

Substanzielles Protokoll 153. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 30. Juni 2021, 14.00 Uhr bis 16.33 Uhr, in der Halle 9
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsident Mischa Schiowow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Andrea Marti

Anwesend: 115 Mitglieder

Abwesend: Përparim Avdili (FDP), Tobias Baggenstos (SVP), Patrik Brunner (FDP), Andreas Kirstein (AL), Andrea Leitner Verhoeven (AL), Martina Novak (GLP), Matthias Renggli (SP), Natascha Wey (SP), Vera Ziswiler (SP), 1 Sitz vakant

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

- | | | | |
|----|--------------------------|---|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2021/214 | Eintritt von Attila Pascal Markus Kipfer (SVP) anstelle des zurückgetretenen Roberto Bertozzi (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022 | |
| 5. | 2021/256 | * Weisung vom 16.06.2021:
Departement der Industriellen Betriebe, Volksinitiative «Gratis ÖV für Züri», Antrag auf Ungültigerklärung | VIB |
| 6. | 2021/258 | * Weisung vom 16.06.2021:
Stadtentwicklung Zürich, Angebot Potenzialerhebung des Vereins FEMIA, Beiträge 2022–2025 | STP |
| 7. | 2021/259 | * Weisung vom 16.06.2021:
Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen – Einfach Wohnen, Wahlvorschlag für den Ersatz eines Stiftungsrats für den Rest der Amtsdauer 2018–2022 | FV |
| 8. | 2021/260 | * Weisung vom 16.06.2021:
Immobilien Stadt Zürich, Weberstrasse 5, Quartier Aussersihl, Verlängerung Mietvertrag | VHB |

- | | | | |
|-----|-----------------------------------|---|------------------|
| 9. | <u>2021/261</u> * | Weisung vom 16.06.2021:
Hochbaudepartement, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Zonenplanänderung «Freihaltezone Seebecken» Zürich-Wollishofen / -Enge und -Riesbach, Kreis 2 / Kreis 8, Kanton Zürich | VHB |
| 10. | <u>2021/262</u> * | Weisung vom 16.06.2021:
Amt für Städtebau, Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Teilrevision Landschaft, Überweisung an den Gemeinderat zur Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat | VHB |
| 11. | <u>2021/263</u> * | Weisung vom 16.06.2021:
Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Messehalle 9, Quartier Oerlikon, Umbau für Sporthalle, Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, Objektkredit | VHB
FV
VSS |
| 12. | <u>2021/265</u> * | Weisung vom 16.06.2021:
Sozialdepartement, Bericht zur Situation zwei Betriebsjahre nach Inkrafttreten der Teilrevision der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB), Bericht an den Gemeinderat | VS |
| 18. | <u>2021/120</u> | Weisung vom 24.03.2021:
Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2020 | STR |
| 19. | <u>2019/436</u> | Weisung vom 30.10.2019:
Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung | VTE |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

4132. 2021/243 Ratsmitglied Dr. Pawel Silberring (SP); Rücktritt

Der Ratspräsident gibt den Rücktritt von Dr. Pawel Silberring (SP 1+2) auf den 1. Juli 2021 bekannt und würdigt seine Amtstätigkeit.

4133. 2021/237

Postulat von Martina Zürcher (FDP), Përparim Avdili (FDP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 02.06.2021:

Ordentliche Bewilligung für die Critical Mass hinsichtlich einer Durchführung ohne grössere Beeinträchtigung der zentralen Verkehrswege

Martina Zürcher (FDP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Zum zweiten Mal innerhalb Monatsfrist führte die monatliche Velodemo zu einem stundenlangen Kollaps insbesondere des VBZ-Netzes. Das muss sich schnellstmöglich bessern, indem ein ordentliches Bewilligungsverfahren mit Routenabsprache für diese Veranstaltung durchgeführt wird.

Der Rat wird über den Antrag am 7. Juli 2021 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

G e s c h ä f t e

4134. 2021/214

Eintritt von Attila Pascal Markus Kipfer (SVP) anstelle des zurückgetretenen Roberto Bertozzi (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 9. Juni 2021 anstelle von Roberto Bertozzi (SVP 11) mit Wirkung ab 25. Juni 2021 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Attila Pascal Markus Kipfer (SVP 11), Wirtschaftsinformatiker, geboren am 17. Dezember 1986, von Zürich/ZH, Köschenrütistrasse 116, 8052 Zürich

4135. 2021/256

Weisung vom 16.06.2021:

Departement der Industriellen Betriebe, Volksinitiative «Gratis ÖV für Züri», Antrag auf Ungültigerklärung

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4136. 2021/258

Weisung vom 16.06.2021:

Stadtentwicklung Zürich, Angebot Potenzialerhebung des Vereins FEMIA, Beiträge 2022–2025

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4137. 2021/259

Weisung vom 16.06.2021:

Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen – Einfach Wohnen, Wahlvorschlag für den Ersatz eines Stiftungsrats für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4138. 2021/260

Weisung vom 16.06.2021:

Immobilien Stadt Zürich, Weberstrasse 5, Quartier Aussersihl, Verlängerung Mietvertrag

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4139. 2021/261

Weisung vom 16.06.2021:

Hochbaudepartement, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Zonenplanänderung «Freihaltezone Seebecken» Zürich-Wollishofen / -Enge und -Riesbach, Kreis 2 / Kreis 8, Kanton Zürich

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4140. 2021/262

Weisung vom 16.06.2021:

Amt für Städtebau, Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Teilrevision Landschaft, Überweisung an den Gemeinderat zur Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4141. 2021/263

Weisung vom 16.06.2021:

Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Messehalle 9, Quartier Oerlikon, Umbau für Sporthalle, Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, Objektkredit

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4142. 2021/265

Weisung vom 16.06.2021:

Sozialdepartement, Bericht zur Situation zwei Betriebsjahre nach Inkrafttreten der Teilrevision der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB), Bericht an den Gemeinderat

Zuweisung an die SK SD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

4143. 2021/120

Weisung vom 24.03.2021:

Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2020

Antrag des Stadtrats

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2020 (Beilage, Fassung vom 18. März 2021) wird genehmigt.

Beratungsgrundlagen

- Weisung vom 24.03.2021
- Geschäftsbericht 2020
- Bericht und Antrag der GPK vom 21.06.2021

Referent zur Vorstellung des Berichts:

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Allgemeine Verwaltung ist das Herz der Stadt. Dort wird administrativ alles geregelt, sie organisiert Wahlen und Abstimmungen. Auf Rückfrage wurde geantwortet, dass Kosten in der Höhe von 100 000–150 000 Franken entstehen würden, wenn man Wahlcouverts per A-Post retournieren lassen wollte. Weil die Post die Zustellung geändert hat, ist diese Frage nicht unerheblich: Häufig werden Couverts, die am Montag eingeworfen werden, erst am Dienstag verschickt, wodurch ein Tag verloren geht. Diesen Punkt muss man beachten. Das Präsidialdepartement umfasst Kunst, Kultur, Grossveranstaltungen und Entwicklungszusammenarbeit. Das Finanzdepartement musste sich stark auf die Auswirkungen der Pandemie und die kommenden Unsicherheiten konzentrieren. Unter anderem das steigende Bevölkerungswachstum fordert Investitionen, über deren Höhe noch entschieden werden wird. Das Sicherheitsdepartement hat sich intensiv mit behördlichen Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie beschäftigt. Vor allem nach Aufhebung des Lockdowns kam es u. a. vermehrt zu Lärmklagen. Das Gesundheits- und Umweltsdepartement muss übergeordnete Regelungen des Bundes und des Kantons beachten. Es musste dieses Jahr eine Abwägung zwischen gesundheitlichen Risiken und der Einschränkung von Freiheitsrechten vorgenommen werden. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement ist robust aufgestellt. Nach dem Bericht der Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) ist dort ein Kulturwandel im Gange, der noch etwas Zeit benötigen wird. Im Hochbaudepartement kam es aufgrund von Homeoffice zu keinen nennenswerten Verzögerungen. Das hat dort sehr gut geklappt. Im Departement der Industriellen Betriebe stand die Einführung der Flexity-Trams und der Ersatz der Generation 2000 im Zentrum, wodurch die Transportkapazität erhöht werden wird. Im Schul- und Sportdepartement musste antizipiert werden, indem digitale Werkzeuge frühzeitig bereitgestellt wurden, damit der Unterricht selbst dann fortgesetzt werden konnte, als dies wegen der Pandemie nicht mehr vor Ort möglich war. Das Sozialdepartement hat 2020 nicht mehr Fälle berücksichtigen müssen. Es ist aber möglich, dass sich dies in der Zukunft noch ändern könnte.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Martina Zürcher (FDP): Der Geschäftsbericht ist für die Aufsichtskommission wichtig, um einen Einblick in die Stadtverwaltung zu erhalten. Der Bericht muss Rechenschaft über die wichtigsten Entwicklungen des vergangenen Jahres ablegen. Die Mehrheit der Geschäftsprüfungskommission (GPK) beantragt Zustimmung zum Geschäftsbericht des Stadtrats.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die SVP hat die Rechnung abgelehnt, deswegen liegt es auf der Hand, dass auch der Geschäftsbericht abgelehnt werden muss. Könnte man die Stadtkanzlei aus dem Bericht ausklammern, könnte man diesen Teil annehmen. Das Präsidialdepartement betreute jedoch Projekte, die auch kritisiert werden können. Insbesondere der Bereich Entwicklungszusammenarbeit kann kritisiert werden, da die Entwicklungszusammenarbeit eigentlich eine Bundesaufgabe ist. Zudem hat das Finanzdepartement die wirtschaftliche Situation beurteilt, allerdings lediglich auf der Basis einer Expertenmeinung. Es bleibt die Frage, warum nicht mehr Experten miteinbezogen wurden. Weiter sind sämtliche Wohnsiedlungen im Finanzdepartement angesiedelt. Diese Wohnsiedlungen und Genossenschaften zeichnen sich zunehmend durch grosse Bevormundung der Mieter und Genossenschafter aus. Das Finanzdepartement sollte besser darauf achten, dass die Pluralität gewährleistet wird. Das Sicherheitsdepartement hat einen grossen Fokus auf Temporeduktionen gelegt, insbesondere auf Tempo 30. Dies aufgrund der Behauptung, dass diese zu einer Lärmreduktion beitrage. Das muss in Frage gestellt werden, da auch das Fahren in einem tiefen Gang zu viel Lärm führen kann. Zudem ist das Bussenregime sehr repressiv. Dadurch wird mehr auf den Tacho als auf den Verkehr geachtet, was ebenfalls nicht zur Sicherheit beiträgt. Tempo 30 ist also kein Beitrag zur Sicherheit. Im Gesundheits- und Umweltsdepartement war das Klimathema sehr stark im Fokus. Bei den wissenschaftlichen Grundlagen, die beigezogen werden, muss auch gefragt werden, welche wissenschaftlichen Grundlagen dies denn sind, da es ja unterschiedliche wissenschaftliche Richtungen gibt. Auch dort muss die Frage nach der selektiven Beurteilung gestellt werden. Es muss darauf geachtet werden, dass man sich nicht im Namen der Wissenschaft in die Abhängigkeit gewisser Forscher begibt. Im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement wird unter anderem von Hitzedämmung gesprochen. Dabei hatten wir nur zwei heisse Sommer, und schon wird dieses Thema so stark bearbeitet? Dabei macht die Stadt immer noch Dinge, die dem Stadtrat entgegenstehen, beispielsweise den Sechseläutenplatz zu pflastern, obwohl dies hitzefördernd ist. Zudem ist das Beklagen über die Hitze auch eine Frage der Empfindlichkeit. Ausserdem möchte ich kritisieren, dass die Rehe auf dem Friedhof Nordheim einfach erschossen wurden, weil sie an den Pflanzen geknabbert haben. Das war völlig daneben. Man hätte einfach die Tore des Friedhofs schliessen können, damit die Rehe nicht hinein gehen können. Dazu kommt die Geschichte um die Bellerivestrasse, die schon zur Genüge diskutiert wurde. Auch dort stellt sich aber wieder die Frage, wie selektiv die Studien sind, die in Auftrag gegeben wurden. Beim Hochbaudepartement muss man sich fragen, wie hoch die Kosten für Netto-Null und die Hitzeminderung sind, die man sich offenbar zum Ziel gesetzt hat. Das Departement der Industriellen Betriebe wollte eigentlich die Anteile an Kernenergie verkaufen, konnte dies aber nicht. Die Flexity-Trams, die eingeführt wurden, wurden vor allem unter der Federführung des ZVV ausgeschrieben. Manche wollen mit diesen Trams gar nicht erst fahren. Es entsteht ein Eindruck von Billigkeit in diesen Trams. Zudem kann man auch darüber, ob die 2000er-Serie der Trams überhaupt schon ersetzt werden muss, geteilter Meinung sein. Allerdings ist dies Sache des ZVV. Klug ist es hingegen vom Departement der Industriellen Betriebe, dass es Windkraft auch im Aus- und nicht nur im Inland fördert. Das Schuldepartement hat sehr gute Arbeit geleistet. Das Sozialdepartement war abhängig von grossen Unwägbarkeiten, auch dieses ist deshalb schwer zu beurteilen. Insgesamt lehnt die SVP den Geschäftsbericht des Stadtrats ab.

Weitere Wortmeldungen:

Maleica Landolt (GLP): Die GLP schliesst sich der Mehrheit an und genehmigt den Geschäftsbericht 2020. Ich möchte noch einige Anmerkungen zum Sicherheitsdepartement machen. Die Covid-19-Pandemie hatte grossen Einfluss auf den Arbeitsalltag und die Arbeitsweise des Sicherheitsdepartements. Die Durchsetzung der sich stetig ändernden

Vorgaben des Bundes und der Kantone war eine grosse Herausforderung. Vor allem die Patrouillen waren stark gefordert. Die teilweise schwierigen Einsätze haben zu einer enormen Mehrbelastung der Polizei geführt. Keine andere Dienstabteilung war zudem so stark im Fokus und im politischen Spannungsfeld. Die Stadtpolizei verzeichnete vergangenes Jahr einen starken Anstieg der Notrufe. Vor allem die Lärmklagen stiegen stark, weil viele ein Bedürfnis hatten, wieder Feste zu feiern. Zudem gab es viele Meldungen zu Beobachtungen über Verstösse gegen die Coronaregeln. Hingegen fielen die Einsätze bei Grossveranstaltungen weg. Auch im Sicherheitsdepartement war das Jahr also ein ganz besonderes.

Marcel Tobler (SP): Ich möchte mich zuerst zur Minderheitsmeinung äussern. Ich habe den Eindruck, diese ist vor allem ein Wahlkampfspiel. Denn bei einer Debatte über den Geschäftsbericht geht es darum, die Berichterstattung zu kritisieren, nicht die einzelnen Geschäfte. Für die Kritik an den Geschäften gibt es in diesem Rat genug Raum. Die wichtigste Aussage des Geschäftsberichts ist: Die Stadt Zürich funktioniert, und sie funktioniert auch in der Krise. Der Geschäftsbericht verschafft einen guten Einblick in die Verwaltungstätigkeit. Ich habe den Eindruck, die Verwaltung will auch zeigen, was sie macht. Die Berichterstattung ist eine wichtige Aufgabe, auch wenn die Aufmerksamkeit dafür meist klein ist. Der Geschäftsbericht ist wichtig, weil er dazu da ist, Rechenschaft über die Tätigkeit der Stadt Zürich als öffentliche Institution abzulegen. Nur so ist eine öffentliche Kontrolle möglich. Dieser Prozess funktioniert in der Stadt Zürich, und das ist nicht selbstverständlich. Es handelt sich nämlich um einen zentralen Vorgang unserer rechtsstaatlichen Demokratie. Er stärkt das Vertrauen in die Demokratie. Ich möchte dem Stadtrat mitgeben: Auch wenn die GPK so heisst wie sie heisst, zeigen unsere Fragen vor allem ein Interesse an der geleisteten Arbeit und sind nicht immer gleich als Kritik zu verstehen. Einwände kann man zudem auch als Chance begreifen, über die eigene Arbeit nachzudenken und Routinen zu hinterfragen. Insgesamt habe ich den Eindruck, dass dies dem Stadtrat gut gelingt.

Martina Zürcher (FDP): Als Freisinnige wachsen einem bei der Lektüre des Geschäftsberichts jeweils ein paar graue Haare; z. B. wird im Bereich der Erteilung von Baubewilligungen über eine erhebliche Anzahl von Nichteinhaltung der Fristen berichtet, das «Allheilmittel» Tempo 30 wird über die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und der Quartierbevölkerung gestellt und immer wieder meint die Stadt, alles selbst erfinden zu müssen, indem für Themen, die bereits hinlänglich durch Experten oder Verbände bearbeitet werden, eigene Arbeitsgruppen gebildet werden. Der Geschäftsbericht gibt die Arbeit und die politische Arbeit der Stadtratsmehrheit wieder. Auch wenn die FDP-Fraktion diese nicht immer teilt, ist dies für uns kein Grund, den Geschäftsbericht nicht zu genehmigen.

Roger Bartholdi (SVP): Interessant am Geschäftsbericht ist die Zunahme der Geschäfte um rund 10 Prozent. Auch der Gemeinderat muss sich um mehr Geschäfte kümmern. Die Anzahl der Bürgerrechtsgeschäfte ging zurück, dies wohl vor allem Corona-bedingt. Ich möchte mich auch noch dazu äussern, warum die SVP den Geschäftsbericht ablehnt. Ein Geschäftsbericht ist ein bisschen wie das Wetter: Man liest nur über die Sonne, den Rest vergisst man. Ich vermisse die Kritik und die Eingeständnisse, wenn etwas falsch gelaufen ist oder nicht erreicht wurde.

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der GPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der GPK beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Vizepräsidentin Martina Zürcher (FDP), Referentin; Monika Bättschmann (Grüne), Duri Beer (SP), Angelica Eichenberger (SP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Michael Schmid (FDP), Christine Seidler (SP), Marcel Tobler (SP)
Minderheit:	Präsident Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP), Referent
Enthaltung:	Maleica Landolt (GLP)
Abwesend:	Christina Schiller (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 92 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2020 (Beilage, Fassung vom 18. März 2021) wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 7. Juli 2021 gemäss Art. 14 der Gemeindeordnung

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Antrag des Stadtrats

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
 - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019.
 - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019.
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Referent zur Vorstellung der Weisung:

Marco Denoth (SP): *Im Gegensatz zum kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (RP SLÖBA) handelt es sich beim Verkehrsrichtplan um eine Revision. Der vorliegende Richtplan musste also an der Urne bestehen. Richtpläne haben grundsätzlich einen Planungshorizont von fünfzehn bis zwanzig Jahren. Die übergeordneten Richtpläne und der RP SLÖBA sind eng aufeinander abgestimmt. Der Aufbau der Richtpläne ist dabei immer gleich. Das Amt für Raumentwicklung hat zudem eine Vorprüfung des Richtplans durchgeführt und stellte dem Richtplan insgesamt ein*

gutes Zeugnis aus. Der Kanton begrüsst insbesondere die Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Aufgrund der Einwendungen in der kantonalen Vorprüfung sind in der vorliegenden Revision noch Anpassungen eingeflossen. Die Hitzeminderung entlang der Verkehrswege und Fussgängerbereiche wurde hinzugefügt, zudem wurde den Velokarteneinträgen eine Systematik bezüglich bestehenden und geplanten Veloeinträgen zugefügt. Dazu kam die Weiterentwicklung des «Historischen Parkplatzkompromisses». Ursprünglich war geplant, dass der Verkehrsrichtplan gemeinsam mit dem Siedlungsrichtplan in den Gemeinderat kommt. Die Verwaltung überraschte uns aber Anfang des Jahres mit neuen Fakten zum Veloverkehr. Die Verwaltung legte uns ein vollständig überarbeitetes Velokapitel vor. Die Mehrheit der Kommission wollte deshalb das Velokapitel neu und intensiver diskutieren. Von April bis Juli wurden so weitere Sitzungen eingeplant, um den Verkehrsrichtplan zu diskutieren.

(Fraktionserklärungen siehe Beschluss-Nrn. 4145/2021–4150/2021)

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

4145. 2021/295

Erklärung der SP-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der SP-Fraktion verliest Pascal Lamprecht (SP) folgende Fraktionserklärung:

Die SP will die Rückeroberung des Strassenraums für alle und zugunsten des Klimaschutzes, der Velofahrenden und Frei- und Grünräumen

Über 100 km sichere Velorouten, hochwertige Fussgängerbereich und Grünflächen, weniger Autoverkehr – die SP schlägt im Verkehrsrichtplan Pflöcke ein, um Zürich zu einer klimaneutralen Stadt umzubauen und den heute von Parkplätzen verstellten öffentlichen Raum der Bevölkerung zurückzugeben.

Zur Erreichung der Klimaziele müssen Anreize geschaffen werden, damit vermehrt Bürger:innen auf ökologische Verkehrsmittel umsteigen. Gleichzeitig soll als Beitrag zur Hitzeminderung der Anteil an Grünflächen erhöht werden.

Heute ist die Beanspruchung des öffentlichen Raums durch private Motorfahrzeuge massiv zu hoch. Dieser muss zurückerobert und allen zugänglich gemacht werden. Der unmotorisierte Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel sollen deshalb priorisiert und deren Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden.

Viele öffentliche Flächen sind durch Parkplätze verstellt. Die SP setzt sich dafür ein, oberirdische Parkplätze abzubauen, um freie Flächen zum Verweilen und Flanieren zu ermöglichen. Dies hilft auch dem Kleingewerbe, welches vom Fussverkehr profitiert. Um den Suchverkehr zu vermeiden, setzt sich die SP für ein effizientes Parkleitsystem ein. Bei ausgewiesenem Bedarf können oberirdische Parkplätze in private Parkierungsanlagen oder Parkhäuser verlagert werden. Dies gilt auch für den historischen Parkplatzkompromiss.

Dieser soll durch eine neue Strategie ersetzt werden. Der Fokus liegt demnach nicht mehr auf der Erbsen- bzw. Parkplatzzählerei, sondern in der Ermöglichung von Fussgängerbereiche in der Innenstadt, wie beispielsweise am Zähringerplatz, dem Stadthausquai oder in der Löwenstrasse. Die bestehenden oberirdischen Parkplätze sollen prioritär den Gewerbetreibenden und Mobilitätseingeschränkten zur Verfügung stehen. Ebenso ist eine klare Strategie für eine effiziente City-Logistik notwendig, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Der Gewerbeverkehr soll durch den reinen Bequemlichkeits-Autoverkehr nicht weiterausgebremst werden. Nicht nur die Parkplätze, sondern auch die Verkehrsachsen sind davon betroffen. Diese müssen strikter nach Geschwindigkeiten getrennt werden, so einerseits zwischen den quartierübergreifenden Hauptachsen und den Erschliessungsstrassen in den Quartieren. In diesen soll der motorisierte Verkehr möglichst tief gehalten werden. Die SP setzt sich dafür ein, dass die Stadt nach sogenannten Quartierblocks eingeteilt wird. Diese vom Durchgangsverkehr befreiten Wohnzonen tragen ihren Teil zu einer lebenswerten Stadt bei.

Die Entflechtung der Verkehrsachsen betrifft insbesondere auch die Velofahrer:innen und Fussgänger:innen. Das Verdikt der Stadtzürcher:innen ist klar. Gefordert sind zwingend mehr Velorouten. Hier machen wir vorwärts. Auf Druck der SP und ihrer Partner:innen wird im Verkehrsrichtplan das Velovorzugsroutennetz

eingetragen, damit die Velorouten-Initiative jetzt rasch umgesetzt werden kann. So sollen mehr als 100km Velovorzugsrouten entstehen, die die ganze Stadt über ein feinmaschiges Netz erschliessen. Entscheidend ist dabei die Qualität: Mit autofreien Velorouten können wir Velounfälle verhindern und sicherstellen, dass sich Menschen von 8 bis 80 mit dem Velo durch Zürich bewegen können. Und, wichtig, die Entflechtung von Velofahrenden und Fussgänger:innen entschärft auch zahlreiche Konflikte zwischen den unmotorisierten Verkehrsteilnehmer:innen. Mit dem völlig überarbeiteten Velokapitel im kommunalen Richtplan ist die Grundlage geschaffen, einerseits für die rasche Umsetzung der Velovorzugsrouten auf der Strasse und andererseits für den behördenverbindlichen und raumsichernden Eintrag im regionalen Richtplan.

Die SP ist überzeugt: mit dem vorliegenden Richtplan und den sozialdemokratischen Anträgen, wird der Verkehr ökologischer, flüssiger, sicherer, stadtverträglicher und Zürich erhält mehr qualitativ hochstehende öffentliche Flächen und Räume.

4146. 2021/296

Erklärung der FDP-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der FDP-Fraktion verliest Michael Schmid (FDP) folgende Fraktionserklärung:

Nein zum Verkehrsrichtplan: Kompromisslose und konzeptlose Fehlplanung – Städtisches Mobilitätssystem müsste Wachstum und Urbanität unterstützen

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist eine kompromisslose, konzeptlose und für die Stadt Zürich ruinöse Fehlplanung.

Mit ihm will die links-grün-alternative Gemeinderatsmehrheit – leider auch unter Mithilfe der glp – einen selbstzerstörerischen Stadtumbau nach ihrem Gusto durchdrücken. Eine ausgewogene Gesamtsicht auf die Bedürfnisse der Zürcherinnen und Zürcher fehlt.

Folge davon ist eine Verschlechterung der Mobilität in der Stadt Zürich und der Parkplatzsituation für das Gewerbe in der Innenstadt. Die Quartiere werden mit Such- und Schleichverkehr stark belastet. Zudem gibt der Verkehrsrichtplan fälschlicherweise vor, Velovorzugsrouten verbindlich zu planen. Das ist irreführend und anmassend. Richtigerweise müsste das absehbare Wachstum der Stadt Zürich sowie die städtische Urbanität durch ein funktionierendes und möglichst umweltfreundliches Gesamt-Mobilitätssystem unterstützt werden.

Ziel der FDP ist es, die Entwicklungsgebiete der Stadt zu erschliessen und generell die Kapazität, Geschwindigkeit sowie die Pünktlichkeit vor allem im ÖV zu erhöhen. Der Verkehrsrichtplan erfüllt diese Ziele nicht, weshalb ihn die FDP ablehnt und ihn an der Urne ebenso wie den ebenso fehlgeleiteten Siedlungsrichtplan SLÖBA bekämpfen wird.

Die Stadt Zürich wird in den nächsten Jahren weiterwachsen. Im Siedlungsrichtplan SLÖBA werden dafür hauptsächlich im Westen und im Norden Entwicklungsgebiete ausgeschieden. Es wäre folgerichtig, mit dem Verkehrsrichtplan diese Quartiere qualitativ zu erschliessen, das damit verbundene Wachstum zu ermöglichen und die Urbanität der Stadt zu unterstützen. Die FDP fordert dafür ein Gesamt-Mobilitätssystem, welches die nötigen Kapazitäten zur Verfügung stellt, sowie die Reisegeschwindigkeiten, die Pünktlichkeit und Frequenzen vor allem im ÖV erhöht.

Für die FDP ist klar, dass die Zukunft der städtischen Mobilität integral auf dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Langsamverkehr sowie auf dem so weit wie möglich und sinnvoll elektrifizierten Individualverkehr beruhen muss.

Der von der links-grün-alternativen Gemeinderatsmehrheit geprägte Verkehrsrichtplan erfüllt diese Ziele nicht. Vielmehr setzt er den bereits im Siedlungsrichtplan SLÖBA herbeigesehnten Stadtumbau nach linkem Gusto auch im Verkehrsbereich kompromisslos fort. Geradezu zynisch ist es, ihre Pläne zur Zerstörung urbaner Mobilität mit der angeblichen Verfolgung von Klimazielen rechtfertigen zu wollen, wie dies namentlich SP, GLP und AL in ihren medialen Verlautbarungen zur Vorlage getan haben. Ambitiöse Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich weiter vorangebracht wird, nicht indem er behindert und seine Leistungsfähigkeit zerstört wird. Alle, die in dieser Stadt leben und arbeiten, müssen wissen: Der vorliegende Verkehrsrichtplan ist nicht nur ein Angriff auf den motorisierten Individualverkehr, sondern auch auf den öffentlichen Verkehr und eine multimodale, also urbane Mobilität insgesamt.

Die FDP kritisiert insbesondere folgende Eckpunkte:

- Die für das Gewerbe in der Innenstadt bedeutsamen Parkplätze sollen mit der Rasenmäher-Methode und ohne erkennbare Untergrenze abgebaut werden. Der «historische Parkplatzkompromiss» wird dafür einseitig gekündigt, ohne eine konkrete und überzeugende Alternative zu präsentieren. Statt wie bisher oberirdische Parkplätze in der City in unterirdische Parkieranlagen zu verschieben, werden diese nun ersatzlos und konzeptlos gestrichen.

- Der Such- und Schleichverkehr in den Zürcher Wohnquartieren wird massiv zunehmen. Dafür sind die grossflächigen Geschwindigkeitsreduktionen verantwortlich, welche mit dem Verkehrsrichtplan auch auf Hauptverkehrsachsen erfolgen sollen. Wo bisher der Grundsatz galt, Quartiere vom Durchgangsverkehr zu befreien und diesen auf den Hauptachsen zu kanalisieren, wird nun eine massive Erhöhung des Schleichverkehrs durch die Wohnquartiere mutwillig in Kauf genommen. Der absehbare Parkplatzabbau in der blauen und weissen Zone wird zudem den Suchverkehr und damit die Umweltbelastung verstärken.
- Der kommunale Verkehrsrichtplan gibt fälschlicherweise vor, das Netz an Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich verbindlich zu planen. Die FDP hält demgegenüber fest: Die Stadt soll die Qualität und Sicherheit des Velonetzes verbessern. Dazu gehört, ein Netz von Velovorzugsrouten zu erstellen. Falsch ist jedoch, dieses Netz über den kommunalen Verkehrsrichtplan verankern zu wollen. Damit wird in Tat und Wahrheit kein einziger Kilometer Velovorzugsroute realisiert werden. Grund dafür ist, dass das Velovorzugsroutennetz nicht in den kommunalen, sondern in den regionalen Richtplan gehört und dafür eine Revision desselben notwendig sein wird. Dies hat der Stadtrat selbst bestätigt. Die Einträge im kommunalen Richtplan sind ein untauglicher Versuch, die gesetzmässigen Planungsprozesse auszuhebeln. Sie sind substanzlos und stellen eine Irreführung der Öffentlichkeit dar.

Obwohl die FDP mit einigen wenigen Anträgen im Bereich der innovativen Mobilität und der Verbesserung der Bedingungen für E-Fahrzeuge Mehrheiten erzielen konnte, lehnt sie den Verkehrsrichtplan gesamthaft ab. Der Verkehrsrichtplan ist eine kompromisslose und konzeptlose Fehlplanung. Er setzt die falschen Prioritäten und lässt eine Gesamtsicht auf die städtische Mobilität schmerzlich vermissen.

Deshalb wird die FDP im Gemeinderat die Rückweisung des Verkehrsrichtplans beantragen sowie dagegen das Referendum ergreifen. Damit kommt der Verkehrsrichtplan gemeinsam mit dem Siedlungsrichtplan SLÖBA voraussichtlich noch dieses Jahr an die Urne.

4147. 2021/297

Erklärung der SVP-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der SVP-Fraktion verliest Stephan Iten (SVP) folgende Fraktionserklärung:

Verkehrsrichtplan: Waffe gegen den motorisierten Individualverkehr

Der Stadtrat bringt schweres Geschütz im neuen Verkehrsrichtplan in Stellung, und die linksgrünen Parteien im Gemeinderat tragen die unheilbringende Munition herbei. Die Zielrichtung dabei ist klar: die Stadtbevölkerung soll zum Langsamverkehr gezwungen werden. Velofahrer und Fussgänger sind erwünscht, die Autofahrer sind unerwünscht.

Niemand ist gegen Veloförderung. Aber das Ausmass im neuen Verkehrsrichtplan ist absurd, wenn man bedenkt, dass das Velo nicht einmal ansatzweise den Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs erreicht. Selbst der Leiter Verkehr und Stadtraum räumt dem Velo nicht den hohen Stellenwert ein wie dies der Stadtrat und Links-Grün tun. Der Platz sei begrenzt, wir könnten uns nicht mit Städten wie Kopenhagen vergleichen, so die Aussage des Kadermanns des Tiefbauamts. Er wurde deswegen vom Tiefbauvorsteher umgehend zurückgepiffen. Die SVP ist für Mobilität und deren freie Wahl. Die SVP setzt sich deshalb für alle Verkehrsträger ein. Eine einseitige Veloförderung, welche auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer geht, lehnen wir ab.

Die SVP versteht das Anliegen, die sicheren Velorouten, gemäss der angenommenen Initiative, im Richtplan zu verankern. Wir lehnen die zusätzlichen Velovorzugsrouten von Links-Grün ab. Für die Ausarbeitung und die Umsetzung hat der Stadtrat gemäss Initiativtext bis zum Jahr 2030 Zeit. Diese Zeit ist sorgfältig zu nutzen, übereilte Schnellschüsse sind zu vermeiden.

Wir alle wünschen uns mehr Platz. Mehr Platz für die Fussgänger, mehr Grünflächen, mehr Bäume, mehr Platz für das Zweirad, mehr Platz für den öffentlichen Verkehr, und dies ohne dem motorisierten Individualverkehr Flächen zu entziehen. Das geht natürlich nicht auf! Wie soll man mehr Platz für Fussgänger und Bäume schaffen, wenn ein Veloweg in der Stadt Zürich 1,8 Meter breit sein muss? Der Strassenraum ist begrenzt. Diese Anforderung ist als ideologische Zwängerei zu bezeichnen. Sie ist Munition der links-grünen Ratsmehrheit im Waffenarsenal des Stadtrates gegen den MIV.

Sogar der abtretende Direktor der VBZ äusserte seine Bedenken, dass der ÖV behindert werde und an Attraktivität verliere, weil Velomassnahmen überall ohne Rücksicht auf Verluste von Links-Grün durchgeboxt würden. Das Velo wird von vielen nur an warmen und trockenen Tagen benutzt. In der übrigen Zeit muss der ÖV gleichwohl die Kapazitäten bereitstellen, um die Veloumsteiger wieder mit dem warmen Tram oder Bus befördern zu können.

Natürlich konnte der Stadtrat die Züri-Autofrei-Initiative getrost für ungültig erklären. Denn das selbe Ziel strebt er nun mit dem Verkehrsrichtplan an. Der Verkehrsrichtplan ist sein Masterplan, um den motorisierten

Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu benachteiligen, auszubremsen und mit allen möglichen Mitteln diesen aus der Stadt zu vertreiben.

Dies ist unverständlich. Mit dem Beschneiden der Strassenkapazität handelt der Stadtrat nicht nur kurzfristig, sondern auch destruktiv. Der Stadtrat schadet mit seinem Feldzug gegen den Autoverkehr dem Standort Zürich. Er schadet dem Gewerbe, der Gastronomie, er gefährdet die lebendige Innenstadt, er gefährdet Arbeitsplätze und die lebendige Kulturlandschaft. Wir müssen uns bewusst sein: Das Beschneiden der Mobilität einer Stadt greift direkt ihre Vitalität an.

Es geht schon lange nicht mehr darum, Emissionen oder Lärm zu reduzieren. Ansonsten würde sich der Stadtrat für den Erhalt der Strassenkapazitäten einsetzen. Denn E-Automobile erzeugen weder das eine noch das andere. Und in einigen Jahren werden sich die E-Autos in der Stadt durchgesetzt haben.

Die SVP plädierte schon immer für ein Miteinander sämtlicher Verkehrsträger. Wir wollen nicht, dass das eine Verkehrsmittel gegen das Andere ausgespielt wird, so wie es der neue Verkehrsrichtplan vorsieht.

Lärmschutz für die Bevölkerung ist wichtig. Aber auf die richtige Wahl der Lärmschutzmassnahmen kommt es an. Der Stadtrat plant mit lärmarmen Belägen plus Tempo 30. Einem Streber gleich will der Stadtrat das Ziel übererfüllen? Dies könnte man denken. Aber nein, die doppelte Lärmschutzmassnahme ist der Ideologie geschuldet. Mit Tempo 30 kann der Autofahrer richtig schön geplatzt werden. Es geht darum, die Autofahrer maximal zu schikanieren und ihnen das Autofahren auszutreiben! Wiederum Munition für das Waffenarsenal.

Mit dem Verkehrsrichtplan strebt Links-Grün einen radikalen Abbau von oberirdischen Parkplätzen an. Egal, ob weiss oder blau, Hauptsache reduzieren, am besten gleich auf Null. Wenn uns die Coronakrise etwas klar aufgezeigt hat, dann dies: Der MIV muss funktionieren. Und wir brauchen ausreichend Parkplätze. Der neue Richtplan ignoriert dies komplett.

Es ist für die SVP nicht nachvollziehbar, warum der Stadtrat und die links-grünen Parteien den bewährten historischen Parkplatzkompromiss aufkündigen wollen. Nur eine Erklärung ist möglich: Der Stadtrat will, dass der Zürcher gefälligst Velo fährt! Dies ist das Mantra des Verkehrsrichtplans.

Diesem Mantra dient auch die neue Parkplatzverordnung. Der Stadtrat diktiert den Einwohnern der Stadt Zürich, welches Verkehrsmittel sie zu benutzen haben. Wohnen die Einwohner Nahe der öffentlichen Verkehrsmittel, muss der ÖV benutzt werden. Oder das Velo, das bleibt immer erlaubt. Das eigene Auto jedoch darf nicht mehr gewählt werden.

Das schwere Geschütz des Stadtrats und die Munition der links-grünen Mehrheit werden ihre Wirkung nicht verfehlen. So wie der SLÖBA die Eigentumsgarantie verletzt, so verletzt der neue Verkehrsrichtplan die freie Wahl der Mobilität. Und diese Verletzungen werden gravierend sein. Die Stadt wird an Diversität und Wirtschaftskraft einbüssen.

Die SVP sagt Ja zu Freiheit und Ja zur freien Wahl der Mobilität. Wir sagen Nein zum schrittweisen Abbau der Wahlfreiheit in der Mobilität.

Die SVP wird die Vorlage deshalb zurückweisen, mit der Aufforderung, einen neuen Verkehrsrichtplan zu präsentieren, welcher ein verträgliches Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmer anstrebt. Sollte unsere Rückweisung scheitern, sind wir gezwungen, den Verkehrsrichtplan abzulehnen.

4148. 2021/298

Erklärung der Grüne-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der Grüne-Fraktion verliest Markus Knauss (Grüne) folgende Fraktions-
erklärung:

Den Verkehr in Zürich ökologischer gestalten

Der Verkehr in der Stadt Zürich muss ökologischer und klimagerechter werden. Die Mittel im kommunalen Richtplan Verkehr dazu sind, Flächen neu oder anders zu nutzen. Sei es, dass wir bisher versiegelte Flächen entsiegeln, sei es, dass wir dem stetig zunehmenden Veloverkehr mit dem Velovorzugsroutennetz mehr Raum geben, sei es, dass wir historische Parkplatzzöpfe endlich abschneiden oder sei es, dass für Fusswegverbindungen und ein attraktives Fusswegnetz mehr Platz zur Verfügung steht.

Was also neu ist: Wir schaffen ein konsistentes Netz an Velovorzugsrouten, die sicher, direkt und attraktiv die Stadt durchziehen. Geeignet, damit auch ungeübte und wenig erfahrene Velofahrende sich endlich mit Freude auf Zürichs Strassen bewegen. Damit ist endgültig Schluss, mit Velowegen, die irgendwo anfangen und bald einmal wieder aufhören. Und weil erfolgreiche Velostädte klare Bilder erzeugen, sollen diese Velovorzugsrouten auch eingefärbt sein, so wird deutlich, wo sich Velofahrende in Zukunft sicher fortbewegen können. Mit dem Velovorzugsroutennetz setzen wir den Goldstandard bei den Velorouten in der Stadt Zürich.

Mit dem kommunalen Richtplan setzen wir auch dem Historischen Korsett einer privilegierten Erhaltung von Parkplätzen sowohl in der Innenstadt, als auch in den Wohnquartieren ein Ende. Erfreulich, dass auch die SP nach über dreijähriger, interner Diskussion sich der grünen Position angenähert hat. Mit dem Antrag der Grünen oder der SP findet der Historische Kompromiss nach 25 Jahren endlich ein Ende.

Was wir beim Siedlungsrichtplan schon eingebracht haben, führen wir beim Verkehrsrichtplan fort: Es braucht einen neuen Umgang mit öffentlichen Räumen. Dazu gehört nicht nur das Aufheben von Parkplätzen, sondern eben auch deren unversiegelte Gestaltung. Was damit auch klar ist: das Lieblingsspielzug der grossen Jungs aus dem Silicon Valley, das Elektroauto, soll auch in Zukunft keine Ladestationen im öffentlichen Raum finden. Das kann man in Parkhäusern machen oder auf privaten Parkplätzen. Öffentlicher Raum ist zu kostbar, um ihn für die nächsten Jahrzehnte mit Infrastrukturen für Teslas oder andere tonnen-schwere Brummis der Öffentlichkeit zu entziehen.

Und natürlich, der Lärmschutz wollen wir mit Massnahmen an der Quelle, wie sie das Bundesrecht seit über 30 Jahren vorsieht, auch verbessern.

4149. 2021/299

Erklärung der GLP-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der GLP-Fraktion verliest Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) folgende Fraktionserklärung:

Weit entfernt von der Stadt der kurzen Wege

Eine ideologiefreie Verkehrspolitik kennt der Zürcher Gemeinderat nicht. Wir gehen daher davon aus, dass die heute beginnende Richtplandebatte eine perfekte Kulisse für einen politischen Showdown zwischen den Anhängern:innen des motorisierten und des nicht-motorisierten Verkehrs bietet. Die typischen Aufregungs-Muster gemeinderätlicher Verkehrspolitik werden voraussichtlich sogar noch mit etwas Pathos ausgeschmückt werden. So werden wir in den nächsten Stunden historische Kompromisse kündigen, die Hände wegen Tempo und Lärmfragen werfen, innovative Mobilitätsformen heraufbeschwören und uns über kilometerweise neue Velovorzugsrouten zanken. Wir Grünliberalen werden bei alledem gerne unsere Sichtweise kundtun. Denn auch wir haben eine klare Vorstellung, wie das Verkehrssystem verändert werden muss, damit unsere Mobilitätsbedürfnisse in umwelt- und klimaverträglicher Weise abgewickelt werden können, ohne dabei die Lebensqualität und die Standortvorteile Zürichs aufs Spiel zu setzen.

Und dennoch ist der kommunale Richtplan Verkehr eine verpasste Chance!

Mut zur Gestaltung statt die immer gleichen Diskussionsschlaufen

Mit den Corona-Lockerungen rücken vergangene Erkenntnisse spürbar wieder in unseren Alltag zurück: Verkehr und Mobilität stossen in unserer Stadt an ihre Grenzen und strapazieren unsere Nerven. Einige unter uns mögen zwar neue Ansprüche von Velofahrer:innen und Fussgänger:innen an den enger werdenden Raum als Einschränkung automobiler Freiheiten empfinden. Andere erfahren diesen Freiheitsanspruch eines einzigen Verkehrsmittels jedoch als Beschneidung ihrer Lebensqualität. Denn der motorisierte Individualverkehr ist nicht nur der grösste Emittent von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm. Seine räumlichen Bedürfnisse haben auch die Stadtplanung über Jahrzehnte dominiert. Viele Zürcher Plätze, die bloss zur Verkehrsabwicklung dienen und ihre Aufenthaltsqualität hierfür geopfert haben, veranschaulichen dies eindrücklich.

Es ist für uns Grünliberale daher nicht nachvollziehbar, weshalb der Stadtrat und eine deutliche Mehrheit des Gemeinderats darauf verzichten, in einem einzigen kommunalen Richtplan «Siedlung und Verkehr» aufzuzeigen, wie ein nachhaltiges auf Qualität ausgerichtetes Stadtwachstum aussehen soll in Anbetracht der autogerechten Strukturen der Vergangenheit. Wir stellen daher die motivierte Rückweisung, mit welcher wir bereits in der ersten Richtplanrunde keine Mehrheit gewinnen konnten, nochmals. Und wir tun dies aus Überzeugung. Denn nur mit einem Blick aufs Ganze lassen sich die Chancen für die Gestaltung eines lebenswerten Stadtraums und die Entwicklung umweltverträglicher Mobilität nutzen.

Mit einem Tunnelblick auf verkehrspolitische Problemstellungen – wie Parkplätze, Temporegime, und ja auch Velonetze – rücken wir keinen Schritt näher zur Stadt der kurzen Wege, die von den meisten Parteien in der letzten Richtplandebatte gefordert wurden. Im Gegenteil: Wir blenden aus, dass Veränderungen im gebauten Raum von Natur aus träge sind und auch die grandiosesten Anträge uns nicht von heute auf morgen in die Velostadt oder zum Netto-Null-Ziel katapultieren werden.

Schlimmer noch: Die Grundvoraussetzung für nachhaltige Veränderungen unserer Mobilität, nämlich die Entwicklung funktionsgemischter Quartiere, welche die Distanz zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit deutlich reduzieren, drohen in den Hintergrund zu rücken. Dies bedauern wir umso mehr, als die Distanzverkürzung ein zentrales Element grünliberaler Verkehrspolitik ist. Verkehr soll aus unserer Sicht in erster Linie

vermieden werden. Erst in zweiter Linie soll unsere Mobilität auf effizientere und stadtverträglichere Verkehrsmittel wie Velo- und Fussverkehr oder den öffentlichen Verkehr verlagert werden.

Potenziale im Stadtraum lassen sich bereits heute deutlich verbessern

Da wir heute nun aber in eine auf Teilaspekte fokussierte Stadtplanungs-Debatte einsteigen, wollen wir nicht im Weg stehen. Wir teilen die Meinung der Mehrheit, dass längst fällige Massnahmen zur Verlagerung auf Velo- und Fussverkehr sofort ergriffen werden müssen. Die Defizite im Velonetz und in der Veloparkierung können nicht mehr aufgeschoben werden. Entsprechend teilen wir die Euphorie anderer Fraktionen, dass wir den Verkehrsrichtplan mit einem zusätzlichen Kapitel «Veloverkehr» ergänzen und damit auch die 70-prozentige Zustimmung der Bevölkerung zur Veloinitiative abbilden konnten. Die glp hat sich bei der Ausarbeitung des Velovorzugsrouten-Netzes aktiv eingebracht und u.a. sichergestellt, dass der ganze Stadtraum von Seebach bis Witikon berücksichtigt wurde.

Wir sind aber nicht bereit, der Mehrheit in allen Belangen zuzustimmen. So zum Beispiel beim anstehenden Wertewandel des Parkplatzes vom Fetisch zum Hassobjekt. Die Diskussion rund um den Umgang mit dem ruhenden Verkehr sollte – so medientauglich sie auch sein mag – nicht polemisch geführt werden. Wir benötigen vielmehr eine Auseinandersetzung mit den Fragen zu den richtigen Anreizen und der Kostenwahrheit.

Schliesslich wollen wir auch keine Denkverbote hinsichtlich Elektromobilität. Diese kann wesentlich dazu beitragen, Lärm- und Umweltemissionen zu begrenzen und Klimaschutzziele zu erreichen. Schon klar: Das geht nur, sofern Elektrofahrzeuge mit erneuerbaren Energien betrieben werden – aber auch hier glauben wir an die Zukunft. Entsprechend haben wir eine Anzahl Anträge zur Bereitstellung von Infrastruktur für Elektromobilität eingereicht.

Die glp hätte sich zwar eine Richtplandebatte gewünscht, welche mit grossen Schritten die Herausforderungen von Stadtentwicklung und Mobilität gemeinsam anpackt. Wir stimmen aber dem Richtplan zu, um wenigstens einen kleinen Schritt weiterzukommen, und weil wir anerkennen, dass die intensive Kommissionsberatung trotzdem dazu beitragen konnte, wichtige Leitplanken für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität zu setzen.

4150. 2021/300

Erklärung der AL-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich

Namens der AL-Fraktion verliest Christina Schiller (AL) folgende Fraktionserklärung:

Die Zeichen stehen auf «Velo»!

Der Verkehrsrichtplan mit seinem integrierten Veloroutennetz könnte für Zürich das «i-Tüpfelchen» sein, das es noch braucht, um die «Velo-Windeln» endlich abzustreifen und sich als reife und vernünftige Stadt zu positionieren, die die Zeichen der Zeit nicht nur erkannt hat, sondern auch weiss, wie sie umzusetzen sind. Der Richtplan setzt hier sinnvolle Leitplanken.

Eine grosse Mehrheit der städtischen Bevölkerung und des Parlaments fordert die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Durchgängigkeit von Veloinfrastruktur seit Jahren. Es kann nicht sein, dass diese Faktoren nur ein Mal im Monat, nämlich dann, wenn sich die Critical Mass-Bewegung trifft, garantiert werden können. Die Bewegung zeigt ausserdem: Können sich Velofahrer*innen sicher fortbewegen, ist mit höherem Velo-Verkehrsaufkommen zu rechnen. Bekennt sich Zürich zur Velostadt, was sie seit Jahren tut, und baut sie folglich die Stadt entsprechend um, muss sie dies im Sinne des Langsamverkehrs grosszügig tun. Von Halbpaktigkeiten wird abgeraten.

Verkehrswende und Umverteilung

Um dem ökologisch und ökonomisch effizientesten Verkehrsmittel, dem Velo, optimale Bedingungen zu verschaffen, ohne den freien Fussverkehr und den ÖV zu behindern, ist eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes und damit der Strassen zu Ungunsten des unökologischsten, überproportional viel Raum und Ressourcen verbrauchenden Fahrzeugs, des Personenwagens, unabdingbar. Angesichts der Herausforderungen, denen wir uns durch die Verdichtung, durch den fortschreitenden Klimawandel und die Erwärmung der Stadt stellen müssen, ist ein Narr, eine Närrin, wer stur auf den alten Gegebenheiten beharrt. Logisch weitergedacht, müssen wir uns deshalb auch vom «Historischen Parkplatzkompromiss», so poetisch er auch klingen mag, hier und heute verabschieden.

Tempo 30 und Lärmschutz

Zürich ist in allererster Linie eine Stadt, in der gewohnt wird. Treffen die Verdichtungsszenarien ein, wird die Wohnbevölkerung noch zunehmen. Wer hier wohnt, schläft bekanntlich auch, geht zur Schule, verbringt hier idealerweise auch seinen/ihren Altersabend. Rund ein Viertel unserer Wohnbevölkerung leidet heute unter Strassenlärm. Dass Lärm gesundheitliche Folgen hat, wurde in etlichen Studien nachgewiesen. Dass

Tempo 30 ein probates Mittel dagegen ist, ebenso. Tempo 30 bekämpft den Lärm getreu dem Gesetz an der Quelle. Tempo 30 bietet sich als primäre Massnahme an, weil keine negativen Auswirkungen bekannt sind. Ganz im Gegenteil bringt Tempo 30 auch hinsichtlich der Sicherheit, Schadstoff- und Feinstaubbelastung sowie des Platzbedarfs zahlreiche weitere spür- und messbare Vorteile. Nur Zyniker*innen, häufig wohnhaft an privilegierten Lagen, deklarieren immer wieder, Strassenlärm mache das pulsierende Stadtleben gerade erst aus und wer dem nicht gewachsen sei, solle halt aufs Land ziehen.

Stadt der kurzen Wege

Die Quartiere sind die lebendigen Zellen unserer Stadt. In ihnen findet das städtische Zusammenleben statt, hier wirkt das lokale Gewerbe. Die Richtpläne sind darauf angelegt, die Quartierzentren zu stärken, damit tägliche Erledigungen für eine grosse Mehrheit zu Fuss gemacht werden können. Eine selbständige Alltagsmobilität sichert die persönliche Unabhängigkeit und idealerweise die gesellschaftliche Teilhabe durch sämtliche Schichten und Demografien. Nicht zuletzt entspricht eine Stadt der kurzen Wege einem zeitgemässen Umgang mit den knappen Ressourcen Zeit, Platz und Umwelt und korrigiert die zentralistische Ausrichtung auf das Stadtzentrum.

Achtung Diskrepanz!

Der Umgang mit Mobilität und Verkehr, wie wir ihn im Verkehrsrichtplan festsetzen wollen, kann nur Hand in Hand mit einem ausreichenden Angebot an preisgünstigen Wohnungen erfolgen. Deshalb machte es ursprünglich auch Sinn, die beiden Richtpläne als Gesamtwerk zu behandeln. Im Siedlungsrichtplan wurde jedoch die Chance verpasst, offensiv Pflöcke einzuschlagen.

So eröffnet sich uns nun auch hier eine Diskrepanz der gesellschaftlichen Dimension: Einerseits zwingen wir viele, die in systemrelevanten Berufen arbeiten (Reinigung, Detailhandel, Gesundheits- und Betreuungspersonal, Arbeitende, die Schichtarbeit erledigen usw.) aus der Stadt, weil es nicht genügend günstige Wohnungen gibt. Andererseits werden wir genau ihnen, die häufig auf ein Auto angewiesen sind, den Zugang zur Stadt erschweren.

Einerseits ist auf Dauer nur eine verkehrs- und lärmberuhigte, parkplatzarme und insgesamt "grünere" Stadt denkbar. Andererseits folgt den Aufwertungsmassnahmen die Verteuerung der Mieten wie das Amen in der Kirche, wenn private Immobilienbesitzer Morgenluft und damit die grosse Rendite riechen, ihre Häuser umnutzen, aushöhlen oder ersetzen und dadurch nicht nur Teile der Bevölkerung aus der Stadt treiben, sondern auch noch Quartierleben zerstören.

Es ist das alte Lied ...

Nach wie vor will die Stadt der Immo-Branche nicht ins Handwerk pfuschen, und wenn, dann nur pädagogisch sanft, was uns alle, die wir heute und am Freitag an einer klimafreundlicheren, fussgänger- und velofreundlicheren und hitzemindernden Stadt herumfeilen, auch zu Handlanger*innen dieser Branche macht. Das sollte gerade die links-grüne Mehrheit in diesem Parlament im Hinterkopf behalten.

Persönliche Erklärung:

Ernst Danner (EVP) hält eine persönliche Erklärung zum kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich.

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

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

STR Richard Wolff: *Der Richtplan ist eminent wichtig für die Entwicklung der Stadt Zürich. Er legt die Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre. Dabei geht es um mehr als Verkehr. Es geht um Mobilität, die viel weiter als der Verkehr geht. Wir reden über Strassenraum, der auch Lebensraum und öffentlicher Raum ist. Das Bewusstsein dafür ist stark gewachsen, neue Bedürfnisse kamen auf. Deshalb ist es auch richtig, dass der Richtplan überarbeitet wird. Menschen wollen mehr Raum haben für andere Bedürfnisse als für jene des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Eine Mehrheit*

will mehr Platz für Velos und mehr sichereren Platz für Velos. Dazu kam in den letzten Jahren die Klimafrage, die heute viel wichtiger ist als noch vor zehn Jahren. Mit dem Klima als Oberthema über die ganze Politik der Stadt Zürich bekam auch das Thema Mobilität eine neue Perspektive. Unter dem Aspekt des Klimas muss auch die Mobilität so umgestaltet werden, dass sie nachhaltig, klimafreundlich und fossilfrei ist. Nachhaltige Verkehrsmittel müssen gefördert werden. All dies sind wichtige Teile des neuen Verkehrsrichtplans. Insgesamt haben wir einen guten Verkehrsplan, mit dem wir die Stadt weiter planen können. Es handelt sich um eine für die Planungssicherheit nötige Grundlage. Mit einer Rückweisung würden wir nichts gewinnen. Eine überarbeitete Fassung würde meiner Meinung nach nicht zu einem wesentlich besseren Resultat führen. Änderungen, Verbesserungen und Wünsche können jetzt über Anträge immer noch behandelt werden. Wir haben einen zeitgemässen Richtplan. Es geht um Klima und Nachhaltigkeit und er folgt Plänen zahlreicher anderer Städte. Es ist ein ausgewogener Plan, der auch die Wünsche der Mehrheit der Bevölkerung berücksichtigt. Es ist ein vernünftiger Plan, den wir brauchen können, um weiterzuarbeiten.

Kommissionsminderheit 1 Rückweisungsantrag:

Stephan Iten (SVP): *Der vorliegende Verkehrsrichtplan zeigt auf, dass der Langsamverkehr gefördert, die Kapazität für den Verkehr insgesamt aber lediglich erhalten werden soll. Dies, obwohl wir im kommunalen Siedlungsrichtplan einen Zuwachs von 100 000 Personen festgelegt haben. Es ist illusorisch, zu meinen, dass alle mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem ÖV anreisen. Trotzdem soll allein der MIV benachteiligt werden. Der Verkehrsrichtplan wurde also so ausgelegt, dass die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt werden. Man beeinträchtigt so nicht nur den Privatverkehr, sondern auch den für die Stadt Zürich so wichtigen Gewerbeverkehr. In diesem Richtplan wird nicht nur in der Innenstadt eine Reduktion der oberirdisch verfügbaren, öffentlich zugänglichen Parkplätze angestrebt – was schon fatal ist für das Gewerbe – es werden auch alle anderen Parkplätze radikal abgebaut. Für das Gewerbe ist flüssiger Verkehr essenziell, dieser muss erhalten werden. Denn das Gewerbe schafft Arbeitsplätze und zahlt einen grossen Anteil der Steuern in dieser Stadt. Es ist paradox, dass der Stadtrat die «Züri Autofrei»-Initiative für ungültig erklärt und trotzdem mit dem vorliegenden Richtplan die Ziele genau jener Initiative umsetzen will. Auch gegen die Veloförderung ist niemand, aber das Ausmass, das der Richtplan vorsieht, ist absurd. Denn es handelt sich um ein Verkehrsmittel, das nie den Stellenwert des MIV erreichen wird. Beim Lärmschutz geht es im Richtplan nur um den Verkehrslärm, anderer Lärm wird ignoriert. Trotz dem Einsatz lärmdämpfender Strassenbeläge soll Tempo 30 eingeführt werden, dies aber nur, um den MIV möglichst zusätzlich einzuschränken. Die neue Parkplatzverordnung, die der Stadtrat plant, soll die Bevölkerung erneut bevormunden. Wir sehen hier die freie Wahl der Mobilität eingeschränkt und den Richtplan deshalb als verfassungswidrig. Die SVP will, dass der Stadtrat ein effizientes und gesundes Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmer anstrebt. Wir sind für Anreize, aber klar gegen Zwangsmassnahmen. Ein fliessender Verkehr soll gewährleistet sein und jeder Einwohner soll selbst entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel er unterwegs sein will. Der Strassenraum im Richtplan soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden, nicht auf links-grüne ideologische Tagträume des Stadtrats. Falls die Rückweisung keine Mehrheit finden sollte, werden wir den Richtplan ablehnen.*

Kommissionsminderheit 2 Rückweisungsantrag:

Sven Sobernheim (GLP): *Wenn der kommunale Richtplan die Stadt- und Verkehrsentwicklung in dieser Stadt lenken und voranbringen soll, dann wäre es wichtig, dass mit einem einheitlichen Werk gearbeitet wird. Wir finden es deshalb absurd, dass es einen*

Verkehrsrichtplan und einen RP SLÖBA nebeneinander gibt. Die ganzen Verweise werden in einem Chaos enden. Zudem stellen wir die Struktur des kommunalen Richtplans in Frage. Wir haben in der Schweiz eine nationale Raumplanung, aus der ein kantonaler Richtplan entsteht. Im Kanton Zürich gibt es zudem den regionalen Richtplan und jetzt gibt es einen kommunalen Richtplan, der sich an der Struktur der übergeordneten Richtpläne nicht orientiert. Er ist ein eigenes Werk mit eigenem Aufbau, eigener Struktur und eigenen Vorstellungen. Fristen sind in diesem Richtplan beispielsweise häufig nicht vorhanden. Es ist auch so, dass Begriffe wie «geplant» oder «bestehend», die in allen anderen Richtplänen einheitlich verwendet werden, in diesem Richtplan teilweise neu definiert wurden. Es ist nicht so, dass unsere Rückweisung bei den anderen Parteien gar nicht auf fruchtbaren Boden stiess. Gewisse Punkte, wie u. a. das Kapitel Parkierung, werden nun mit Einzelanträgen im Sinne der GLP berichtet. Auch wenn die Rückweisung nicht beschlossen wird, werden wir unsere Standpunkte einbringen, sodass der Richtplan bei der Stadtentwicklung helfen kann.

Kommissionsminderheit 3 Rückweisungsantrag:

Dominique Zygmunt (FDP): Die primäre Aufgabe eines Verkehrsrichtplans ist für die FDP, dass die Stadt auf die absehbare Verdichtung reagieren kann. Die Stadt wächst und die Menschen, die hier leben, wollen auch in Zukunft mobil sein. Gemäss Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich wird der Verkehr bis 2030 um 32 Prozent zunehmen. Es ist klar, dass diese Verkehrsverdichtung vor allem in der Stadt Zürich anfallen wird. Dafür sollten im Verkehrsrichtplan prioritär die Wachstums- und Entwicklungsgebiete erschlossen und dafür gesorgt werden, dass die Menschen pünktlich, schnell und mit hoher Frequenz vorwärtskommen. Das wichtigste Verkehrsmittel der Zürcherinnen und Zürcher bleibt der ÖV. Zusammen mit dem Langsamverkehr sowie dem elektrifizierten Individualverkehr bildet der ÖV die Mobilität der Zukunft. Wenn wir wirklich etwas für eine klimafreundliche Mobilität tun wollen, dann müssen wir alle diese Verkehrsträger gleichmässig fördern. Die logische Zielsetzung vermissen wir im Verkehrsrichtplan. Darum haben wir eine eigene Motion eingereicht, mit der wir 300 Millionen Franken für dringende Verbesserungen im städtischen ÖV-Netz fordern. Mit unserer Rückweisung des Verkehrsrichtplans wollen wir zudem, dass sich die Mobilitätsplanung in Zürich an einem Gesamtverkehrskonzept ausrichtet. Der Verkehrsrichtplan soll sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsformen fördern. Die Leistungsfähigkeit, die Reisezeit und die Attraktivität des ÖV als Verbindung zwischen Quartieren und Zentrum soll gesteigert werden. Dazu gehört, dass auf ÖV-Achsen auf Geschwindigkeitsreduktionen verzichtet werden soll. Die Methode des Richtplans, was Geschwindigkeitsreduktionen anbelangt, schadet auch dem ÖV und der Stadtkasse. Zudem wird der Verkehr gemäss Richtplan nicht mehr auf Hauptverkehrsachsen konzentriert und so von den Wohnquartieren ferngehalten. Dies führt zu mehr Verkehr durch die Quartiere. Das ist für die FDP nicht akzeptabel. Mit unserer Rückweisung bringen wir auch einen Kompromissvorschlag im Bereich der Parkplätze ein. Einem Minus von 10 Prozent der Parkplätze in der Innenstadt können wir zustimmen, wenn gleichzeitig 10 Prozent der Parkplätze elektrifiziert werden. Die Stadt muss mit unserer Rückweisung zudem die Transformation zur elektrischen Mobilität vorantreiben. Wir warten noch immer auf eine Strategie des Stadtrats, wie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge verbessert werden kann, obwohl diese Technologien grosses Potenzial haben, um die Klimabilanz der Stadt massiv zu verbessern. Mit dieser motivierten Rückweisung soll der Stadtrat zwölf Monate Zeit erhalten, um eine bessere Lösung vorzulegen.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag:

Marco Denoth (SP): Die Mehrheit der Kommission lehnt alle drei Rückweisungsanträge ab. Die Kommission hat zu Beginn der Kommissionsarbeit bereits entschieden, auf diese Weisung einzutreten. Die Mehrheit der Kommission war auch immer der Meinung, dass die Vorlage des Stadtrats grundsätzlich gut ist. Viele Punkte der motivierten Rückweisung wurden durch mehrheitsfähige Detailanträge aufgegriffen. Eine motivierte Rückweisung würde die gesamte Verkehrsrichtplanung um mindestens zwei Jahre verzögern. Wir wollen deshalb so schnell wie möglich in die Detailberatung einsteigen und den Verkehrsrichtplan festsetzen. Nur mit der raschen Festsetzung des Richtplans kommt die Stadt endlich zu einem Konzept für den stadtverträglichen Verkehr. Aus diesem Grund lehnt die Mehrheit alle Rückweisungsanträge ab.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Dieser Richtplan ist äusserst radikal. Man kommt zum Schluss, dass der Verkehrsrichtplan eine unmögliche Situation schaffen soll. Eine Situation, in der viele Bürgerliche und Autofahrer in dieser Stadt nicht mehr wohnen können, weil sie sich nicht mehr wohlfühlen. Wir haben bereits erste Schritte erlebt mit den Genossenschaften, die verbieten, dass Autofahrer darin wohnen. Wenn die Autofahrer und die Bürgerlichen vertrieben werden, verändert das auch das Elektorat. So soll das Elektorat dieser Stadt komplett rot-grün werden. Man könnte dies auch als ethnische Säuberung bezeichnen – eine ethnische Säuberung der Autofahrer. Ich habe definiert, worauf sich dieser Begriff bezieht, nämlich auf Autofahrer. Ich will damit sagen, dass sich häufig die Linke gegen solche Säuberungen engagiert, und ich möchte aufzeigen, dass in diesem Fall genau das getan wird, was sonst verurteilt wird. So wird dafür gesorgt, dass eine Theokratie entsteht. Denn in einer Theokratie wird auch dafür gesorgt, dass nur noch die Gläubigen wählen. Indem den Bürgerlichen und den Autofahrern das Leben in der Stadt so unbequem wie möglich gemacht wird, kommen wir zu einem Punkt, wo die Demokratie pervertiert wird. Ich frage mich, ob das Ziel dieses Richtplans nicht eine Velokratie sein könnte.

Markus Knauss (Grüne): Wenn dieser Richtplan zurückgewiesen wird, verlieren wir Zeit, die wir nicht haben. Die Verkehrsprobleme der Stadt Zürich sind drängend. Es führt nichts daran vorbei, dass der Autoverkehr in einem gewissen Mass reduziert wird, während der Velo- und Fussverkehr gefördert wird. Dies wäre für alle Verkehrsarten von Vorteil. Ausserdem sind die Sanierungsfristen der Luftreinhaltsverordnung seit Jahren abgelaufen. Der neue Massnahmenplan «Lufthygiene» zeigt, dass wir ein Problem haben wegen dem MIV, und dass wir ein Lärmproblem haben. Auch die letzte Sanierungsfrist in dieser Sache ist am 31. März 2018 abgelaufen. Was Luft und Lärm anbelangt, leben wir deshalb in einem widerrechtlichen Zustand. Wir haben heute Vergleiche gehört wie jener zwischen dem Richtplan und einer ethnischen Säuberung und der Debatte um den Richtplan und einem bewaffneten Kampf. Das hat mit dieser Debatte nichts zu tun: Wir sind Zürcherinnen und Zürcher und debattieren über diesen Richtplan. Das hat mit Waffen nichts zu tun, das hat mit ethnischen Säuberungen nichts zu tun, das ist einfach Demokratie. Wir reden hier, und wir entscheiden irgendwann, was die Mehrheit möchte. Nun zur FDP: Sie fordert Netto-Null bis 2040. Aber die FDP hätte die Studie der Stadt zu diesem Ziel lesen sollen. Dieses Ziel erfordert die Förderung des Langsamverkehrs, erfordert Verkehrsberuhigungszonen, eine Ausdehnung der autofreien Zonen, eine Aufwertung der Fusswege sowie einen massiv beschleunigten Ausbau des Velonetzes. Zudem braucht es eine Umwidmung der Kapazitäten für den MIV im Strassenraum, eine Begrenzung des Parkraums sowie eine Reduktion der Parkfläche bis 2020. Das sind die Massnahmen, die erforderlich sind, wenn wir Netto-Null bis 2040 erreichen wollen. Der Beitrag der FDP ist gleich Null. Dem Freisinn reicht es,

Netto-Null als Marketingkonzept zu benutzen. Wenn die FDP sagt, dass der Verkehrsplan kompromiss- und konzeptlos ist, muss ich erwidern, dass das Ziel Netto-Null bis 2040 auch kompromiss- und konzeptlos ist, wenn der Verkehr als grösster Verursacher für Treibhausgase aussen vor gelassen wird. Wenn dieser Richtplan zurückgewiesen wird und erst 2040 darüber nachgedacht wird, was getan werden könnte, dann ist das kompromiss- und konzeptlos und untergräbt die Glaubwürdigkeit der FDP in Klimafragen.

Samuel Balsiger (SVP): *Eine linke Sprecherin hat gesagt, dass eine überwältigende Mehrheit der Stadtbevölkerung für einen Ausbau der Velokapazitäten ist. Tatsache ist aber, dass nur eine Minderheit der Bevölkerung für die Initiative «Züri Autofrei» war. Ausländer und nicht-Stimmberechtigte konnten sich nicht äussern, aber auch sie haben ein Anrecht auf Lebensqualität – dazu gehören Parkplätze und ein fließender Verkehr. Eine moralische Überheblichkeit und die Aussage, dass die Linke die Mehrheit vertritt, ist also fehl am Platz. Die Linke wird für viele Leute in dieser Stadt die Lebensqualität verringern, wenn sie es wirklich schaffen, diesen Plan umzusetzen. Schon das wird schwierig, weil der Plan stark von übergeordnetem Recht eingeschränkt wird. Vieles, was im Richtplan steht, wird nicht umgesetzt werden können. STR Richard Wolff sagte, dass die Menschen in dieser Stadt mehr Platz wollten. Er hat damit benannt, worum es beim Richtplan geht: Es ist ein Verteilungskampf um den begrenzten Boden. Wenn immer mehr Leute in die Stadt drängen, wird dieser immer knapper. Es geht deshalb einzig und allein um die Einwanderung. Die Einwanderung schmälert die Lebensqualität aller Anwohner.*

Res Marti (Grüne): *Samuel Balsiger (SVP), ich danke Ihnen für dieses flammende Votum für das kommunale Ausländerstimmrecht.*

Rückweisungsanträge 1–3

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

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Der Richtplan Verkehr zeigt auf, dass nicht nur der Velo- und Fussverkehr gefördert wird, sondern explizit und ausschliesslich der motorisierte Individualverkehr (MIV) ausgebremst und benachteiligt werden soll. Der Richtplan soll aber so festgelegt werden, dass nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere ausgespielt wird. Angestrebt werden soll ein gesundes Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Ein fließender Verkehr aller Verkehrsteilnehmenden soll gewährleistet sein. Der MIV ist essenziell wichtig für das florierende, arbeitsplatzschaffende und steuerzahlende Gewerbe in der Stadt Zürich.

Ebenfalls ist eine Reduktion der meist oberirdischen, öffentlich zugänglichen, kundenorientierten Parkplätze um 10 Prozent fatal. Ein oberirdisch zugänglicher Parkplatz bringt dem Gewerbe einen Jahresumsatz von durchschnittlich 450 000 Franken.

Der Stadtrat soll diese Aspekte in einer überarbeiteten Fassung entsprechend einfließen lassen und neu auflegen.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten eine neue Weisung vorzulegen. Die neue Weisung soll folgende Punkte erfüllen:

- Es soll nur ein kommunaler Richtplan erstellt werden, der die Kapitel Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Verkehr enthält.
- Der Fachplan Hitzeminderung soll Bestandteil des Richtplans sein; dabei sind auch Ziele und Massnahmen für das Spannungsfeld zwischen baulicher Verdichtung und Hitzevorsorge aufzuzeigen.
- Der formale Aufbau der Kapitel soll sich an denjenigen des regionalen Richtplans anlehnen.
- Begriffe und Definitionen (z. B. «bestehend» / «geplant») sollen in Übereinstimmung mit denjenigen des regionalen Richtplans verwendet werden.
- Der Detaillierungsgrad insbesondere hinsichtlich dargelegter Ziele und Massnahmen soll über alle Kapitel möglichst gleich sein.
- Widersprüche, wie z. B. Massnahme Veloparkierung im Kapitel MIV-Parkierung, sollen aufgehoben werden.
- Unklare Begrifflichkeiten, die während der Beratung Anlass zu Diskussionen gaben, sollen korrigiert werden (bspw. Leitbilder und Leitfäden, die in ihrer Funktion noch nicht definiert sind).
- Es soll eine Prognose zu den Arbeitsplatzentwicklungen eingepflegt werden.
- Grafiken und Karteneinträge sollen jeweils bestehende und geplante Anlagen abbilden.
- Bei geplanten Vorhaben soll eine Zeitprognose (kurz-, mittel- und langfristig) angegeben werden.
- In allen Kapiteln sollen die Ziele des regionalen Richtplans übernommen und um kommunale Ziele ergänzt werden.

Die Minderheit 3 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen. Eine neue Weisung muss folgende Eckpunkte erfüllen:

- Der Verkehrsrichtplan orientiert sich in der Planung des städtischen Verkehrsnetzes und der städtischen Mobilität am absehbaren Wachstum und der Entwicklung der Stadt Zürich.
- Er fokussiert insbesondere auf die im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich genannten Entwicklungsgebiete und sorgt für deren Erschliessung.
- Die Leistungsfähigkeit der städtischen Mobilität wird an den qualitativen und den quantitativen Bedürfnissen der Menschen sowie an den kantonalen Vorgaben ausgerichtet.
- Der Verkehrsrichtplan fördert sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsformen unabhängig von deren Technologie. Dazu gehören nicht nur der öffentliche Verkehr (ÖV), der Velo- und der Fussverkehr, sondern auch die individuelle Elektromobilität. Namentlich wo kein adäquater Einsatz alternativer Mobilitätsformen möglich ist (z. B.

für das transportierende Gewerbe), soll der individuelle Verkehr nicht zusätzlich eingeschränkt werden.

- Hauptträger der städtischen Mobilität ist und bleibt der öffentliche Verkehr. Seiner Funktion für den Transport grosser Personenzahlen sowie der hochfrequenten Verbindung der Quartiere mit der Innenstadt und untereinander, ist im Verkehrsrichtplan Priorität einzuräumen. Die Leistungsfähigkeit des ÖV soll weiter gesteigert werden.
- Der Verkehrsrichtplan erhält die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs unter anderem, indem er auf Temporeduktionen auf ÖV-Achsen verzichtet.
- Die Vermeidung von Schleichverkehr durch die Wohnquartiere stellt ein explizites Ziel des Verkehrsrichtplans dar. Dazu wird auf Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen verzichtet.
- Die Parkplatzanzahl in der Innenstadt (Geltungsbereich des «historischen Parkplatzkompromisses») wird um höchstens 10 Prozent reduziert. Dafür entstehen auf mindestens 10 Prozent der öffentlichen Parkplätze Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Die Anzahl blauer Zonenparkplätze wird auf dem ganzen Stadtgebiet auf dem Niveau des Jahres 2020 erhalten.
- Innovative Mobilitätsformen werden explizit gefördert und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen. Dazu gehört insbesondere eine Ausweitung der Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge auf öffentlichem Grund.

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

Minderheit 1: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)

Minderheit 2: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Minderheit 3: Dominique Zygmont (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

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

Antrag Mehrheit	68 Stimmen
Antrag Minderheit 1	16 Stimmen
Antrag Minderheit 2	14 Stimmen
Antrag Minderheit 3	<u>18 Stimmen</u>
Total	116 Stimmen
= absolutes Mehr	59 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Antrag 1

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Historisch gesehen sind Baulinien reine Verkehrssache. Heutzutage ist diese Sache viel Departements-übergreifender. Wir beantragen deshalb, dass Baulinien nicht nur eine Sache des Tiefbauamts sind, sondern als gesamtplanerische Grundlage festgelegt werden sollen.*

Stephan Iten (SVP): *Es handelt sich um einen Verkehrsrichtplan. Der Verkehrsrichtplan soll schlank umgesetzt werden. Dieser Antrag wird die Verwaltung aufblähen. Weshalb eine weitere Dienstabteilung involviert werden soll, wenn Privatgrund auf freiwilliger Basis gesichert werden soll, sehen wir nicht ein. Die Minderheit ist für einen schlanken Staat, für eine schlanke Umsetzung dieses Richtplans und lehnt diesen Antrag ab.*

Änderungsantrag 1 zu Kapitel 1 Einleitung / 1.3 Verbindlichkeit / 4. Abschnitt

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

Der öffentliche Zugang zu Fuss- und Velowegen auf Privatgrund kann zudem mittels Einräumung von Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt Zürich (öffentliche Wegrechte) rechtlich gesichert werden. Der Dienstbarkeitsvertrag wird durch das unter Federführung des Tiefbauamts der Stadt Zürich ausgearbeitet. Weitere Dienstabteilungen werden nach Bedarf involviert.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 2

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Wir wollen, dass der Stadtrat den kommunalen Richtplan mindestens alle vier Jahre aktualisieren muss. Dieser Antrag basiert auf dem Beispiel des kommunalen Richtplans Verkehrs, der 16 Jahre lang unverändert angewendet wurde. Im Gegensatz dazu wird der kantonale Richtplan jährlich revidiert, wodurch die zuständige Kommission momentan drei Versionen des Richtplans parallel behandelt. Beides ist nicht wünschenswert. Ein gewisser Rhythmus der Revision des Richtplans ist deshalb nötig.*

Stephan Iten (SVP): *Ein Richtplan gibt eine Richtung vor. Die Festsetzung des Richtplans bedeutet nicht, dass am nächsten Tag die ganze Stadt neu gebaut wird. Ein Verkehrsrichtplan wird für zwanzig Jahre festgelegt, das soll auch so bleiben. Denn es geht um Planungssicherheit.*

Änderungsantrag 2 zu Kapitel 1 Einleitung / Neues Kapitel 1.6

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

Kapitel 1.6 Teilrevision anstreben

Der Richtplan soll eine rollende Planung sowie rasch und zielgerichtet auch neue Projekte ermöglichen. Hierfür sind, wie beim kantonalen Richtplan, regelmässige Teilrevisionen notwendig. Der kommunale Richtplan Verkehr soll daher mindestens alle vier Jahre einer Teilrevision unterzogen werden.

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

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

Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 3

Kommissionsreferent:

Patrick Hadi Huber (SP): *Dieser Antrag definiert als neues Ziel, dass zukünftig die Verflechtung von Fuss- und Veloverkehr verringert werden soll. Wird künftig vermehrt auf eine klare Trennung hingearbeitet, wird dies helfen, den Konflikt innerhalb der Langsamverkehrsarten zu klären. Mit klarer Signalisation kann viel erreicht werden.*

Änderungsantrag 3 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (4)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(4) Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs folgt den folgenden Grundsätzen:

- Strassen
Die Trottoirs sind dem Fussverkehr vorbehalten. Die Führung des Veloverkehrs erfolgt vom Fussverkehr getrennt auf der Fahrbahn (mit oder ohne Radstreifen) oder auf einem separaten Radweg.
- Wege / Altstadt
Auf Wegen abseits von Strassen sowie in der Altstadt erfolgt die Führung des Fuss- und Veloverkehrs je nach örtlicher Situation (Flächenverfügbarkeit, Gefälle, Bedeutung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, Frequenzen, etc.). Die gemeinsame Führung, die räumlich/taktil getrennte Führung oder der Ausschluss des Veloverkehrs erfolgt zweckmässig.

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

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

Antrag 4

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne): *Es geht in diesem Antrag um Lichtverschmutzung entlang der kommunalen Strassen. Die Strassenbeleuchtung in Zürich ist zu hell. Hier stehen sich*

das Bedürfnis der Bevölkerung nach ausreichender Beleuchtung und das Thema Lichtverschmutzung gegenüber. Die Stadtverwaltung fand, dass es richtig sei, das Thema Lichtverschmutzung im Richtplan zu verankern.

Cathrine Pauli (FDP): *Die Minderheit findet, dass es bereits ausreichend Ziele gibt, die im Richtplan festgehalten werden, noch mehr Ziele sind nicht nötig. In Art. 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz wird ermöglicht, dass für Emissionen in Bezug auf Bau- und Ausrüstungsvorschriften Grenzwerte festgesetzt werden. Selbstverständlich können wir immer mehr Vorschriften erlassen. Schon heute gibt es aber ein Vielfaches mehr an Vorschriften als noch vor 25 Jahren. Der Grund dafür sind die Regeln, die wir uns geben. Jetzt wollen wir auch noch für Lichtemissionen behördenverbindliche Grenzwerte einführen. Dabei wissen wir alle, dass dies wieder in einer Vorschrift endet und für alle Eigentümer verbindlich wird. Jede solche Vorgabe beschäftigt wieder Spezialisten, die beweisen müssen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Jeder Spezialist kostet für die Planenden Geld. Die Minderheit ist der Ansicht, dass die Stadt heute bereits ausreichend tätig ist. Die Stadt hat heute schon im Vergleich zu anderen Schweizer Grossstädten im Bereich Energieeinsparung den «Lead» und sieht selbst, dass es Handlungsbedarf im Bereich Lichtemissionen gibt. Wir sind aber der Meinung, dass das Beleuchtungskonzept Plan Lumière reicht, damit die Stadt in diesem Bereich Fortschritte machen kann. Dafür braucht es keinen weiteren Eintrag im Richtplan.*

Weitere Wortmeldung:

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Die Grünliberalen unterstützen den Antrag aus drei Gründen: Der Lichtverschmutzung wird nicht genügend Beachtung geschenkt. Insbesondere die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sind enorm. Dazu kommen die gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Ausserdem wird mit der Strassenbeleuchtung unnötig Strom verbraucht, obwohl die Technik für eine bedarfsgerechte Erhellung existiert und bereits ohne negativen Einfluss auf die Sicherheit eingesetzt wird. Es stimmt hingegen nicht, dass der Plan Lumière diesbezüglich ausreicht. Die Stadt Zürich ist viel heller als andere Städte und wir können noch viel mehr tun, insbesondere mit Blick auf Netto-Null 2040 als Ziel. Ausserdem erachten wir es auch als sinnvoll, dass die Verwaltung die Lichtverschmutzung in den kommunalen Richtplan aufnehmen will.*

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

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

(6) Entlang von kommunalen Strassen, insbesondere in Wohngebieten, orientiert sich die Helligkeit der Strassenbeleuchtung an den Minimalwerten der Normen sowie den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 5

Themenbereich Klima und Hitzeminderung

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Heidi Egger (SP): *Es ist wichtig, dass die Klimaziele im Verkehrsrichtplan eingetragen werden. Die SP möchte – neben weiteren noch folgenden Anträgen – im Kapitel 3.3 Öffentliche Stadträume nebst dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe und der Vermeidung von Überhitzung auch den Klimaschutz festschreiben.*

Cathrine Pauli (FDP): *Die Minderheit ist gleicher Meinung wie die Mehrheit: Es ist herausfordernd, eine städtebaulich hochwertige Gestaltung, Klimaschutz und ein leistungsfähiges Verkehrsnetz in Einklang zu bringen. Aber unserer Meinung nach ist der Antrag, den Begriff «Klimaschutz» an dieser Stelle in den Richtplan integrieren zu wollen, absurd. Denn: Was ist eigentlich Klimaschutz? Klimaschutz ist der Überbegriff für alle Massnahmen, die der globalen Erwärmung entgegenwirken. Also verwenden wir doch entweder den Klimaschutz als Überbegriff oder die Beispiele für Massnahmen des Klimaschutzes, aber nicht beides. Zudem handelt es sich hier wieder um ein Beispiel dafür, dass einfach Begrifflichkeiten eingebracht werden, die total opportun sind: Alle wollen Klimaschutz, es ist ein tolles Wort. Aber ein Richtplan muss in der Verwendung der Begrifflichkeiten präzise sein. Das ist hier nicht der Fall.*

Änderungsantrag 5 zu Kapitel 3 Abstimmung Verkehr – Siedlung / 3.3 Öffentliche Stadträume / 1. Abschnitt

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

[...] Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe, ~~und~~ der Vermeidung von Überhitzung sowie dem Klimaschutz in Einklang zu bringen. [...]

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 154, Beschluss-Nr. 4144/2021).

E i n g ä n g e

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

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

4151. 2021/207

**Postulat von Johann Widmer (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 19.05.2021:
Verzicht auf den temporären Mehrzweckstreifen und den Abbau der Fussgänger-
streifen auf der Nordbrücke und Wiedereinführung von Tempo 50**

Stephan Iten (SVP) zieht das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

4152. 2021/113

**Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) und Marion Schmid (SP) vom
17.03.2021:
Lärmbelastung der Wohnquartiere während des Corona-Lockdowns, Durch-
setzung der Corona-Regeln durch die Stadtpolizei, Auslegung der damit ver-
bundenen Verhältnismässigkeit und Schutz der Wohnquartiere vor nächtlichen
Immissionen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 630 vom 23. Juni 2021).

4153. 2021/128

**Schriftliche Anfrage von Res Marti (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 12 Mit-
unterzeichnenden vom 24.03.2021:
Projekt Badenerstrasse im Rahmen der Velostrategie 2030, Beurteilung der Velo-
massnahmen und der damit verbundenen Standards und Qualitätsanforderungen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 595 vom 16. Juni 2021).

4154. 2021/147

**Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) und Natascha Wey (SP) vom
31.03.2021:
Beschluss der Strassenbenennungskommission betreffend Ergänzung der
Strassenschilder mit weiblichen Vornamen, Angaben zu den nicht übernommenen
Vorschlägen der Fachstelle für Gleichstellung, Kosten der zusätzlichen Tafeln
und Beurteilung der Massnahme hinsichtlich der besseren Sichtbarkeit der
Geschichte von Frauen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 594 vom 16. Juni 2021).

4155. 2020/582

Weisung vom 16.12.2020:

Finanzdepartement, Zoo Zürich AG, Investitionsbeitrag für den Zooausbau 2020–2030

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 14. April 2021 ist am 21. Juni 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 7. Juli 2021.

Nächste Sitzung: 30. Juni 2021, 16.45 Uhr.