen. Es ist Zeit für eine Lösung und nicht länger für Pflästerlipolitik. Das Projekt Tram und Tunnel am Rosengarten sieht vor, dass man über die Strecke zwei Tramlinien führen kann. Damit das passieren kann, braucht es den Tunnel. Mit dieser pragmatischen Lösung waren auch frühere SP- und grüne Stadträte und aktuelle Magistraten einverstanden. Das Projekt bringt mehr als die von euch betriebene Pflästerlipolitik, die im Kollaps enden wird. Darum sagen wir heute nein zur Pflästerlipolitik und im Februar klar ja zu Rosengartentram und -tunnel.

Derek Richter (SVP): Auf dem Rosengarten haben wir zu 90 Prozent Quell- und Zielverkehr. Das heisst, dass dieser Verkehr seinen Start- oder Zielort in der Stadt Zürich hat. Nun wollen Sie auch noch die Langstrasse autofrei haben. Wo soll der Verkehr denn überhaupt noch durch? Durch andere Wohnquartiere? Damit triebe man den Teufel mit dem Belzebub aus. Auch wenn man Tempo 30, 20 oder gar 10 einführt: Es wird deswegen kein einziges Auto weniger durch diese vitale Lebensader Zürichs durchfahren. Nun haben Sie nicht einmal die Nerven, die zwei Monate bis zur Abstimmung abzuwarten.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Mit dieser Pflästerlipolitik möchte man am Abstimmungstermin wahrscheinlich sagen, man brauche das Tram- und Tunnelprojekt gar nicht, denn man habe ja die Lösung. Die andere taktische Richtung ist: Man möchte den Verkehr völlig zum Erliegen bringen und ihn drangsaliieren. Das ist Ideologie gegen Pragmatismus.

Simone Brander (SP): Stephan Iten (SVP) wirft uns vor, diese Lösungen seien erst seit heute auf dem Tisch, aber das stimmt nicht. Wir haben bereits erfolgreich Unterschriften für eine Volksinitiative für Sofortmassnahmen am Rosengarten gesammelt – diese wurde vom Gemeinderat unterstützt, aber leider nie umgesetzt. Die Forderungen sind also noch immer die gleichen. Die Sanierung der Hardbrücke hat weiter gezeigt, dass es auch möglich ist, mit weniger Kapazität den Verkehr zu bewältigen. Dort hat sich der Baustellenzustand schnell eingespielt und der Verkehr wurde mit nur halber Kapazität bewältigt. Ich möchte festhalten: All jene, die gegen den Antrag stimmen, geben heute

klar zum Ausdruck, dass sie in den nächsten dreizehn Jahren keine Verbesserungen für die Leute möchten, die heute dort wohnen.

S. 234 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
 3515 **Tiefbauamt**
 510101 / **Bau von Fussgängeranlagen: Sammelkonto /**
 5010 00 000 **Strassen/Verkehrswege**

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
056.	Antrag Stadtrat			5 216 500	Minderheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
			275 000	5 491 500	Mehrheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP)
					Abwesend	Alan David Sangines (SP)
		Begründung: Sofortmassnahmen an der Rosengartenstrasse				

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 057. bis 059.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Markus Knauss (Grüne): *Ich werde zu den drei folgenden Themen bzgl. Kalkbreitestrasse, Kasernenstrasse und Badenerstrasse zwei Mal sprechen. Das kann ich ankündigen, weil wir die Anträge 065. bis 067. zur Badenerstrasse zurückziehen werden. Das tun wir nicht, weil wir denken, dass es sich bei der Badenerstrasse um ein gutes Projekt handelt. Hier hat das Tiefbauamt schlecht geplant. Es kommt kein Tempo 30 in einem Quartierzentrum. Zudem wurde eine Route aus dem Masterplan schlicht und einfach vergessen. Wir ziehen die Anträge deshalb zurück, weil es die ursprüngliche Meinung war, dass man eine Neuplanung mit mehr Geld möchte. Die bisherige Planung stellen wir nicht grundsätzlich in Frage. Diese will ja beispielsweise eine Aufhebung von Parkplätzen. Wir ziehen die Anträge zurück und werden die Diskussion um die Badenerstrasse separat führen. Die folgenden drei Punkte werden unter dem Titel der Kalkbreitestrasse geführt, aber es geht eigentlich um die Sihlfeldstrasse, die an der Kalkbreitestrasse beginnt. Hier handelt es sich um eine seltene Ausnahme, bei der man eine Strasse stilllegen kann. Das offizielle Projekt sieht bei der Kalkbreitestrasse, am Anfang der Sihlfeldstrasse eine 200 bis 300 Quadratmeter grosse Grünfläche vor, an der der Verkehr unterbrochen wird. Wir sind der Meinung, der Ort hat ein viel grösseres Potential: Der Park könnte 2000 bis 2500 Quadratmeter gross sein, wenn man die Grünfläche bis zur Haslerstrasse zieht. Ein von uns eingereichtes, entsprechendes Postulat ist der Stadtrat bereit, entgegen zu nehmen. Die politische Debatte werden wir noch führen, aber es scheint uns wichtig, dass wir heute schon Geld für dieses zukunftsweisende Projekt im Budget einstellen. So kann nach der Überweisung des Postulats schnell mit der Planung vorangeschritten werden.*

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

STR Richard Wolff: Ich möchte verhindern, dass wir aneinander vorbei sprechen. Wir unterstützen die Vergrösserung des Parks grundsätzlich, wollen aber verhindern, dass das laufende Projekt gestoppt wird. Es sollen zwei Projekte ausgearbeitet werden: Das bereits angelaufene soll gebaut werden. Dieses ist aufwärtskompatibel, die Vergrösserung kann daran angehängt werden. Sonst verlieren wir zweieinhalb bis drei Jahre ohne jede Verbesserungsmassnahme.

Severin Pflüger (FDP): Nach dem Votum von STR Richard Wolff sind wir uns nicht mehr sicher, ob wir nicht doch dafür sind. Es geht hier wieder um einen Fall, bei dem man aus der Budgetdebatte eine Park-, Randstein-, Velowegdebatte versucht zu machen. Mir wurde zugetragen, dass es ein Grüppchen aus SP-, Grüne- und GLP-Gemeinderäten gibt, die sich regelmässig treffen, um unsere Stadt neu zu planen und die ihre Pläne dann dem Stadtrat unterbreiten. Offenbar sind sie mit ihren Vorschlägen bereits abgeblitzt.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Die GLP ist mit der FDP bei der Mehrheit. Wir werden das Postulat in Zukunft vielleicht in einer Form unterstützen, aber das ist völlig irrelevant für die aktuelle Diskussion. Der Budgetantrag will eine politische Diskussion vorwegnehmen und das ist falsch. Das Budget kann ein Notnagel sein, wenn der Stadtrat eine Motion nicht umsetzen möchte, aber nicht, um eine Diskussion vorweg zu nehmen. Deshalb werden wir den Antrag ablehnen.

Derek Richter (SVP): Die SVP wird den Antrag ablehnen. STR Richard Wolff hat es gesagt: Es läuft bereits ein Projekt. Es wäre den Grünen unbenommen gewesen, sich im Mitwirkungsverfahren 2013 zu beteiligten, so wie es die Kreispartei 3 der SVP getan hat.

S. 234 35
3515
510101 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
Tiefbauamt
Bau von Fussgängeranlagen: Sammelkonto /
Strassen/Verkehrswege

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
057.	Antrag Stadtrat			5 216 500	Mehrheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
			60 000	5 276 500	Minderheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
					Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Kalkbreitestrasse: Klimaoptimierte Planung (Erweiterung des geplanten Parks)				

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 70 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 058.

Wortmeldungen siehe Antrag 057.

S. 235	35 3515 510901 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Erneuerungsunterhalt von Fussgängeranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
058.	Antrag Stadtrat				8 465 900	Mehrheit
				70 000	8 535 900	Minderheit
						Abwesend
		Begründung:	Kalkbreitestrasse: Klimaoptimierte Planung (Erweiterung des geplanten Parks)			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 72 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 059.

Wortmeldungen siehe Antrag 057.

S. 236	35 3515 513901 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
059.	Antrag Stadtrat				31 313 000	Mehrheit
				70 000	31 383 000	Minderheit
						Abwesend

Begründung: Kalkbreitestrasse: Klimaoptimierte Planung (Erweiterung des geplanten Parks)

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 72 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 060. bis 064. (Postulat GR Nr. 2019/528).

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne) begründet die Anträge und das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1985/2019): Es geht um die Neugestaltung eines eigentlichen Bahnhofplatzes Süd an der Ecke Kasernenstrasse/Postbrücke. Das Projekt besteht aber aus eigentlich zwei sehr unterschiedlichen Projektbestandteilen. Der eine Teil Postbrücke ist auch aus unserer Sicht sehr gut gestaltet: Es gibt eine Begegnungszone, breite Trottoirs, Taxistandplätze. Aus dem Tiefbauamt habe ich ausserdem vernommen, dass man die Postbrücke endlich fertigstellen und auch die Europaallee im Rahmen dieses Projekts abschliessen möchte. Wenn jetzt noch die unwesentliche Änderung von Veloabstellplätzen an der Oberfläche hinzukommt, sind wir absolut glücklich. Was aus unserer Sicht bestritten wird, ist der Raum vor der Sihlpost. Wir wissen, dass die SBB mit der Passage Sihlquai eine unglaublich breite Passage geschaffen haben. Dort kommen aus 34 Metern Breite jeden Tag etwa 120 000 Leute heraus und die Stadt nimmt das mit einem Trottoir von gerade einmal 5 Metern auf. Das scheint uns zu wenig, denn die Veloabstellplätze an dieser Stelle haben eine grosse Nachfrage. Das heisst: Auch dort wird man einen grossen Teil der heute oberirdischen Plätze erhalten können. Auf dem Rest hat STR Filippo Leutenegger nichts anderes gewusst, als ein eigentliches Parkplatzfestival anzurichten – an einem Ort, an dem wir seit zehn Jahren eigentlich gar keine Parkplätze mehr haben; wo es sogar die VBZ gut findet, einen Einsatzbus aufstellen zu können. Dort liess STR Filippo Leutenegger alle oberirdischen Veloabstellplätze aufheben für vielleicht 40 bis 45 Parkplätze. Was vergessen ging: Wir haben dort eine eingezeichnete Masterplan-Route. Die wollte man zugunsten der Parkplätze einfach aufheben und hat für die Velofahrenden eine gefährliche Situation geschaffen: Auf der einen Seite gehen die Autotüren auf, auf der anderen fahren die Autos rückwärts aus einer Fahrgasse von 4 Metern Breite. Es ist Zeit, dass wir mit diversen Budgetanträgen das Projekt neugestalten. Einerseits kann man die Postbrücke realisieren, andererseits muss man sich Gedanken machen, wie man den Rest des Raums gestaltet. Darum stimmen Sie bitte den Budgetanträgen und dem Postulat zu.

Severin Pflüger (FDP): Wir haben hier wieder ein paar unwichtige Anträge aus dem Kreis der inoffiziellen Stadtplaner um Grüne, SP und GLP. Ich möchte ihnen nicht mehr Gewicht geben, als sie verdient haben, nämlich ganz wenig. Ich frage mich manchmal aber schon, ob Markus Knauss (Grüne) und ich in der gleichen Stadt leben. Ich finde die Situation nicht so dramatisch. Mich beunruhigt diese unterschiedliche Wahrnehmung.

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Ich möchte Markus Knauss (Grüne) präzisieren, der von Veloabstellplätzen in diesem Bereich sprach. Du meinst wohl Gratis-Veloabstellplätze. Wir haben

heute erst gelernt, dass die kostenpflichtigen Veloabstellplätze verbilligt werden müssen, damit überhaupt eine Nachfrage generiert werden kann. Es ist leider ein trauriger Fakt, dass unsere Post eine Filiale nach der anderen schliesst, weshalb die Sihlpost mehr und mehr an Bedeutung gewinnt – auch und vor allem für die Gewerbetreibenden, die ihre Sendungen halt mit dem Fahrzeug anliefern müssen, weshalb es die Parkplätze dort braucht.

Weitere Wortmeldungen:

Claudia Rabelbauer (EVP): Die EVP ist hier in der Minderheit. Wir sehen es auch so, dass die ankommenden Leute auf dem Platz gut durchgeführt werden und sich verteilen können. Letzten Endes geht es dort um einen Abbau von Parkplätzen. Wir sind nicht der Meinung, dass es in der Stadt mehr Parkplätze braucht, halten aber am Parkplatzkompromiss fest, weil es bei mehr Einwohnenden relativ weniger Parkplätze insgesamt gibt. Gerade vor der Post sind Parkplätze sinnvoll. Wir alle sind politische Parteien und haben schon Postsendungen zu Hunderten oder Tausenden abgepackt und waren schon mehrmals froh, diese mit dem Auto zur Post fahren zu können.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Das Leutenegger-Bashing bringt diese Stadt nicht weiter, damit arbeitet man sich bloss an Feindbildern ab. Dass es Parkplätze – gerade im Verkehr mit der Sihlpost – braucht, haben wir schon mehrfach gehört. Es gab früher mal ein Parkdeck über der Sihl – ich bin nicht gegen eine Verschönerung der Stadt durch Renaturierung, aber man muss nicht alles mit dieser Anti-Auto-Ideologie der Grünen kaputt machen.

Sven Sobernheim (GLP): Der Minderheits-Referent und die EVP haben den gleichen Fehler gemacht: Sie haben den Ist-Zustand beurteilt. Aber wir sprechen über ein Strassenbauprojekt, das der Stadtrat noch unter der Ära von STR Filippo Leutenegger eingeleitet hat. Und in diesem Projekt gibt es am Anfang des U-Turns nach der Brücke drei Parkplätze, die einen Rückstau des Verkehrs und der Busse verursachen würden. Wir sprechen also von einer Verschlechterung und nicht vom Ist-Zustand. Darum ist die GLP hier bei der Mehrheit und unterstützt auch das Postulat.

Hans Jörg Käppeli (SP): Wir unterstützen selbstverständlich die Anträge im Budget und das Postulat, an dessen Erstellung wir mitgewirkt haben. Severin Pflüger (FDP) hätte bei der Erstellung des Projekts an der Sihlpost entlangfahren sollen: Auf der einen Seite gehen die Autotüren auf und auf der anderen manövrieren sie rückwärts aus den Parkfeldern. Es ist fragwürdig, ob das eine gute Situation ist.

Derek Richter (SVP): Die SVP stellt selbstverständlich den Ablehnungsantrag gegen das Postulat der Grünen. Ein weiterer Hinweis zu den Parkplätzen: Es sind nicht nur Fahrzeuge von Postkunden betroffen, sondern auch solche von Externen, die im Verkehr mit den SBB stehen. Gerade wenn die Rede davon ist, dass wir im internationalen Bahnverkehr wachsen sollen, braucht es diese Parkplätze umso mehr.

S. 234 35
3515
510101 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
Tiefbauamt
Bau von Fussgängeranlagen: Sammelkonto /
Strassen/Verkehrswege

Verbesserung

Verschlechterung

Betrag

Stimmen

060.	Antrag Stadtrat		5 216 500	Minderheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
		100 000	5 316 500	Mehrheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP), Florian Utz (SP)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Kasernenstrasse: Neugestaltung des Bereichs vor der Sihlpost, Reduktion der Parkplätze			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 061.

Wortmeldungen siehe Antrag 060.

S. 235	35 3515 513000 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Bau von Strassen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege			
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag
061.	Antrag Stadtrat				4 153 000
					Minderheit
					Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
			25 500		4 127 500
					Mehrheit
					Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP), Florian Utz (SP)
					Abwesend
					Alan David Sangines (SP)
			Begründung: Kasernenstrasse: Neugestaltung des Bereichs vor der Sihlpost, Reduktion der Parkplätze		

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 062.

Wortmeldungen siehe Antrag 060.

S. 236	35 3515 513901 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlech- terung	Betrag	Stimmen
062.	Antrag Stadtrat				31 313 000	Minderheit
			58 500		31 254 500	Mehrheit
						Abwesend
		Begründung:	Kasernenstrasse: Neugestaltung des Bereichs vor der Sihlpost, Reduktion der Parkplätze			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 063.

Wortmeldungen siehe Antrag 060.

S. 240	35 3515 515000 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Bau von Radfahreranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlech- terung	Betrag	Stimmen
063.	Antrag Stadtrat				4 845 400	Minderheit
				50 000	4 895 400	Mehrheit
						Abwesend
		Begründung:	Kasernenstrasse: Neugestaltung des Bereichs vor der Sihlpost, Reduktion der Parkplätze			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

2030. 2019/528

Postulat der Grüne-Fraktion vom 04.12.2019:

Überarbeitung des Strassenprojekts Kasernenstrasse vor dem Sihlpostgebäude hinsichtlich Veloabstellplätze, Fuss- und Radwege, Behindertenparkplätze und Tieftempokzept

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

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1985/2019).

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/388, Beschluss-Nr. 2020/2019, Antrag Nr. 060.

Das Postulat wird mit 81 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Antrag 065.

S. 235	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
	3515	Tiefbauamt
	510901 /	Erneuerungsunterhalt von Fussgängeranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrs-
	5010 00 000	wege
		Verbesserung
		Verschlechterung
		Betrag
065.	Antrag Stadtrat	8 465 900 Mehrheit
		15 800
		8 450 100 Minderheit
		Enthaltung
		Abwesend
		Stimmen
		Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
		Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
		Walter Angst (AL)
		Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Badenerstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Lochergut): Neukonzipierung mit Lärmsanierung sowie Erfüllung Richtplanvorgaben Veloverkehr

Markus Knauss (Grüne) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag der Mehrheit stillschweigend zugestimmt.

Antrag 066.

S. 235 **35**
3515
512001 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**Tiefbauamt**

Erneuerungsunterhalt von Radfahreranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege

	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
066.	Antrag Stadtrat		3 408 800	Mehrheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
	86 000		3 322 800	Minderheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
				Enthaltung	Walter Angst (AL)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung: Badenerstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Lochergut): Neukonzipierung mit Lärmsanierung sowie Erfüllung Richtplanvorgaben Veloverkehr				

Markus Knauss (Grüne) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag der Mehrheit stillschweigend zugestimmt.

Antrag 067.

S. 236 **35**
3515
513901 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**Tiefbauamt**

Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege

	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
067.	Antrag Stadtrat		31 313 000	Mehrheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
	84 200		31 228 800	Minderheit	Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
				Enthaltung	Walter Angst (AL)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)

Begründung: Badenerstrasse (Abschnitt Albisriederplatz bis Lochergut): Neukonzipierung mit Lärmsanierung sowie Erfüllung Richtplanvorgaben Veloverkehr

Markus Knauss (Grüne) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag der Mehrheit stillschweigend zugestimmt.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 068. bis 070.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Hans Jörg Käppeli (SP): Einige, die dieses Projekt nicht unterstützen, haben mir gesagt, sie fänden das Projekt Friesstrasse grottenschlecht – ohne aber entsprechende Anträge zu stellen. Wir finden es grundsätzlich gut. Es bringt Aufwertungen und soll auch so umgesetzt werden. Wir haben aber ein Problem mit der Etappe 3b beim Bahnhof Oerlikon, die nicht so gut gelungen ist. Das ist auch nicht weiter verwunderlich: Beim Bahnhof ist das Projekt noch immer nicht reif. Für die Velofahrer ist es sogar eher gefährlich. Die Friesstrasse schliesst an die Binzmühlestrasse an, aber man kann davon ausgehen, dass es beim Bahnhof einmal anders aussehen wird. Deswegen sind wir der Meinung, dass die Umsetzung der Strassenoberfläche im ersten Abschnitt zwischen Binzmühle- und Eisfeldstrasse zurückgestellt werden sollte bis die Planung beim Bahnhof Oerlikon geklärt wurde. So kann man vermeiden, ein negatives Präjudiz zu schaffen oder dass etwas bereits Erstelltes abgerissen werden muss. Im Budget ist kein Geld für die Ausführung vorgesehen, da der Bau erst 2021 geplant ist. Es besteht also keine Eile; wir müssen also bloss die Umsetzungsplanung ein wenig anpassen. Dafür haben wir zusätzliche Projektierungsgelder beantragt und hoffen, dass das Tiefbauamt bei der Schnittstellenplanung kreativ arbeitet. Wird dies gut gemacht, kann man das Projekt 2021 nur noch durchwinken. Bitte unterstützen Sie die drei Anträge.

Sven Sobernheim (GLP): Der Mehrheitsreferent ist zwar mit dem Projekt nicht einverstanden, verzichtet aber trotzdem darauf, seine rechtlichen Mittel auszuschöpfen und es mit einem Rekurs zu bekämpfen. Auch die Minderheit ist mit dem Projekt nicht glücklich, aber wir mussten deswegen nicht mit einem Rekurs kämpfen. Wir sprechen hier nicht über das ganze Projekt, sondern nur über ein Teilprojekt. Die Mehrheit will also nur etwa zwei Drittel herausstreichen, was in der abgeschlossenen Planung das Krasseste ist, das man machen kann. Das geht einfach nicht. Die Minderheit lehnt deshalb die Teilstreichung des Projekts ab.

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

STR Richard Wolff: Wir sprechen hier aneinander vorbei. Die Projekte Friesstrasse und die Erschliessung des Bahnhofs Oerlikon Ost haben keinen Einfluss aufeinander und können unabhängig voneinander verwirklicht werden. Das Projekt Friesstrasse kann und soll man jetzt machen. Die Aufwertungsmassnahmen bestehen bereits heute, wie etwa das Pflanzen von Bäumen. Wir gewinnen nichts, wenn wir das Projekt jetzt zurückstellen. Auch die Planung der Erschliessung des Bahnhofs Oerlikon Ost kann später gemacht werden und wir machen es auch später. Wir können es auch gar nicht beschleunigen. Die beiden Projekte haben nichts miteinander zu tun. Es gibt keinen Grund aus unserer Sicht, auf die geplante Friesstrasse zu verzichten.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Meine drei Vorredner haben unsere Argumente bereits vorgebracht. Wenn man mit der Einwendung nicht durchkommt und nicht einspracheberechtigt ist, dann hat die linksgrüne Seite ständig das Gefühl, sie könne das Budget ein wenig kürzen – und das geht einfach nicht. Wir sind auch nicht mit dem Projekt einverstanden, wahrscheinlich noch mehr als ihr. Aber dann hätten wir Quartierbewohner zusammensitzen und eine gemeinsame Lösung finden sollen. Sonst seid es auch immer ihr, die uns auffordern, die rechtlichen Mittel auszuschöpfen, statt einfach im Budget herum zu kürzen.

Derek Richter (SVP): Ich möchte STR Richard Wolff für die deutliche Unterscheidung der beiden Projekte danken, auch wenn unsere Ansichten diametral entgegenstehen: Er spricht von Aufwertung, wir von Abwertung. Es stimmt, dass die Friesstrasse mal nach Paragraf 13 aufgewertet wurde: Es wurden Bäumchen und Bänkchen geplant. Also völlig an den Bedürfnissen vorbei und ohne Partizipation. Da muss etwas Neues und Besseres kommen. Aber Hans Jörg Käppeli (SP) spricht von Stress, wo doch nur er diesen Stress verursacht. Die ganze Zwängerei mit der Etappe 3b ist unsäglich. Die Mittel für diese Etappe sind vorhanden, wenngleich nicht heute, aber wir werden es schon noch erleben. Mit wenig Aufwand könnte man über 50 Prozent aller Probleme lösen: Indem man das Postulat von Stephan Iten (SVP) und mir umsetzt und den Linksabbieger in die Binzmühlestrasse mit ein wenig Farbe auf der Strasse umsetzt.

Andreas Egli (FDP): Das Projekt Friesstrasse überzeugt auch mich nicht restlos. Aber was mich noch weniger überzeugt, ist die Begründung dieses Antrags auf Mehrausgaben. Wenn die Etappe 3b noch nicht bereit ist, dann ist es schwierig, eine Planung durchzuführen, die mit irgendetwas kompatibel sein soll. Entsprechend wäre das zum Fenster hinaus geworfenes Geld und deshalb sagen wir nein.

Hans Jörg Käppeli (SP): Ich muss Sven Sobernheim (GLP) korrigieren: Wir wollen nicht zwei Drittel des Projekts streichen, sondern im Maximum ein Viertel aufschieben. Andreas Egli (FDP) sagt, es gäbe Schnittstellen, STR Richard Wolff sagt, es gäbe keine. Tatsache ist, es gibt Schnittstellen, was für mich Abhängigkeiten bedeutet und wenn man nicht weiss, was nebenan ist, dann hat man unter Umständen Präjudiz.

S. 235 35
3515
510901 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT

Tiefbauamt

Erneuerungsunterhalt von Fussgängeranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
068.	Antrag Stadtrat			8 465 900	Minderheit	Shaibal Roy (GLP) Referent, Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
			15 300	8 481 200	Mehrheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP)
					Enthaltung	Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Walter Angst (AL), Severin Pflüger (FDP)
					Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Friesstrasse: Neue Planung des Abschnittes Binzmühle- bis Eisfeldstrasse, sodass dieser mit der Etappe 3b des Bahnhof Oerlikons kompatibel ist				

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 069.

Wortmeldungen siehe Antrag 068.

S. 236	35 3515 513901 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
069.	Antrag Stadtrat				31 313 000	Minderheit
				30 200	31 343 200	Mehrheit
						Enthaltung
						Abwesend
		Begründung:	Friesstrasse: Neue Planung des Abschnittes Binzmühle- bis Eisfeldstrasse, sodass dieser mit der Etappe 3b des Bahnhof Oerlikons kompatibel ist			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 070.

Wortmeldungen siehe Antrag 068.

S. 240	35 3515 515000 / 5010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Bau von Radfahreranlagen: Sammelkonto / Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
070.	Antrag Stadtrat				4 845 400	Minderheit
				4 600	4 850 000	Mehrheit
						Enthaltung
						Abwesend
		Begründung:	Friesstrasse: Neue Planung des Abschnittes Binzmühle- bis Eisfeldstrasse, sodass dieser mit der Etappe 3b des Bahnhof Oerlikons kompatibel ist			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 071. und 098.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Hans Jörg Käppeli (SP) begründet den Antrag der Mehrheit und zieht den Antrag 098. zurück: Wir haben uns mit STR Richard Wolff geeinigt, dass zuerst die strategische Planung um den Hauptbahnhof durchgeführt werden sollte, bevor man neue Projekte umsetzt. Wir wollen dadurch verhindern, dass negative Präjudizien geschaffen werden. In diesem Sinne passt das aufgelegte und festgesetzte Projekt nicht hinein. Darum haben wir die Motion 2019/43 überwiesen, um das Projekt zu stoppen. Denn wir wollen eine attraktive und behindertengerechte Tramhaltestelle am Sihlquai und dem stark gestiegenen Personenaufkommen dort gerecht werden. Die Sanierung der Geleise kann nicht aufgeschoben werden. Das Budget wurde noch mit dem ursprünglichen Projekt aufgestellt, bevor das Vorgehen geklärt worden ist. Damit braucht man nicht das gesamte budgetierte Geld. Darum kann man den Betrag von 520 000 Franken im Tiefbauamt für den Strassenbau streichen – das Geld für die Gleissanierung wird aber trotzdem benötigt. Lange haben widersprüchliche Informationen von Seiten VBZ und Tiefbauamt zu Konfusionen darüber geführt, ob und welcher Betrag beim Departement der Industriellen Betriebe gekürzt werden darf. Nach der letzten Meldung der VBZ ist das Kürzen nicht möglich. Das leuchtet zwar nur beschränkt ein, aber wir wollen im Rahmen des Budgets diesen Teil nicht erstreiten. Wir sind sicher, dass die VBZ für die Sanierung nur das Geld ausgeben wird, das sie für die Sanierung brauchen – und das Budget in diesem Bereich vielleicht sogar unterschreiten. In diesem Sinne ziehen wir den Antrag 098. zurück. Die Kürzung im Antrag 071. bleibt bestehen, bitte unterstützen Sie diesen Antrag.

Andreas Egli (FDP): Grundsätzlich sind wir über die Einigung mit dem Stadtrat glücklich. Wir haben auch die Erwartung, dass nicht mehr Geld ausgegeben wird als gebraucht wird. Wir betrachten die Kürzung darum auch als nicht notwendig. Umgekehrt bringen wir damit zum Ausdruck, dass wir mit dieser so genannten strategischen Planung nicht einverstanden sind und bleiben darum in der Minderheit und lehnen die Kürzung ab.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Andreas Egli (FDP), wir müssen diesen Betrag herausstreichen. Sie müssen das eingereichte Projekt wieder zurückziehen. Es gibt ja eigentlich kein Projekt, sondern die VBZ müssen nur die Geleise sanieren. Wir haben einen Wettbewerb in Auftrag gegeben und werden sehen, was dabei herauskommt. Das jetzige Projekt – jenes, das dir nicht passt – werden wir verhindern, um zu sehen, was es für andere Möglichkeiten noch gibt. Ihr müsstet eigentlich mitmachen und euer Argument zieht hier nicht.

S. 235 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
3515 **Tiefbauamt**
513000 / **Bau von Strassen: Sammelkonto /**
5010 00 000 **Strassen/Verkehrswege**

		Verbesserung	Verschlech- terung	Betrag	Stimmen
071.	Antrag Stadtrat			4 153 000 Minderheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP)
		520 200		3 632 800 Mehrheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Shaibal Roy (GLP)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
	Begründung:	Projekt Zollbrücke: Reduktion auf Notsanierung der Geleise, damit kein Präjudiz gegen die Umsetzung der überwiesenen Motion GR Nr. 2019/43 geschaffen wird			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 101 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 072.

Kommissionsreferent:

Hans Jörg Käppeli (SP): Nun kommen wir zur Etappe 3b beim Bahnhof Oerlikon. Das Volk hat 110 Millionen Franken für den Bahnhof Oerlikon gesprochen und es wird erwartet, dass das Projekt auch fertig umgesetzt wird. Dafür ist die Etappe 3b mit dem Umsteigeknoten bei der Unterführung Schaffhauserstrasse sehr wichtig. Die heutige Situation ist eine Zumutung und die Etappe dient allen Verkehrsteilnehmern. STR Filippo Leutenegger wollte den Volkswillen mindestens 20 Jahre lang nicht umsetzen, die Mehrheit des Gemeinderats sah es anders und hat mit der Motion 2016/387 eine beförderliche Planung verlangt. Der vormalige Stadtplaner Vilmar Krähenbühl versprach vor über einem Jahr, dass die Planung speditiv an die Hand genommen wird. Jetzt haben wir den Antrag des Stadtrats auf Fristerstreckung – dieser wird zurzeit in der Spezialkommission behandelt. Man musste dort feststellen, dass mit angezogener Handbremse gefahren wird. In den letzten zehn Jahren wurden mindestens vier Lösungsvarianten vorgelegt, die alle unbrauchbar waren. Es fehlt also die Planungssicherheit – auch für angrenzende Projekte, die wir zuvor diskutiert haben. Es wird auch im Umfeld in den nächsten Jahren weitere Projekte geben. Im Sammelkonto des Budgets sind lediglich 20 000 Franken vorgesehen – damit kann nicht zügig geplant werden. Wir wollen, dass es vorwärts geht und beantragen darum, die Planungskosten um 100 000 Franken zu erhöhen. Dabei handelt es sich gar nicht um neue Ausgaben, da das Volk den Kredit bereits gesprochen hat.

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

STR Richard Wolff: Wir haben doch jedes Interesse, dass es schneller vorwärts geht und da nützen auch 100 000 Franken nichts. Wenn Sie heute irgendwo 100 000 Franken sparen möchten, dann hier. Es wird durch mehr Geld nicht schneller gehen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): STR Richard Wolff hat mein Votum vorweggenommen. Wie viele Male haben wir schon Geld für eine schnellere Planung gesprochen und es ist doch nichts passiert? Hier haben wir wenigstens schon einmal eine Handskizze für die Planung erhalten mit einem ersten Ausführungstermin. Wir sprechen von einer Ausführung zwischen 2025 und 2027. Und woher Hans Jörg Käppeli (SP) das Volksmehr für eine beschleunigte Ausführung hernimmt, ist mir jetzt schleierhaft. Darum werden wir dieser Verschlechterung auch nicht zustimmen.

Andreas Egli (FDP): Der frühere Vorsteher dieses Departements hatte ja schon eine Lösung. Diese Lösung gefiel dem Referenten Hans Jörg Käppeli (SP) aber nicht. Das Problem ist, dass es keine umsetzbare Lösung gibt, die ihm gefällt und da helfen auch 100 000 Franken nicht, ausser man gibt ihm das Geld, damit er auf weitere Einsprachen verzichtet. Dieses Geld wollen wir uns darum sparen.

Florian Utz (SP): Inhaltlich kann man ja unterschiedlicher Meinung sein. Problematisch finde ich aber den Vorwurf der Bestechlichkeit. Hans Jörg Käppeli (SP) ist zu 100 Prozent integer.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die von Andreas Egli (FDP) erwähnten zwei Lösungsvorschläge aus der Ära von STR Filippo Leutenegger wurden nicht von mir abgeschossen. Diese wurden von der Verwaltung selbst als untauglich taxiert. Für die vier erwähnten Vorschläge wurde zwischen einer halben und einer Millionen Franken an Planungskosten ausgegeben – und jetzt verlangen wir 100 000 Franken. STR Richard Wolff: Man muss vielleicht endlich einmal ein Ingenieurbüro anstellen, damit es auch arbeiten kann. Das geht mit 100 000 Franken, nicht aber mit 20 000 Franken – so haben wir aber nur eine Handskizze, wie die SVP zeigte.

S. 235 35
3515
513000 /
5010 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
Tiefbauamt
Bau von Strassen: Sammelkonto /
Strassen/Verkehrswege

		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
072.	Antrag Stadtrat			4 153 000	
			100 000	4 253 000	Zustimmung
					Enthaltung
					Abwesend

Begründung: Beschleunigung der Planung der Etappe 3b Bahnhof Oerlikon

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der RPK:

Der Rat stimmt dem Antrag der RPK mit 75 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 073.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Florian Utz (SP): Hier geht es um den Meierhofplatz, ein zugegebenermassen schwieriges Thema. Das aufgelegte Projekt beschränkt sich auf den östlichen Perimeter des Platzes. Obwohl das Projekt marginale Verbesserungen erzielt, bleiben die drei grossen Probleme des Platzes bestehen und werden so für die nächsten dreissig bis vierzig Jahre zementiert. Zum einen bietet dieses eigentliche Zentrum Hönggs keinerlei Aufenthaltsqualität. Unserer Meinung nach hätte Höngg einen Platz mit dieser Qualität verdient. Weiter wird das Problem zementiert, dass man beim Umsteigen vom 13er-Tram auf den 80er-Bus 160 Meter zu Fuss zurücklegen muss. Zuletzt sieht das Projekt keinerlei Velomassnahmen vor. Wir glauben, Höngg hat Besseres verdient und dass die Projektplanung den Meierhofplatz als Ganzes betrachten sollte – und nicht Stück für Stück geplant werden sollte. Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass man eine Kapphaltestelle erstellt und die nach Westen gerichtete Haltestelle weiter nach aussen verschiebt. Wir geben aber keinerlei Vorgaben, wie es genau auszusehen hat. Wir haben auch hier, Stephan Iten (SVP), das Tiefbauamt gefragt, was es braucht, damit sie diese Planung durchführen können. Aus der Antwort ist dieser Betrag entstanden. Wir denken, dass Höngg diese Lösung verdient und danken deshalb für die Unterstützung.

Severin Pflüger (FDP): Zu den inoffiziellen Stadtplanern gehört offenbar auch ein Höngger. Nach diesen Anträgen haben wir es aber geschafft und können von der Verkehrsplanung wieder zurück zur Budgetberatung wechseln. Der Meierhofplatz ist ein dörflicher Kern, sehr eng bebaut und alles steht unter Denkmalschutz – das meiste wurde allerdings abgerissen und in den bestehenden Gebäudestrukturen wieder aufgebaut. Aber wenn wir den Meierhofplatz nicht wegsprengen wollen, ist es sehr schwierig, etwas mit Tram, Velo, Fussgänger und Auto zu machen. Man kann hier 200 000 Franken oder 200 Millionen Franken einsetzen: Viel mehr kann aus diesem Platz nicht herausgeholt werden.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Das vorliegende Projekt sieht eine deutliche Verbesserung bei der Umsteigemöglichkeit beim 13er-Tram und dem 46er-Bus vor. Es wäre nicht zielführend, dieses Projekt über das Budget abzuschliessen, von vorne zu beginnen und die Problemlösung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben oder darauf zu warten, dass ein Erdbeben einen grossen Teil der Gebäude zerstört. Auf dieser Grundlage kann und sollte nicht geplant werden. Florian Utz (SP) verkennet, dass die Umsteigemöglichkeiten vom 13er-Tram zum 80er-Bus am Zwielfplatz stattfindet und man so gar nicht zu Fuss gehen muss, weil man an der gleichen Station steht. Das Projekt ist angesichts der langen Leidensgeschichte des Meierhofplatzes zugegebenermassen nicht die eierlegende Wollmilchsau, aber es wird besser funktionieren als die heutige Lösung.

Stephan Iten (SVP): Ich glaube sehr gerne, dass Florian Utz (SP) Fragen gestellt hat. Dann verstehe ich aber den Stadtrat nicht, denn mit dieser Antwort gibt er zu, dass sein Projekt nicht gut ist. Damit sagt er: Gebt mir mehr Geld, dann plane ich etwas Neues, das vielleicht genau gleich schlecht wird wie jetzt. 200 000 Franken finde ich etwas viel. Gab es damals eine Planaufgabe, STR Richard Wolff? Dann müsste ein Bericht zu den nicht berücksichtigten Plänen bestehen. Da wüssten wir auch, warum welche Ideen nicht berücksichtigt wurden. Ich glaube, der Meierhofplatz ist ein nie endendes Werk, bei dem regelmässig jemand für neue Pläne Geld verlangen wird, das wir dann auch sprechen werden.

Sven Sobernheim (GLP): Wir bleiben bei den kommenden Anträgen in der aktiven Enthaltung. Die Pläne wurden gemäss Paragraf 13 aufgelegt und es konnten Einwendungen gemacht werden. Wir brauchen aber nicht mehr Geld, um Raumplanung gemäss Paragraf 13 zu machen.

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

STR Richard Wolff: Ich habe mich bereits gegen mehr Geld zu wehren versucht. Hier ist der Gemeinderat bestimmend und nicht ich. Es hat auch niemand im Stadtrat behauptet, das Projekt sei schlecht. Es könnte natürlich sein, dass man noch etwas Besseres machen kann – wir glauben da aber nicht wirklich dran. Jene, die den Meierhofplatz kennen, wissen: Dort plant man seit vierzig Jahren. Das Problem ist immer das gleiche: Die Häuser stehen zu eng beisammen. Wir können die nicht einmal kaufen und sie stehen unter Denkmalschutz. Man kann also nicht viel machen und wir brauchen das Geld nicht. Erhalten wir es trotzdem, weiss ich noch nicht genau, was wir damit anstellen werden.

S. 236 35		TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
3515		Tiefbauamt			
513901 /		Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto /			
5010 00 000		Strassen/Verkehrswege			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
073.	Antrag Stadtrat			31 313 000 Mehrheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
			200 000	31 513 000 Minderheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP)
				Enthaltung	Walter Angst (AL), Shaibal Roy (GLP)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
		Begründung: Neuplanung Meierhofplatz (ganzheitliche Planung mit Schaffung von Aufenthaltssqualität sowie mit sicheren Velorouten)			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 63 gegen 45 Stimmen (bei 11 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 074. und 075.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Dr. Mathias Egloff (SP): Hierbei handelt es sich um ein klassisches Autoprojekt, zu denen wir hier drinnen schon mehrmals gesagt haben: Das wollen wir nicht mehr. Das geht direkt an STR Richard Wolff: Das Projekt ist nicht gut genug. Das sieht auch ein Amateurplaner wie ich. Wir haben grosse Hoffnung, dass es bei einer Neuplanung besser herauskommt. Im Frankental soll stadteinwärts eine Spur mehr entstehen, die Velospuren sind weniger breit als die Norm, die Haltestellen sind nicht vollständig

behindertengerecht, der Fuss- und Veloverkehr werden noch immer gegeneinander ausgespielt und der motorisierte Individualverkehr wird geschont. Der Gipfel der Fantasielosigkeit ist aber, dass man 7 grosse und gesunde Platanen fällen möchte, um Platz zu erhalten für gleich breit bleibende Autospuren und eine Velospur, die nicht einmal der Norm entspricht. Dass man diese Platanen und eine Menge mehr Bäume fällen möchte – 19 im Ganzen – zeigt, dass man Bäume noch immer für eine Nebensächlichkeit hält. Weil das die Leute aufregt und ein Frevel ist, wird noch immer die Standardfloskel angefügt, diese geschehe bloss, wenn es nicht anders gehe und erst nach sorgfältiger fachlicher Abwägung. Diese so genannte fachliche Abwägung konnte noch nicht einmal zählen, wie viele Bäume geschlagen werden sollen. Sie behauptet, es seien 3, tatsächlich sind es 19 – alleine 7 grosse Platanen. Diese sollen durch 6 kleine ersetzt werden und so wird behauptet, es gäbe ein Plus von 5 Bäumen. So ein abverrecktes Projekt sollte man neu planen und dafür stellen wir 100 000 Franken ein, die es für beide Teilprojekte braucht.

Severin Pflüger (FDP): Das ist die zweite Nebensächlichkeit aus Höngg.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Dr. Mathias Egloff (SP), wir finden Parkplatzabbau auch nichts Gutes. Es ist fraglich, wo auf dem von euch beschriebenen Abschnitt ein Velostreifen von genau einem Meter achtzig Platz finden soll – insbesondere, wenn man nicht einmal Bäume fällen darf. Das heisst, man platziert den motorisierten Individualverkehr komplett auf den Streifen des öffentlichen Verkehrs und schafft eine Mischverkehrsfläche, auf der Tram, Bus und Autos fahren. Ich frage mich, ob das zielführend ist, nur um einen Velostreifen von einem Meter achtzig zu schaffen. Hinzu kommt, dass es sich dabei um eine Ausnahmetransportroute handelt und dort muss ein Fahrstreifen nun einmal mindestens fünf Meter breit sein – ob ihr einen Velostreifen wollt oder nicht.

Res Marti (Grüne): Ein Ausnahmetransport darf natürlich ausnahmsweise auch den Velostreifen nutzen.

S. 236 35		TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
3515		Tiefbauamt			
513901 /		Erneuerungsunterhalt von Strassen: Sammelkonto /			
5010 00 000		Strassen/Verkehrswege			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
074.	Antrag Stadtrat			31 313 000 Minderheit	Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
			50 000	31 363 000 Mehrheit	Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP)
				Enthaltung	Shaibal Roy (GLP)
				Abwesend	Alan David Sangines (SP)
		Begründung: Neuplanung Limmattalstrasse Abschnitt Frankental-Winzerstrasse (1.80 m breite Velorouten; wenn möglich keine Fällung von Bäumen)			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 37 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 075.

Wortmeldungen siehe Antrag 074.

S. 240	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT				
	3515	Tiefbauamt				
	515000 /	Bau von Radfahreranlagen: Sammelkonto /				
	5010 00 000	Strassen/Verkehrswege				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
075.	Antrag Stadtrat				4 845 400	Minderheit
				50 000	4 895 400	Mehrheit
						Enthaltung
						Abwesend
						Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP)
						Florian Utz (SP) Referent, Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP)
						Shaibal Roy (GLP)
						Alan David Sangines (SP)
		Begründung:	Neuplanung Limmattalstrasse Abschnitt Frankental-Winzerstrasse (1.80 m breite Velorouten; wenn möglich keine Fällung von Bäumen)			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 35 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Budgetberatung siehe Sitzung Nr. 82, Beschluss-Nr. 2020/2019).

E i n g ä n g e

Am nachfolgenden Text werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

2031. 2019/552

Schriftliche Anfrage von Luca Maggi (Grüne) und Markus Kunz (Grüne) vom 13.12.2019:

Nutzungsgebühr für den Boden betreffend Betrieb der «Züri-Bahn» der Zürcher Kantonalbank ZKB, Begründung der unterschiedlichen Festsetzungen der Nutzungsgebühren und Bemessungsgrundlagen für die Ermittlung des Landwerts sowie Konditionen der erteilten Sondernutzungsbewilligung

Von Luca Maggi (Grüne) und Markus Kunz (Grüne) ist am 13. Dezember 2019 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In diversen Medienartikeln (z.B. <http://www.lokalinfo.ch/news/datum/2019/11/20/die-zueri-bahn-frage-wird-die-zkb-von-der-stadt-zu-gut-behandelt/>, Lokalinfo vom 20.11.2019) sorgte der verhältnismässig unterdurchschnittliche Ansatz für die Nutzungsgebühr, welche die ZKB für die geplant „Züri-Bahn“ an die Stadt Zürich entrichten muss, für Aufsehen. Die „Züri-Bahn“ wird gemäss Antwort des Stadtrates auf die schriftliche Anfrage 2019/255 6'657 Quadratmeter Landfläche nutzen und dafür eine Gebühr von 23'580 Franken jährlich bezahlen. Dies entspricht 3.55 Franken pro Quadratmeter im Jahr bzw. rund 30 Rappen pro Quadratmeter im Monat. Die ZKB rechnet dabei für die „Züri-Bahn“ gemäss eigener Aussage mit Projektkosten von 75 Millionen Franken, welche sie während der fünfjährigen Betriebsdauer über die Fahrpreise wieder einspielen will, d.h. es ist mit einem jährlichen Umsatz von 15 Millionen Franken zu rechnen. Zum Vergleich: Der mobile Eis-Stand "Gelati am See" bezahlt laut Angaben im einleitenden aufgeführten Zeitungsartikel 500 Franken pro Monat für eine Standfläche von 3 Quadratmetern, d.h. 130 Franken pro Quadratmeter und Monat. Die beiden Grossveranstalter Zirkus Knie und Kino am See bezahlen für die Nutzung von städtischem Boden jeweils 10 % des erzielten Umsatzes.

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

1. Wie begründet der Stadtrat, dass die „Züri-Bahn“ für die Nutzung von städtischem Boden deutlich geringere Gebühren zahlt, als die aufgeführten anderen Benutzerinnen und Benutzer (sowohl wenn die Gebühr der beanspruchten Fläche gegenübergestellt wird als auch wenn man sie mit dem erzielten Umsatz vergleicht)?
2. Nach welchen rechtlichen Grundlagen bemisst sich die Nutzungsgebühr der drei genannten Vergleichsbeispiele und weshalb kommen hier andere Grundlagen zum Tragen als für die Landnutzung durch die „Züri-Bahn“?
3. Welche anderen Nutzungen von städtischem Boden werden mit vergleichbaren Gebühren entgolten wie die geplante Nutzung von Blatterwiese / Strandbad Mythenquai durch die „Züri-Bahn“?
4. Die vom Stadtrat in der Antwort auf die schriftliche Anfrage 2019/255 erwähnte GOSGR, AS 722.151 führt unter Art. 3 und Art. 4 auf, dass für die Gebührenbemessung der Landwert am Ort der Benutzung zu berücksichtigen sei. Als Landwert gelte dabei der Verkehrswert. Letzterer sei nach bewährten und anerkannten Methoden des Schätzungswesens zu ermitteln. Wie wurde der Landwert der genutzten Parzellen ermittelt? Welchen Quadratmeterpreis ergaben diese Schätzungen für die genutzten Parzellen?
5. Die „Züri-Bahn“ sollte ursprünglich als Jubiläumsbahn der ZKB im Jubiläumsjahr 2020 in Betrieb genommen werden. Mittlerweile hat sich eine Inbetriebnahme 2020 als nicht realistisch erwiesen. Wie ist die zeitliche Befristung der erteilten Sondernutzungsbewilligung (in welchem Zeitraum erlaubt sie die Nutzung der bestehenden Grundstücke)? Ist der späteste Nutzungsbeginn festgelegt oder könnte die Nutzung zeitlich beliebig aufgeschoben werden?
6. Ist die, der „Züri-Bahn“ erteilte, Sondernutzungsbewilligung grundsätzlich verlängerbar und falls ja, unter welchen Bedingungen?

7. Wie stellt sich der Stadtrat zum Problem, dass die möglichen Infrastrukturen der geplanten NEXPO in Konflikt mit der Installation der „Züri-Bahn“ geraten? Sieht der Stadtrat Möglichkeiten, wie vermieden werden kann, dass die Innenstadt noch mehr unter Nutzungsdruck gerät, wenn gleichzeitig verschiedene Publikumsattraktionen in Betrieb sind? Kann der Stadtrat garantieren, dass das Seebecken unter der Last der verschiedenen geplanten Infrastrukturen („Züri-Bahn“, NEXPO, Aufwertung Mythenquai, usw.) und bisherigen Festivitäten und Veranstaltungen nicht übernutzt wird?

Mitteilung an den Stadtrat

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 13. Dezember 2019, 17 Uhr.