

Substanzielles Protokoll 84. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 18. Dezember 2019, 17.00 Uhr bis 20.02 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Heinz Schatt (SVP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Anna-Lena Gugger

Anwesend: 118 Mitglieder

Abwesend: Markus Baumann (GLP), Marcel Müller (FDP), Katharina Prelicz-Huber (Grüne), Matthias Renggli (SP), Andri Silberschmidt (FDP), Sven Sobernheim (GLP), Raphaël Tschanz (FDP)

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

- | | | | |
|----|----------------------------|--|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2019/508 * | Postulat von Marion Schmid (SP), Maria del Carmen Señorán (SVP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 27.11.2019: Vollumfängliche Entschädigung der Leistungen des Frauenhauses Zürich Violetta für die Stadtzürcherinnen | VS |
| | E | | |
| 3. | 2019/519 * | Postulat von Nicole Giger (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 27.11.2019: Öffnung der offenen Rennbahn Oerlikon für weitere ergänzende Nutzungen | VSS |
| | E | | |
| 4. | 2019/524 * | Motion von Marion Schmid (SP), Corina Ursprung (FDP) und 12 Mitunterzeichnenden vom 04.12.2019: Einführung einer subjektorientierten Subvention für punktuelle Entlastungsangebote im Pflege- und Betreuungsbereich für pflegebedürftige Menschen, die noch zu Hause leben | VS |
| | E | | |
| 5. | 2019/526 * | Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 04.12.2019: Bericht über die im Rahmen des kantonalen Leistungsauftrags «Betrieb von MNA-Strukturen» bestehenden Heime sowie Bericht der AOZ über die Umsetzung der Empfehlungen | VS |
| | E | | |
| 6. | 2019/529 * | Postulat der Grüne-Fraktion vom 04.12.2019: Überarbeitung des Strassenprojekts Badenerstrasse hinsichtlich einer Lärmsanierung mit Tempo 30 und Umsetzung der beiden im Regionalen Richtplan geplanten Velorouten | VTE |
| | E | | |

7.	2019/532	* E	Postulat von Guido Hüni (GLP) und Sebastian Vogel (FDP) vom 04.12.2019: Einforderung einer kontinuierlichen Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Gasen im Rahmen der Vernehmlassung zum Gasversorgungsgesetz	VIB
8.	2019/535	* E	Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Andreas Kirstein (AL) vom 04.12.2019: Einsatz von Recycling-Ticket-Automaten an zentralen Tram-haltestellen	VIB
9.	2019/531	* E	Postulat von Përparim Avdili (FDP), Corina Ursprung (FDP) und 7 Mitunterzeichnenden vom 04.12.2019: Finanzielle Unterstützung für die Erdbebenopfer in Albanien im Rahmen der humanitären Hilfe	FV
10.	2019/389		Weisung vom 18.09.2019: Finanzverwaltung, Aufnahme von Anleihen und Darlehen sowie Ausgabe von Kassenscheinen im Jahr 2020	FV
13.	2019/7	E/A	Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Res Marti (Grüne) vom 09.01.2019: Anpassung der «Velostandards Stadt Zürich» betreffend Breite der Velostreifen	VTE
14.	2019/60	E/A	Postulat von Simone Brander (SP), Eduard Guggenheim (AL) und 1 Mitunterzeichnenden vom 06.02.2019: Erstellung der Stationen des Veloverleihs «Züri Velo» ohne Beeinträchtigung der Sicherheit des Fussverkehrs	VTE
15.	2019/84		Interpellation von Ernst Danner (EVP), Albert Leiser (FDP) und 17 Mitunterzeichnenden vom 06.03.2019: Einführung der Haushaltbioabfallentsorgung vor 6 Jahren, Entwicklung der Anzahl Grünabfuhrabonnements, Öko- und Energiebilanz des Einsammelns, zusätzlich lieferbare Energiemenge und Produktionskosten von Biogas im Vergleich zur Verbrennung mit dem Haushaltkehricht, Kostenrechnung für das Einsammeln und die Verwertung sowie Auslastung der heutigen Biogasanlage	VTE
16.	2019/128	A/P	Motion von Hans Jörg Käppeli (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und 6 Mitunterzeichnenden vom 03.04.2019: Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers	VTE
17.	2019/199	E/A	Postulat von Peter Anderegg (EVP) und Ernst Danner (EVP) vom 15.05.2019: Teilweise Entsiegelung und stärkere Begrünung des Leutschenbachparks in Zürich-Seebach	VTE

18. [2019/218](#) E/A Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: VTE
Busbuchten an den Haltestellen auf einspurigen Verkehrsach-
sen des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Fahrplan-
stabilität und zur Ermöglichung von Expresslinien
19. [2019/245](#) E/A Motion von Luca Maggi (Grüne) und Simon Diggelmann (SP) VTE
vom 05.06.2019:
Durchgehende Velobrücke von der Wasserwerkstrasse bis zur
Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg
und dem Dammweg

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

2041. 2019/557

Erklärung der AL-Fraktion vom 18.12.2019:

Hasskommentare gegen Politiker und Politikerinnen mit ausländisch klingenden Namen

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

«Es ist unsere ständige Aufgabe als Gesellschaft, auf Diskriminierungen und Hass zu reagieren»

Am 7. Dezember gab Ezgi Akyol ein Interview auf Tele Züri über das BAZ. Auf der Facebookseite von Tele Züri generierte dieser Beitrag 118 Kommentare. Auf die Kommentare gegen geflüchtete Menschen möchten wir hier nicht im Detail eingehen: Sie sind dumm, menschenverachtend und verdienen es, nicht kommentiert zu werden. Heute geht es uns um die Reaktionen, die vor allem Linke und Politiker*innen mit ausländisch klingenden Namen bei diesem Thema erdulden müssen.

Journalist*innen der Plattform Netzpolitik.org des Auslandrundfunks Deutsche Welle und der italienischen Wochenzeitschrift L'Espresso wollten es genau wissen: Sie sammelten im Verlauf von vier Wochen rund 40'000 Kommentare, die über Facebook und Twitter an Abgeordnete in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz gerichtet wurden. Sie konnten in allen untersuchten Ländern eine hohe Anzahl von aggressiven Kommentaren gegen Geflüchtete und Muslim*innen nachweisen und stufen viele der ausgewerteten Einträge als klar rechts ein. Facebook- und Twitter-Seiten von rechten und populistischen Politiker*innen, die oft selbst emotionale Kommentare verfassen, generieren insgesamt mehr bösartige Kommentare. Diese Einträge richten sich in einer Mehrheit der Fälle gar nicht gegen die jeweilige Person selbst, sondern gegen andere, meist linke Politiker*innen. Reichweitenstarke Social-Media-Seiten bieten rechten Hetzer*innen also eine Plattform für Beleidigungen. Zudem hat die Auswertung gezeigt, dass rechte Politiker*innen bösartige Kommentare eher tolerieren, also nicht sofort löschen. Schweizer Politikerinnen werden laut der neuen Analyse doppelt so häufig persönlich angegriffen wie ihre männlichen Kollegen. Viele Politikerinnen halten sich darum auf Social Media zurück und geben bei gewissen Themen keine Auskünfte mehr. Diese Entwicklung bedroht demokratische Errungenschaften und darf von unserer Gesellschaft nicht toleriert werden.

Viele Kommentare auf Tele Züri waren direkte Angriffe auf die Person Ezgi Akyol. Ihr wurde die Schweizer Bürgerschaft aberkannt, sie wurde als „Ausländerin“ beschimpft und in ihrer Würde als Frau verletzt. Unter den Kommentatoren findet sich auch Derek Richter, Mitglied der SVP Fraktion. Er schrieb unter die Hasskommentare: «Wer das ist? AL-Gemeinderätin!» und verlinkte ihre Wohnadresse, obwohl aus dem Tele-

Züri-Beitrag bereits klar ersichtlich war, dass Ezgi AL-Gemeinderätin ist. Derek Richter scheint sie bewusst als Mitglied dieses Parlaments an den Pranger gestellt zu haben und nimmt damit auch in Kauf, dass sie zu Hause belästigt wird. Tatsächlich hat Ezgi vor wenigen Tagen einen Brief mit dem Inhalt erhalten: «Und dir Ausländer-Sau raten wir mit Nachdruck keinerlei Einmischungen in Asylunterkünfte. Sonst sehen wir uns gezwungen an deinem Wohnort aufzukreuzen! - und mehr!»

Die SVP verlangte in ihrer kürzlich verlesenen Fraktionserklärung zur Milkshake-Attacke, dass «Angriffe auf Personen aufs Schärfste zu verurteilen sind.» Wenn der SVP die Einhaltung der Meinungsvielfalt und der demokratischen Rechte ernst ist, soll sie sich von Hetze gegen Andersdenkende und auch der Anfeuerung dazu klar distanzieren, auch in den eigenen Reihen. Hetze im Netz und in der Gesellschaft lässt sich nicht nur technisch und rechtlich lösen, sondern vor allem mit Gegenrede.

Persönliche Erklärung:

Roger Bartholdi (SVP) hält eine persönliche Erklärung zur Fraktionserklärung der AL-Fraktion.

2042. 2019/558

Erklärung der Grüne-Fraktion vom 18.12.2019: Urteil des Baurekursgerichts zur ZKB-Seilbahn

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

Denkzettel auch für den Stadtrat

Das untere Seebecken, aber auch die Zürcher Seeanlagen sind nicht nur wichtig für Erholung und Freizeit für Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher sowie für viele Besuchende, sie stehen auch unter vielfältigem und besonderem Schutz.

Es wäre nun die nobelste Aufgabe unserer Stadtregierung, See und Seeanlagen ungeschmälert für Erholung und Freizeit zu erhalten und vor Eventisierung und Kommerzialisierung zu schützen. In letzter Zeit hat der Stadtrat von Zürich leider nur allzu oft den Nutzinteressen Vorrang vor den Schutzinteressen gegeben. Wir erinnern an das Formel E-Rennen rund um das Seebecken, wir erinnern an die ZKB-Seilbahn über den See, mit der damit verbundenen jahrelangen Zweckentfremdung von öffentlichen Grünflächen.

Es befremdet, dass nun engagierte BürgerInnen ebenso wie Umweltverbände – Stiftung für Landschaftsschutz, Helvetia Nostra oder der VCS – den Stadtrat darauf aufmerksam machen müssen, dass das Seebecken einen solchen besonderen Schutz genießt.

So ist es nun das Baurekursgericht, das darauf hinweist, dass mit dem Geschenk Seeanlagen sorgfältig umzugehen ist. Der in Diskussion stehenden ZKB-Seilbahn attestiert das Baurekursgericht «kein über den reinen Jubiläumsbetrieb hinausgehendes öffentliches (oder privates) Interesse». Es hat dementsprechend den Gestaltungsplan nicht genehmigt und die Rekurse dagegen vollumfänglich gutgeheissen.

Dass der Stadtrat von Zürich in seinen Verlautbarungen nun noch immer nicht Abstand von diesem Seilbahn-Projekt nehmen will, erstaunt nach den klaren Worten des Baurekursgerichts aber doch. Damit kommt auch eine Missachtung dieses Parlaments zum Ausdruck, das deutlich gemacht hat, wie kritisch es solchen Projekten jeweils gegenüber steht. Wir haben von der Stadtpräsidentin in der letzten Budgetdebatte keine kritische Reflexion über den Umgang des Stadtrates mit Grossprojekten in der Innenstadt vernommen. Die logische Konsequenz daraus war, dass wir die Assistenzstelle zur NEXPO aus dem Budget gestrichen haben.

Wir erwarten nun vom Stadtrat dezidiert ein Umdenken. Nur wenn die berechtigten Schutzinteressen der Seeanlagen genügend berücksichtigt werden und auch der politische Dialog mit diesem Parlament geführt wird, ist es möglich, dass Grossprojekte wie eine NEXPO gelingen können und politisch Unterstützung finden.

G e s c h ä f t e

2043. 2019/508

**Postulat von Marion Schmid (SP), Maria del Carmen Señorán (SVP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 27.11.2019:
Vollumfängliche Entschädigung der Leistungen des Frauenhauses Zürich Violetta für die Stadtzürcherinnen**

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

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2044. 2019/519

**Postulat von Nicole Giger (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 27.11.2019:
Öffnung der offenen Rennbahn Oerlikon für weitere ergänzende Nutzungen**

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

Matthias Probst (Grüne) stellt namens der Grüne-Fraktion einen Textänderungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2045. 2019/524

**Motion von Marion Schmid (SP), Corina Ursprung (FDP) und 12 Mitunterzeichnenden vom 04.12.2019:
Einführung einer subjektorientierten Subvention für punktuelle Entlastungsangebote im Pflege- und Betreuungsbereich für pflegebedürftige Menschen, die noch zu Hause leben**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Sozialdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist die Motion dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2046. 2019/526

**Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 04.12.2019:
Bericht über die im Rahmen des kantonalen Leistungsauftrags «Betrieb von MNA-Strukturen» bestehenden Heime sowie Bericht der AOZ über die Umsetzung der Empfehlungen**

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

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2047. 2019/529

**Postulat der Grüne-Fraktion vom 04.12.2019:
Überarbeitung des Strassenprojekts Badenerstrasse hinsichtlich einer Lärmsanierung mit Tempo 30 und Umsetzung der beiden im Regionalen Richtplan geplanten Velorouten**

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

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2048. 2019/532

**Postulat von Guido Hüni (GLP) und Sebastian Vogel (FDP) vom 04.12.2019:
Einforderung einer kontinuierlichen Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Gasen im Rahmen der Vernehmlassung zum Gasversorgungsgesetz**

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

Matthias Probst (Grüne) stellt namens der Grüne-Fraktion einen Textänderungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2049. 2019/535

Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Andreas Kirstein (AL) vom 04.12.2019:

Einsatz von Recycling-Ticket-Automaten an zentralen Tramhaltestellen

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

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2050. 2019/531

Postulat von Përparim Avdili (FDP), Corina Ursprung (FDP) und 7 Mitunterzeichnenden vom 04.12.2019:

Finanzielle Unterstützung für die Erdbebenopfer in Albanien im Rahmen der humanitären Hilfe

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

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Përparim Avdili (FDP) vom 11. Dezember 2019 (vergleiche Beschluss-Nr. 2005/2019).

Die Dringlicherklärung wird von 89 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

2051. 2019/389

Weisung vom 18.09.2019:

Finanzverwaltung, Aufnahme von Anleihen und Darlehen sowie Ausgabe von Kassenscheinen im Jahr 2020

Antrag des Stadtrats

Der Stadtrat wird ermächtigt, zur Beschaffung der im Jahre 2020 erforderlichen Mittel bis zum Betrag von 1000 Millionen Franken Anleihen und langfristige Darlehen aufzunehmen oder Kassascheine auszugeben und zur Optimierung der Kosten der Mittelbeschaffung und zur Bewirtschaftung der Zinsrisiken auch derivate Geschäfte einzusetzen.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Felix Moser (Grüne): Bei dieser kurzen Weisung geht es um viel Geld. Der Stadtrat hat

im Budget Investitionen von rund 1,1 Milliarden Franken vorgesehen, die wir letzte Woche bewilligt haben. Es gibt weitere Faktoren, die Einfluss auf den städtischen Mittelbedarf haben. Einerseits sind dies Gewinnverluste der Eigenwirtschaftsbetriebe, Abschreibungen und so weiter. Andererseits sind nächstes Jahr zwei Anleihen zur Rückzahlung fällig, die vor zehn beziehungsweise zwölf Jahren mit 2,5 beziehungsweise 3,5 Prozent Zins aufgenommen wurde. Aus all den Daten resultiert ein Mittelbedarf von 1000 Millionen Franken. Die RPK hat diese Rechnung so nachvollzogen. Die Mehrheit der RPK ist der Meinung, dass dies so richtig ist und möchte dem Stadtrat einen gewissen Spielraum für die Liquidität geben und ihm die Kompetenz erteilen, diese 1000 Millionen bei Bedarf aufzunehmen. Deshalb bitte ich Sie, mit der Mehrheit der RPK zu stimmen.

Kommissionsminderheit:

Susanne Brunner (SVP): *Die SVP beantragt Ihnen, den Stadtrat zu ermächtigen, im Jahr 2020 Mittel bis zum Betrag von 800 Millionen Franken aufzunehmen. Mit dem Finanzplan hat der Stadtrat rot eingefärbte Planzahlen vorgelegt. Er prognostiziert auch eine Zunahme der Verschuldung. Diese möchte die SVP stoppen. Letzte Woche haben Sie zur Steuersenkung Nein gesagt. Die heutigen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler liegen der linksgrünen Mehrheit in diesem Rat offenbar nicht am Herzen. Denken Sie wenigstens an die künftigen Generationen. An anderen Orten tun Sie dies gründlich und geradezu mit einer übertriebenen Intensität. Sie wissen grundsätzlich schon, wie das geht. Denken Sie doch auch in Bezug auf die Verschuldung und die Steuerbelastung an Ihre Nachkommen. Wenn wir diese Stadt sorgfältig als wachsende Stadt entwickeln wollen – was Zürich tut –, können wir die Verschuldung nicht unkontrolliert anwachsen lassen. Die Stadt soll dort investieren, wo Notwendigkeit besteht und auf alle Verzierungen und Verschnörkelungen verzichten. Dieser Auftrag geht zusammen mit unserem Antrag an den Stadtrat. Kolleginnen und Kollegen der FDP-Fraktion, Sie können unseren Antrag gut unterstützen, denn als Freisinnige verstehen Sie, dass die Schulden von heute die Steuern von morgen sind. Wir laden aber auch alle anderen Fraktionen ein, unseren Antrag zu unterstützen und die Stadt Zürich auf diesem Weg auf eine langfristige, solide finanzielle Basis zu stellen.*

Weitere Wortmeldungen:

Severin Pflüger (FDP): *Wir wurden von der Vorrednerin direkt angesprochen, darauf antworte ich gerne. Letzten Freitag haben wir keinen Hehl daraus gemacht, dass wir finden, mit den Steuererträgen der Stadt Zürich sollte anders umgegangen werden als es dies der jetzige Stadtrat tut. Wir haben auch keinen Hehl daraus gemacht, dass wir der Meinung sind, dass die Stadt Zürich schneller wächst als ihre Bevölkerung. Dass die Stadt Zürich auch mit deutlich weniger Steuern auskommen würde bei gleichen Leistungen, wie sie für die Bürgerinnen und Bürger spürbar sind. Wir sind damit nicht durchgedrungen. Leider hat auch die SVP nicht mitgemacht. Auch haben wir das Budget abgelehnt. Eine Woche später müssen wir aber sagen: Das Budget wurde angenommen. Es benötigt eine gewisse Liquidität. Diese Rattenschwanz-Weisung versucht, der Stadt Zürich diese Liquidität zu beschaffen. Sie ist durch eine Limite begrenzt. Der Stadtrat tut gut daran, diese nicht auszuschöpfen und nur so viel Liquidität wie notwendig zu beschaffen. Deshalb sind wir der Meinung, dass man dieser so genannten Rattenschwanz-Weisung zustimmen kann – aus finanzpolitischem Gewissen muss man dieser Weisung sogar zustimmen, auch wenn man gegen das Budget war.*

Änderungsantrag

Die Mehrheit der RPK beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der RPK beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Der Stadtrat wird ermächtigt, zur Beschaffung der im Jahre 2020 erforderlichen Mittel bis zum Betrag von ~~1000~~ 800 Millionen Franken Anleihen und langfristige Darlehen aufzunehmen oder Kassascheine auszugeben und zur Optimierung der Kosten der Mittelbeschaffung und zur Bewirtschaftung der Zinsrisiken auch derivate Geschäfte einzusetzen.

Mehrheit:	Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Referent; Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Severin Pflüger (FDP), Shaibal Roy (GLP), Florian Utz (SP)
Minderheit:	Susanne Brunner (SVP), Referentin; Roberto Bertozzi (SVP)
Abwesend:	Alan David Sangines (SP)

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

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der RPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der RPK beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Referent; Vizepräsident Felix Moser (Grüne), Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Severin Pflüger (FDP), Shaibal Roy (GLP), Florian Utz (SP)
Minderheit:	Susanne Brunner (SVP), Referentin; Roberto Bertozzi (SVP)
Abwesend:	Alan David Sangines (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 98 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Der Stadtrat wird ermächtigt, zur Beschaffung der im Jahre 2020 erforderlichen Mittel bis zum Betrag von 1000 Millionen Franken Anleihen und langfristige Darlehen aufzunehmen oder Kassascheine auszugeben und zur Optimierung der Kosten der Mittelbeschaffung und zur Bewirtschaftung der Zinsrisiken auch derivate Geschäfte einzusetzen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 24. Dezember 2019 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 24. Februar 2020)

2052. 2019/7

Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Res Marti (Grüne) vom 09.01.2019: Anpassung der «Velostandards Stadt Zürich» betreffend Breite der Velostreifen

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. 772/2019):

Es ist uns allen bewusst, dass wir in der Stadt Zürich Verkehrsprobleme haben. Wir haben immer mehr Einwohnerinnen und Einwohner. Wir haben immer mehr Arbeitsplätze. Es ist wohl allen klar, dass wir auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzen müssen. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs geht es leider nicht ganz so schnell voran wie erhofft. Das heisst, es bleibt kurzfristig vor allem die Förderung des Velofahrens. Velofahren ist ein flächeneffizientes Verkehrsmittel. Zürich erlebt zurzeit einen Veloboom, der allerdings nicht auf unsere Massnahmen für die Veloinfrastruktur zurückzuführen ist. Diese ist lückenhaft, unsicher für die Velofahrerinnen und nicht alltagstauglich. Damit eine Veloinfrastruktur alltagstauglich wird – das heisst, dass sie für Menschen zwischen acht und achtzig als sicher erlebt wird – muss sie entsprechend ausgestaltet sein. Ein Planungsinstrument, mit der man die Veloinfrastruktur sicher machen kann, sind die so genannten Velostandards. Dies sind keine verbindlichen Vorgaben. Das Tiefbauamt hat diese 2015 als Planungshilfe für all jene erlassen, die in der Stadt Zürich Strassenprojekte verfassen wollen. Obwohl sie nicht verpflichtend sind, haben sie eine gewisse normative Kraft. Jetzt kommen wir zur Physik. Wenn Sie sich vorstellen, ein Velofahrender hat zwei Räder und ist deshalb etwas unsicher und braucht etwas Platz zum Austarieren. Alleine das Lichtraumprofil – also das, was eine Velofahrerin braucht, um sicher zu fahren – ist 1,20 Meter, das ist das absolute Minimum. In den Velostandards ist als Standardmass für eine Velohauptroute – also für eine wichtige Route der Qualitätsstufe A – 1,50 Meter vorgesehen. Sie können sich vorstellen, bei der Personengruppe zwischen acht und achtzig wird 1,50 Meter nicht als wirklich sicher empfunden. Wenn man schaut, wie in den letzten Jahren projektiert wurde, stellt man fest, dass vor allem in der Ära von STR Filippo Leutenegger dieses Standardmass von 1,50 Meter dahingehend interpretiert wurde, dass auch 1,25 Meter ausreichen. Das ist minimalistisch für eine gute, sichere, alltagstaugliche Veloinfrastruktur. Sogar das Bundesamt für Strassenbau (ASTRA) sagt, die Zeit von Velostreifen mit dieser absoluten Minimalbreite von 1,25 Metern sei vorbei. Wenn das Standardmass zu einer knausrigen Minimalinfrastruktur führt, die notabene im Falle von Strassenbauprojekten die nächsten 20–30 Jahre hält, muss bei diesen Standards angesetzt werden. Wir schlagen deshalb vor, dass das Standardmass von Velohaupttrouten der Qualitätsstufe A auf 1,80 Meter angehoben wird. Wir haben das Postulat am 9. Januar 2019 eingereicht. Der Stadtrat nahm es dankenswerter Weise entgegen. Vielleicht wird uns STR Richard Wolff noch berichten, ob er den entsprechenden Prüfauftrag bereits ausgelöst hat, denn der Stadtrat kann in diesem Bereich auch ohne Auftrag des Parlaments tätig werden. Wir bitten Sie, diesen kleinen, aber wichtigen Beitrag zur Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich zu unterstützen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 23. Januar 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Erneut sind wir mit einer Maximalforderung des VCS konfrontiert. Der VCS möchte eine Qualitätsstufe A für den Veloverkehr. Das kann er schon fordern – er hat ja diesen Qualitätsstandard selbst aufgestellt. In der Begründung erwähnt er Normen der Stiftung Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), dabei gibt es dort nirgends einen Qualitätsstandard A. Das ist eine selbsterfundene Breite, die absolut unverbindlich ist. Wir sind nun in Zürich damit konfrontiert, dass die Stadt organisch gewachsen ist, lange bevor die VSS-Normen existierten. Eine VSS-Norm sieht beispielsweise vor, dass eine Fahrbahn drei Meter breit sein soll. Jetzt fordert Markus Knauss (Grüne) eine Velostreifenbreite von 1,80 Metern. Das heisst, für den MIV und den öV würden gerade einmal 1,20 Meter übrigbleiben. Wo sollen MIV und öV denn noch durchfahren – teilweise auf dem Radstreifen? Das kann ja auch nicht im Sinne der Sicherheit sein. Im Übrigen besagt das Bundesgesetz, dass die Minimalbreite eines Velostreifens ein Meter ist. In diesem Fall ist der heutige Standard mit 1,25 Metern zwar nicht luxuriös, aber ausreichend. 1,80 Meter soll eingesetzt werden für ein saisonales Binnentransportmittel, das lediglich zur Personenförderung dient und dies auch nur bei schönem Wetter. So etwas können wir selbstverständlich nicht unterstützen. Es stimmt sehr wohl, dass das ASTRA die Idee des VCS bezüglich der

Velostreifenbreite unterstützte. Es ist jedoch noch nichts in Stein gemeisselt. Hier vorseilenden Gehorsam walten zu lassen, ergibt absolut keinen Sinn. Ich bitte Sie daher, unseren Ablehnungsantrag zu unterstützen.

Weitere Wortmeldungen:

Sebastian Vogel (FDP): Auch wir wünschen uns breitere Velowege, kommen aber aufgrund der engen Platzverhältnisse in unserer Stadt zum Schluss, dass dies nicht überall sinnvoll ist. 1,80 Meter ist breiter, als ein Velo lang ist. Wir befürchten bei einer Umsetzung dieses Postulats, dass die Velostreifen auf Kosten der Parkplätze entlang der Strassen verbreitert würden, was uns als gewerbefreundliche Partei nicht überall passen kann. Wo es keine Parkplätze hat, gibt es öV-Spuren – die Problematik von Mischverkehr ist bekannt. Dort, wo es weder Parkplätze noch öV-Spuren hat, würde es eine Verschmälerung der Trottoirs bedeuten, was wiederum für die Fussgänger unangenehm ist. Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Sarah Breitenstein (SP): Ich möchte Derek Richter (SVP) widersprechen. Velostreifen von lediglich 1,25 Metern sind nicht seriös, so enge Velowege entsprechen auch gemäss diversen Studien nicht mehr dem aktuellen Wissen. Zum Vergleich: Die Stadt Bern hat den Masterplan Velo angepasst. Dort wird die optimale Breite auf 2,50 Metern gesetzt und die Mindestbreite auf Haupttrouten beträgt 1,80 Meter. Mit der Forderung des Postulats für die 1,80 Meter für Standard A liegt man noch darunter. Wird mehr Platz für Velos geschaffen, bedeutet dies mehr Sicherheit auf der Strasse für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Auch das Überholen wird einfacher. Auf breiteren Velowegen ist auch das Fahren mit Anhängern gut möglich und dann dient das Velo nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Warentransport. Wir unterstützen dieses Postulat.

Ernst Danner (EVP): Die EVP hat im Sinne einer evidence based science im letzten Sommer untersucht, wie breit die Velostreifen in Zürich Nord sind. Als langjähriger, 66-jähriger Velofahrer diente ich als Testperson. Wir haben einen Velostreifen von 1,80 Metern Breite gefunden. Das ist das Paradies. Man kann nebeneinander herfahren. Es hat sehr viele Velostreifen, die ungefähr 1,40–1,50 Meter breit sind. Das geht noch. Wenn der Streifen aber unter 1,40 Meter breit ist – 1,25 Meter und darunter – wird es unsicher. Da hatte ich subjektiv das Gefühl, das sei ungenügend. Diese schmalen Streifen sollten vermieden werden. Hingegen befand ich 1,40 Meter für ausreichend. Ich bin bereits in einem Alter, in dem das Gleichgewicht nicht mehr gleich gut ist wie mit vierzig Jahren. Wenn Ihr die Forderung eines Minimums von 1,40–1,50 Metern gestellt hättet, hätten wir mitmachen können. 1,80 Meter halten wir für einen Luxus. Der Standard sollte nicht so hoch angesetzt werden. Uns ist wichtiger, dass möglichst überall eine Breite von 1,40–1,50 Meter realisiert wird. Wir haben den Verdacht, dass dieses Postulat indirekt ein multifunktionales Instrument ist, um Parkplätze abzubauen. Unsere Position ist immer noch der bisherige Kompromiss, der nicht abbaut, aber auch nicht vermehrt. Wenn Ihr die Forderung nicht auf 1,50 Meter senkt, können wir den Vorstoss leider nicht unterstützen.

Markus Merki (GLP): Die GLP unterstützt das Postulat aus dem einfachen Grund, dass der momentane Standard tiefer als die Norm ist. Die VSS plant, die Normen zu überarbeiten. Daher sehen wir keinen Grund, warum die Stadt Zürich die Standardbreiten nicht dementsprechend überarbeiten sollte.

Res Marti (Grüne): Derek Richter (SVP), es geht hier nicht um nationale Vorgaben, es geht nicht um VSS-Normen. Es geht um Qualitätsstandards, die sich die Stadt Zürich selbst gegeben hat. In der Realität werden in der Regel nicht 1,50 Meter umgesetzt,

sondern 1,25 Meter. Unsere Hoffnung ist, dass bei einem Ziel von 1,80 Metern wenigstens 1,50 Meter eingehalten werden.

Martin Bürki (FDP): Ich dachte immer, die Grüne Partei kümmere sich um die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Was Ihr hier vorschlägt, bewirkt genau das Gegenteil. Das Problem in Zürich sind im Moment nicht zu wenig breite Velowege, sondern gar keine Velowege. Um dies zu verbessern, müssen wir pragmatisch vorgehen. Mit dieser Maximalforderung wird überhaupt nichts passieren und es werden noch weniger Velowege gebaut als bisher. Ich wurde beispielsweise beim Talacker schon mehrfach beinahe über den Haufen gefahren – dort wäre ich bereits über einen 1,25 Meter breiten Veloweg froh. Je schmaler die Velowege sein dürfen, desto eher wird einer gebaut und desto eher gibt es mehr Sicherheit für Velofahrer.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Wir haben gehört, dass die Normen in Überarbeitung sind. Das wäre ein guter Grund, dass wir mit dem Ganzen zuwarten, bis diese Normen endlich überarbeitet sind. Der Qualitätsstandard, der hier postuliert wird, ist ein Luxusstandard. Falls wir diesem Luxusstandard zustimmen, wächst das Anspruchsniveau der Grünen an und sie werden bald zwei Meter breite Velowege fordern. Das Postulat will entweder ermöglichen, dass man parallel nebeneinander fahren kann, oder dass der MIV wenn immer möglich behindert wird. Beide Gründe sprechen nicht für die Zustimmung zu diesem Luxus-Postulat.

Stephan Iten (SVP): Es ist scheinheilig, dass jetzt 1,80 Meter gefordert werden, damit man 1,50 Meter bekommt. Wenn Ihr 1,80 Meter fordert, wollt Ihr 1,80 Meter. Ich sehe es kommen, dass es bei jeder Weisung heisst, der Velostreifen sei nur 1,50 Meter, der Standard läge aber bei 1,80 Metern. Es wurde mal über Nacht am Bucheggplatz ein 1,80 Meter breiter Veloweg gemacht. Dafür hat man einfach eine Spur abgebaut. Das ist Euer eigentliches Ziel. Gestern fuhr ich auf der Gessnerallee, ich fand mich dort plötzlich auf einem enorm breiten Veloweg. Auch dort: Ein Spurabbau. Gebt es doch zu, dass Ihr gerne eine eigene Spur für das Velo hättet, möglichst ebenfalls drei Meter breit. Dann kann man überholen, miteinander schwatzen und zu dritt nebeneinander fahren. Es geht Euch nicht um 1,50 Meter. Ihr fordert 1,80 Meter, Ihr wollt 1,80 Meter und Ihr werdet dies auch einfordern.

Florian Utz (SP): Es geht bei dieser Debatte um ein wichtiges Thema für unsere Stadt. Ernst Danner (EVP), Du hast gesagt, dass 1,80 Meter das Paradies sei. Selbst für mich als säkulare Person ist dieses Wort absolut positiv besetzt. Deshalb möchte ich auch Euch einladen, für das Paradies zu stimmen. Du hast auch gesagt, du fährst seit sechzig Jahren Velo, dass 1,25 Meter zu wenig sind und 1,50 Meter OK. Dies halte ich durchaus für eine realistische Einschätzung eines erfahrenen Velofahrers. Es gibt jedoch auch Leute mit weniger Veloerfahrung. Für diese ist 1,80 Meter definitiv besser als 1,50 Meter. Wir haben Erfahrungen mit 1,80 Meter breiten Spuren, beispielsweise bewährt sich diese Breite in der Europaallee bestens. Nebenan hat es sogar noch Parkplätze mit ausreichend Abstand, damit die Türen nicht in den Veloweg hinein geöffnet werden. Es ist also umsetzbar. Aus dem Freisinn wurde argumentiert, dass es mehr Velowege gibt, je schlechter die Norm ist. Wenn dies so wäre, hätten ja bis 2012 – als erst ansatzweise Normen vorhanden waren – Velowege geradezu aus dem Boden schiessen müssen. Seit 2012 hätte es laut dieser Logik immer weniger Velowege geben müssen, und inskünftig gäbe es gar keine mehr. Genau das Gegenteil ist der Fall. Je ambitionierter man ist, umso mehr wird umgesetzt. Auch mit Res Marti (Grüne) habe ich eine Differenz, wenn er sagt, dass 1,80 Meter das Ziel sei, aber 1,50 Meter ausreichend. Natürlich muss eine Güterabwägung gemacht werden, natürlich muss der Einzelfall betrachtet werden. Es kann durchaus sein, dass im Einzelfall 1,80 Meter eine zu grosse

Herausforderung ist und man einen Kompromiss von 1,50 Meter machen kann. Wir finden 1,80 Meter müssen aber klar das Ziel sein. Deshalb sagen wir überzeugt Ja zu diesem Postulat.

Johann Widmer (SVP): *Ich gehöre zu den velofahrenden SVPlern. Ich bin froh, dass Ihr da drüben zugegeben habt, dass Ihr nicht velofahren könnt. Man kann auch auf einem schmalen Velostreifen fahren, sogar mit Plakaten im Anhänger. Insofern finde ich die Velowege in der Stadt breit genug und ich sehe nicht ein, wofür diese so unsägliche Verbreiterung nützlich sein soll. Man muss schliesslich auch mit dem Auto noch fahren können. Das Postulat hat nur ein Ziel, nämlich den Individualverkehr auszubremsen und nur noch Einbahnverkehr zu ermöglichen. So viele Velos sehe ich auf den Strassen auch nicht, dass das notwendig wäre.*

Martina Zürcher (FDP): *Ich möchte Euch 1,80 Meter vor Augen führe: Albert Leiser (FDP) ist 1,80 Meter gross. Mein Velolenker ist 63 Zentimeter breit. Bei 1,80 Meter könnten also drei nebeneinander fahren. Hätten wir zu viel Platz, wäre das ja in Ordnung – aber in der Stadt Zürich ist es nicht möglich. Am Schluss kann man die Busspur nicht mehr von der Velospur unterscheiden. Ich bitte Sie, vernünftig zu sein. 1,50 Meter ist schon gut. Und dort, wo es dafür keinen Platz hat, ist ein schmalerer Velostreifen besser als gar keiner.*

Urs Riklin (Grüne): *Ich finde die Wortwahl von Luxus im Zusammenhang mit Velostreifen und sonstiger Veloinfrastruktur sehr unangemessen. Vielleicht tönt 1,80 Meter nach viel, aber diese Breite ist notwendig. In der Diskussion habe ich von der SVP gehört, dass man angeblich zu dritt nebeneinander fahren könne. Auf der Autospur von drei Metern fährt eine Person auf vier Rädern vorbei – das ist ein Luxus. Es wird in der Diskussion nur dran gedacht, dass ein Velo auf 1,80 Metern fährt. Haben Sie schon einmal einen Kinderanhänger an Ihrem Velo mitgeführt? Dann braucht es 1,80 Meter, damit andere Velofahrer überholen können. Im Veloverkehr haben wir neu ganz unterschiedliche Geschwindigkeiten. Wir haben Velofahrer, die mit Muskelkraft vorankommen. Weiter gibt es die langsamen und die schnellen E-Bikes. Dazu kommen noch Elektrotrottinette und andere Verkehrsteilnehmerinnen, die sich den Raum teilen. Gerade im urbanen Raum haben zudem Cargo-Bikes ein grosses Potenzial für Gewerbetreibende und Private, Güter emissionsfrei durch die Stadt zu transportieren. Dafür braucht es breitere Velostreifen.*

Res Marti (Grüne): *Wir wollen natürlich die 1,80 Meter. Wir sind einfach realistisch genug, dass es am Schluss in den meisten Fällen nur 1,50 Meter sein werden. Stephan Iten (SVP), an der Gessnerallee hat es keinen Velostreifen. Dort hat es eine Trottoirführung im Mischverkehr mit den Fussgängern, leider sogar noch über Pflastersteine. Johann Widmer (FDP), auch Sie unterliegen einem Grundlagenirrtum. Wir wollen nicht Velowege bauen für jene, die heute schon mutig genug fürs Velofahren sind. Wir wollen Velowege bauen für jene, die sich heute noch nicht trauen.*

Derek Richter (SVP): *Die Voten der linken Seite haben eindeutig gezeigt, dass sie alles wollen und dazu noch ein bisschen mehr. Sarah Breitenstein (SP), wenn ich von Warenverkehr spreche, spreche ich von gewerblichem Warenverkehr mit bis zu vier Tonnen schweren Fahrzeugen. Du sprichst von einem privaten Einkaufsverkehr, das kann man nicht vergleichen. Urs Riklin (Grüne), was soll dies denn anderes sein als Luxus? Wir hätten selbst mit fünf Meter breiten Velowege kein Problem, wenn wir den Platz dafür hätten. Wir wissen einfach nicht, woher wir den Platz für so breite Velostreifen nehmen sollen. Es gab einmal eine Stadträtin, die gesagt hat, Zürich sei gebaut. Da bin ich einig mit ihr. Bezüglich der verschiedenen Geschwindigkeitskategorien muss ich sagen, dass*

man bereits heute überholen kann. Man muss den vorhandenen Platz teilen, mit egoistischen Lösungen kommen wir nicht weiter. Lehnen Sie das Postulat deshalb ab.

Stephan Iten (SVP): *Lieber Res Marti (Grüne), ich entschuldige mich höflichst – ich meinte die Lagerstrasse, nicht die Gessnerallee. Urs Riklin (Grüne), die Veloanhänger für Kindern sind unserem Wissen nach 80 Zentimeter breit. Wir haben bei 1,25–1,50 Meter also immer noch ausreichend Platz, auch mit Schwanken. Bezüglich der drei Meter, die für die Autos angeblich Luxus sein sollen. Diese Fahrbahnen werden nicht nur von Autofahrern genutzt. Die ganze Stadt Zürich profitiert von diesen drei Metern, sie wird nämlich durch Lastwagen versorgt. Im Vergleich mit den Velowegen werden die drei Meter sicherlich besser genutzt. Wir hören ständig, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer Sicherheit brauchen. Wenn Ihr das Velofahren sicher machen wollt, haltet Euch an das geltende Verkehrsgesetz. Wie sicher ist es, wenn man bei Rot über die Kreuzung fährt? Da bringen auch 1,80 Meter keine Sicherheit. Wer garantiert uns, dass die 1,80 Meter Velowege dann auch genutzt würden? Wenn alle wie heute auf dem Trottoir statt auf dem Velostreifen fahren, wären die 1,80 Meter umsonst.*

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

STR Richard Wolff: *Im Verkehr gibt es verschiedene wichtige Themen. Das erste ist die Sicherheit. Wir müssen um einen möglichst sicheren Verkehr besorgt sein, der möglichst wenig Verletzte und Tote zur Folge hat. Über die letzten Jahrzehnte fand diesbezüglich eine stetige Verbesserung statt. Im Durchschnitt haben wir eine sehr gute Verkehrspolitik. Wir sind mit viel mehr Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern konfrontiert, haben aber trotzdem weniger Schäden. Neben der Sicherheit ist die Umweltverträglichkeit ein grosses Thema. Wir brauchen möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel, die also möglichst wenig CO₂ ausstossen und möglichst wenig zu einer weiteren Verschlechterung des Klimas beitragen. Am ökologischsten ist der Fussverkehr, der Veloverkehr folgt vermutlich an zweiter Stelle, und an dritter der öV – oder umgekehrt, je nach zurückgelegten Kilometern. Irgendwann folgt dann noch das Auto. Das dritte Thema, mit dem wir uns in Zürich auseinandersetzen müssen, ist die wachsende Stadt. Wir haben innert relativ kurzer Zeit 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner mehr, wir haben mehr Arbeitsplätze und Besucherinnen. Es steht uns aber eine gleichbleibende Strassenfläche zur Verfügung. Der Raum ist knapp, das kann niemand bestreiten. Auf diesen knappen Raum bestehen verschiedene Ansprüche und Bedürfnisse. Wir wollen möglichst viel Platz für die Fussgänger, wir wollen breite und bequeme Trottoirs auch für Kinderwagen. Wir brauchen mehr Bäume, auch in den Strassen und Alleen. Wir wollen einen ausgebauten öV und wir wollen jenen Autoverkehr, der für die Versorgung der Stadt notwendig ist. Ich verstehe nicht ganz, wie ausgerechnet jene, die am meisten Platz auf den Strassen haben am lautesten jammern, dass ihnen etwas weggenommen würde. Liebe Vertreterinnen und Vertreter der MIV-Lobby: Wenn wir den Raum aufgrund neuer Bedürfnisse neu verteilen, kann es sein, dass Sie etwas beitragen und abgeben müssen. Dies verlangen Respekt, Wachstum, Vernunft und die Verhältnismässigkeit. Niemand hier drin möchte, dass die Milch nicht mehr geliefert werden kann. Die Autos sollen fahren dürfen. Ich weiss aber nicht, ob alle Pendlerinnen und Kinogänger ebenfalls Milch bringen. Die Velos haben sicherlich heute noch zu wenig Raum. Deshalb ist es richtig, diese Standards zu überprüfen, damit Velofahrende auch bei steigendem Aufkommen sicher und komfortabel in der Stadt unterwegs sein können. Markus Knauss (Grüne), die Standards werden überprüft. Der Auftrag ist bereits erteilt, den Masterplan Velo zu aktualisieren. Deshalb nehmen wir das Postulat gerne entgegen.*

Das Postulat wird mit 79 gegen 37 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2053. 2019/60

Postulat von Simone Brander (SP), Eduard Guggenheim (AL) und 1 Mitunterzeichnenden vom 06.02.2019:

Erstellung der Stationen des Veloverleihs «Züri Velo» ohne Beeinträchtigung der Sicherheit des Fussverkehrs

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

***Simone Brander (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 903/2019): Mit diesem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, zu prüfen, wie die Stationen des Veloverleihsystems «Züri Velo» so aufgestellt werden können, dass sie nicht zulasten der Sicherheit des Fussverkehrs gehen. Ich möchte es vorwegnehmen: Ich bin grosser Fan des Veloverleihsystems. Dieser Vorstoss richtet sich in keiner Weise dagegen. Damit es ein Erfolg bleibt, müssen Konflikte mit dem Fussverkehr verhindert und die entsprechenden Mischverkehrsflächen aufgehoben werden. Als wir den Vorstoss im Februar eingereicht haben, mussten wir feststellen, dass praktisch sämtliche dazumal realisierten Stationen auf Kosten des Fussverkehrs – das heisst auf Trottoirs oder Plätzen – eingerichtet wurden. Dies widerspricht klar dem politischen Auftrag aus der Gemeindeordnung, den öV, den Fuss- und den Veloverkehr zu fördern. Veloverkehr und Fussverkehr dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Im Postulat habe ich verschiedene Probleme aufgelistet, die sich in diesen Mischverkehrsflächen stellen. Wenn die Velostationen auf Trottoirs aufgestellt werden, werden direkte Wege und Quermöglichkeiten für den Fussverkehr verhindert, so zum Beispiel vor dem Hauptgebäude der ETH. Zudem bleibt dann nur die Zufahrt übers Trottoir, was absurd ist, da die Dienstabteilung Verkehr ein Gutachten veröffentlicht hat, das besagt, dass keine Velos mehr auf dem Trottoir signalisiert werden sollen. Um die Velos zu bewegen, sind überbreite Lastwagen im Einsatz, die ebenfalls ein Sicherheitsrisiko auf dem Trottoir darstellen. Die Veloverleihstationen sind zudem nicht taktil erfassbar abgegrenzt. Für Menschen mit Sehbehinderung stellt dies ebenfalls ein Sicherheits- und Verletzungsrisiko dar. Deshalb wäre es besser, dass die Stationen nicht zulasten des Fussverkehrs erstellt würden. An der Sihlfeldstrasse hat es eine Station, wo ein Baum und die Station so schlecht koordiniert sind, dass man zu Fuss auf der Strasse gehen muss, wenn man durchkommen möchte. Auf dem Steinfelsplatz müssen die Velos vor einer Sitzbank abgestellt werden, die dann blockiert ist. Inzwischen hat der Stadtrat das Problem erkannt und man versuchte, neue Stationen nicht mehr auf Kosten von Fussverkehrsfläche zu realisieren, wofür ich sehr dankbar bin. Es gibt aber noch viele Stationen, die zu Konflikten führen. Deshalb danke ich für die Unterstützung für dieses Postulat.*

***Stephan Iten (SVP)** begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. März 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Simone Brander (SP), Du hast soeben STR Richard Wolff gelobt, dass er das Problem erkannt habe. Das hat er auch gesagt, als wir forderten, dass die Stationen nicht auf Parkplätzen oder bestehenden Veloabstellplätzen eingerichtet werden sollen. Die Sihlfeldstrasse ist ein Beispiel – aber ich habe Dir auch mal ein Foto der Eggbühlstrasse geschickt. Heute werden die Trottoirs laut VSS-Norm vier Meter breit gebaut. Von daher kann der Platz auf den Trottoirs kein so grosses Problem darstellen. In den Baumalleen platziert man die Stationen zwischen den Bäumen. Da sehe ich auch kein Problem. Das Beispiel Limmatquai wurde schön*

ausser Acht gelassen. Dort wurde auf einem extrem schmalen Trottoir eine Velostation errichtet – soll die denn auf die Tramgleise gelegt werden? Der Platz ist einfach begrenzt. Das staatliche Velosystem wurde von Euch gefordert. Wir verdanken es STR Filippo Leutenegger, dass es nur ein teilweise staatliches Veloverleihsystem geworden ist. Es wird noch reklamiert, es sei ein Verstoss gegen die Gemeindeordnung. Das ist es nicht. Was dachtet Ihr denn, wo diese Velos hingestellt werden? In der Motion stand darüber kein Wort. Im Moment haben wir ja noch den Bericht pendent. Wenn Ihr mit dem System nicht zufrieden seid, könnt ihr den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen. Wenn es verboten ist, auf dem Trottoir zu fahren, muss ich das Velo halt bis zur Strasse stossen. Wenn sich alle an die Richtlinien halten würden, bestünde kein Risiko. Damit sich alle daran halten, ist eine gewisse Durchsetzung notwendig. Wir haben immer gesagt, dass dieses Verleihsystem sicher nicht zu einer Abnahme des MIV beitragen wird. Es wird rege von Touristen genutzt und von Menschen, die einen kurzen Weg beispielsweise zwischen Bahnhof und Büro zurücklegen müssen. Weiter werden diese Velos auch nur bei schönem Wetter genutzt. Wenn also mit diesem teilstaatlichen Veloverleihsystem keine Reduktion des MIV erreicht wird, möchten die SP und die Grünen den MIV zusätzlich einschränken. Im Postulat steht, dass die Stationen auf Parkplätzen errichtet werden sollen. Ein Spurenabbau ist zwischen den Zeilen zu entnehmen. Das geht nicht. Wir sind damit einverstanden, dass die grossen Lastwagen, die die Velos verteilen, auf dem Trottoir mühsam sind. Sie könnten die Beladung der Velos am Strassenrand erledigen. Wenn wir schon ein Veloverleihsystem haben, wenn wir schon umweltfreundlich sind und in der Stadt Zürich auf das Velo setzen, verstehe ich nicht, warum man mit Lastwagen Velos herumtransportiert. Es gibt Veloanhänger, mit denen Velos transportiert werden können. Diese brauchen weniger Platz und stören weniger. Es ist klar, dass wir diesen MIV-einschränkenden Vorstoss nicht unterstützen.

Weitere Wortmeldungen:

Matthias Probst (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag: Ich sage genau das gleiche wie Stephan Iten (SVP), einfach das Gegenteil. Ich melde mich aus einem anderen Grund. Wie Ihr sehen könnt, haben die Grünen den Vorstoss nicht mitunterzeichnet. Wir kamen zum Schluss, dass wir uns durchaus dahinterstellen können, wir bräuchten allerdings eine kleine Anpassung. Grundsätzlich sind wir grosse Fans von «Züri Velo» und finden, dass es ein Erfolg ist. Wenn Infrastruktur im öffentlichen Raum aufgestellt wird, ist es klar, dass dafür Raum benötigt wird. Wir hatten Mühe mit dem Vorstoss, weil er nur erwähnt, wo die Stationen nicht stehen sollen. Wir finden, man kann auch erwähnen, wo die Infrastruktur stehen soll. Der Verkehrsraum in der Stadt Zürich ist knapp, und leider ist fast der ganze öffentliche Raum inzwischen zu Verkehrsinfrastruktur geworden, was ich sehr bedauere. Wir sind der Ansicht, dass es nicht sinnvoll ist, diese Velos ausschliesslich auf Trottoirs zu stellen, aber auch, dass es auch Orte gibt, wo es nicht anders geht. Aus grüner Perspektive macht es Sinn, wenn diese Velos prioritär dort stehen, wo der Raum am wenigsten gebraucht wird, nämlich dort, wo wir heute Parkflächen für den MIV haben. Wir möchten deshalb eine Textergänzung vorschlagen. Die Klammer mit Inhalt «keine Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr, keine Zufahrt über das Trottoir» finden wir zu einschränkend. Viele Stationen könnten dann nicht mehr realisiert werden. Deshalb würden wir die Klammerbemerkung streichen und stattdessen folgende Ergänzung einfügen: «sondern möglichst auf Parkflächen des MIV», um dem Stadtrat eine klare Priorität mitzugeben. Mit dieser Ergänzung halten wir das Postulat für gut. Es würde der Verwaltung die Legitimation geben, bei der Positionierung der Verleihstationen etwas mutiger zu planen.

Olivia Romanelli (AL): Ich möchte ein noch neueres positives Beispiel einer «Züri Velo»-Station erwähnen. Anfangs November wurden vor der Jugendherberge in Wollishofen zwei Autoparkplätze aufgehoben und Parkplätze für 20 «Züri Velo» geschaffen.

Für den Individualverkehr bedeutet das also auf einen Schlag zehn Mal so viele Parkplätze auf der gleichen Fläche. Man gelangt über das Trottoir zu den Velos und fährt dann auf der Strasse los. In diesem Fall eine gute Planung und ohne Gefahren für den Fussverkehr. Ich habe aber Zweifel, ob es die Touristinnen und Touristen schaffen werden, bei den vielen Verkehrsinseln auf der Mutschellenstrasse richtig einzuspüren und ob sie gefahrlos und legal den Weg über die völlig unübersichtliche Kreuzung beim Wafenplatz/Bederstrasse/Brandschenkestrasse in Richtung Stadt oder auf dem Rückweg über die Klopstockstrasse/Bederstrasse/Rieterstrasse finden werden. Die Bodenmarkierungen für den Veloverkehr fehlen auf diesen Kreuzungen weitgehend. Wichtig ist der Grundsatz, dass der Veloverkehr nicht zulasten des Fussverkehrs ausgebaut wird, aber zulasten der Autoparkplätze.

Andreas Egli (FDP): *Ich oute mich als Skeptiker des «Züri Velo». Ich sah mehrfach, wie zwei, drei «Züri Velo» aus der City zurück nach Höngg gefahren wurden, notabene von einem riesigen Anhänger, gezogen von einem Diesellastwagen. Das ökologische Argument leuchtet mir nicht ein. Es ist eine Besspassung von einigen Touristen. Ich stelle mir unter vernünftiger Verkehrspolitik etwas Anderes vor als Velostationen und Diesellastwagen auf der Strasse. Das führt schnell zu mehr Staus, womit auch der öV in Mitleidenschaft gezogen wird. Vor diesem Hintergrund muss man sagen, dass die wenigsten Velofahrer vom Auto auf ein «Züri Velo» umsteigen. Die meisten werden dies bei schönem Wetter auf Kosten des öV tun. Der ökologische Aspekt ist fragwürdig, der Platzaspekt ist fragwürdig, weil es auf den Strassen ebenfalls keinen Platz gibt und es zu Verkehrschaos und Behinderungen des öV führen würde. Insgesamt ist dies kein guter Vorstoss. Ganz abgesehen davon ist er sowieso obsolet, weil gemäss meinem Kenntnisstand nicht geplant ist, weitere «Züri Velo»-Stationen zu bauen.*

Markus Merki (GLP): *Über «Züri Velo» gibt es innerhalb unserer Fraktion verschiedene Meinungen. Es geht hier nur um die Stationen. Die GLP lehnt dieses Postulat auch mit der vorgebrachten Textänderung ab. Wir haben das Postulat 2018/467 ebenfalls abgelehnt, das keine Velostationen auf Autoparkplätzen und keine Einschränkungen für den Fussverkehr forderte. Die Begründung bleibt die gleiche. Man kann kein neues System einführen, das Platz beansprucht und keine Anspruchsgruppe bereit ist, Flächen aufzugeben. Es braucht eine Kompromissfähigkeit. Es muss situativ ermittelt werden, wo die Stationen am besten platziert werden. Wir unterstützen diesen Vorstoss so nicht.*

Claudia Rabelbauer (EVP): *Die EVP sieht dieses Postulat wie der Vorredner der GLP. Wir sind ebenfalls der Ansicht, dass es dieses Postulat nicht braucht. Diese Veloabstellplätze stehen nicht ausschliesslich in Fussgängerbereichen, bereits heute wurden Parkplätze abgebaut. Wir lehnen das Postulat in seiner Einseitigkeit ab.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Es wurde bereits gesagt, dass das Postulat obsolet ist. Wir müssen aber über die vorgeschlagene Textänderung sprechen. Sie belegt das, was ich bereits im letzten Votum erwähnt habe, nämlich dass die Grünen dem progressiv steigenden Anspruchsniveau aufsitzen. Jetzt fordert Matthias Probst (Grüne) mehr, als in diesem Postulat überhaupt schon drin ist. Man gibt den Grünen den kleinen Finger, dann wollen sie die ganze Hand – und wenn man ihnen die Hand gibt, reissen sie einem schlussendlich den Arm aus. So kann keine Demokratie gepflegt werden.*

Simone Brander (SP) *ist mit der Textänderung einverstanden: In der Begründung des Postulats steht bereits, dass die Stationen des «Züri Velo» auf Fahrbahnebenen und Parkplätzen angeordnet werden sollen. Deshalb bin ich gerne bereit, diese Textänderung anzunehmen.*

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Stationen des Veloverleihs «Züri Velo» nicht zu Lasten der Sicherheit des Fussverkehrs, sondern möglichst auf Parkflächen des MIV (z. B. keine Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr, keine Zufahrt über das Trottoir) zu erstellen sind.

Das geänderte Postulat wird mit 67 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2054. 2019/84

Interpellation von Ernst Danner (EVP), Albert Leiser (FDP) und 17 Mitunterzeichnenden vom 06.03.2019:

Einführung der Haushaltbioabfallentsorgung vor 6 Jahren, Entwicklung der Anzahl Grünabfuhrabonnements, Öko- und Energiebilanz des Einsammelns, zusätzlich lieferbare Energiemenge und Produktionskosten von Biogas im Vergleich zur Verbrennung mit dem Haushaltkehricht, Kostenrechnung für das Einsammeln und die Verwertung sowie Auslastung der heutigen Biogasanlage

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 627 vom 10. Juli 2019).

Ernst Danner (EVP) nimmt Stellung: Ich möchte mich beim Stadtrat für die ausführliche Antwort zu unserer Interpellation bedanken. Vor rund sechs Jahren wurde die Haushaltbioabfallentsorgung eingeführt und wir produzieren daraus Biogas. Es ist damit Zeit für einen kurzen Rückblick und eine Bilanz. Die Antwort des Stadtrats zeigt, dass die Haushaltbioabfallentsorgung eine gewisse Problematik aufweist. Ich möchte dies in vier Punkten darlegen. Punkt eins sind die Kosten. Die Entsorgungsgebühren mussten um ungefähr fünfzig Prozent erhöht werden. Dies belastet einerseits die Hausbesitzerinnen, aber auch die Mieter, die die Nebenkosten schlussendlich tragen müssen. Punkt zwei ist die Energiebilanz. Im Vorfeld ging man davon aus, dass die Energiebilanz mindestens neutral sein müsste. Das heisst, dass der Ertrag aus dem Biogas ungefähr gleich viele Kilowatt-Stunden gibt, wie wenn man den Abfall wie bisher verbrennen würde. Wenn ich das richtig gelesen habe, ist die Bilanz negativ. Die Biogasproduktion weist ein Defizit von ungefähr 200 Kilowatt-Stunden pro Jahr auf. Das entspricht dem Energiebedarf von ungefähr fünfzig Wohnungen. Die Energie, die wir nicht mit Kehrlichtverbrennung produzieren, wird immer durch fossile Energie gedeckt. Es besteht also ein Minus von 200 Kilowatt-Stunden fossiler Energie. Punkt drei ist die Ökobilanz. Der Stadtrat schreibt, die Gesamtergebnisse der energetischen CO₂-Bilanz sei in etwa ausgeglichen. Das heisst, er geht von einer leicht positiven Ökobilanz aus, was mir nicht vollständig einleuchtet. Natürlich sind geschlossene Stoffkreisläufe immer eine gute Sache. Aber wenn der Effekt so minim ist, dass wir am Schluss weniger Energieproduktion in Kauf nehmen, bin ich nicht sicher, ob sich das wirklich lohnt. Der vierte Punkt ist, dass bis heute keine Nachkalkulation der Bilanzen stattgefunden hat. Das Ganze beruht auf einer Studie von 2006. Alexander Jäger (FDP) war damals der grosse Propagator. Ich war in der Kommission und habe dem auch zugestimmt. Ich war zu wenig bewandert, als dass ich die Bilanzen hätte nachrechnen können. Es wäre jetzt an der Zeit, die Ökobilanz anhand der effektiven Daten aus dem Betrieb in der Stadt Zürich nochmals zu überprüfen und dann zu entscheiden, ob es sich lohnt, die Mehrkosten von fünfzig Prozent zulasten der Hauseigentümer und Mieterinnen in Kauf zu nehmen. Für mich ist das ein Beispiel, dass öko nicht immer gleich öko ist und am Schluss nur Mehrkosten resultieren. In diesem Sinn bitte ich den Stadtrat, dies nachzukalkulieren und in einem der nächsten Geschäftsberichte zu präsentieren.

Weitere Wortmeldungen:

Matthias Probst (Grüne): Wir haben dieser Biogasanlage im vollen Wissen darum zugestimmt, dass wir dort eine schlechtere Energiebilanz haben werden, als wenn wir den Abfall einfach verbrennen würden. Dies ist keine neue Information. Es war klar, dass die Energiebilanz nicht ausschlaggebend sein wird, um diese Anlage zu bauen. Man kann nicht die Produktion an Kilowatt-Stunden aus Biogas vergleichen mit dem Wärmeabsatz und der Stromproduktion des Hagenholz. Das sind komplett unterschiedliche Energie-Güter. Worüber wir schlussendlich diskutieren müssen, ist, welche Stoffkreisläufe wir in dieser Stadt wollen. Diese Debatte haben wir dazumal geführt. Entgegen dem Willen des Stadtrats haben wir uns entschieden, eine Systemänderung anzustreben und dass wir jene Stoffe, die man nicht verbrennen und schlussendlich auf einer Deponie entsorgen muss, lieber kompostieren und zurück ins System bringen möchten. Mich würden die tatsächlichen Bilanzen ebenfalls interessieren. Ich möchte aber davor warnen, dafür lediglich Zahlen miteinander zu vergleichen. Es ist sehr umstritten, wie man kalkuliert und es ist auch eine politische Frage, welchem Parameter man wieviel Gewicht gibt und was die Systemgrenzen einer solchen Betrachtungsweise sind. Es macht nichtsdestotrotz Sinn, dies anzuschauen. Ich bin inzwischen gegenüber dieser Anlage etwas skeptischer geworden, wenn ich sehe, in welcher Qualität der Kompost dort herauskommt. Da gibt es Optimierungspotenzial. Vom pädagogischen Aspekt her würden wir vielleicht mehr erreichen, wenn wir wieder dazu übergangen, in den Quartieren offene Kompostplätze zu fördern, damit die Leute verstehen, dass ihr Müll auch wiederverwertbarer Rohstoff ist. Ich fände es gut, wenn wir wieder einmal eine fundierte Kreislaufdebatte führen würden hier im Parlament. Ich wehre mich aber dagegen, dies so negativ darzustellen. Ich wehre mich insbesondere dagegen, wenn man nicht miteinander vergleichbare Energiezahlen vergleicht. Wir sollten eine Diskussion darüber führen, was wir mit dem gewonnenen Biogas und dem Kompost machen. Die Energiebilanz sieht beispielsweise viel besser aus, wenn das Biogas nicht in Einfamilienhäuser verheizt, sondern dort eingesetzt wird, wo wir wirklich hochwertige Energie brauchen. Dies könnte auch im Rahmen der Energiestrategie diskutiert werden.

Andreas Kirstein (AL): Ich bin Ernst Danner (EVP) dankbar für die Interpellation und dem Stadtrat für die klare und kurze Beantwortung. Matthias Probst (Grüne), was wir hier gehört haben, ist eine wunderbare Übung in Wegdiskutieren von schwierigen Zahlen. Von verschiedenen Qualitäten an Kilowatt-Stunden zu sprechen, verschleiert nur, dass wir jetzt festhalten müssen, was die AL damals schon sah: Am Schluss ist in der Ökologie auch entscheidend, was eine Massnahme konkret bringt. Natürlich macht ein Rückbau nun wenig Sinn. Wir sollten uns aber davor hüten, unbesehen noch dazu zu bauen. Wir müssen uns offen halten für neuere Entwicklungen. Das Biogas hat der Firma Energie 360° geholfen, zu verschleiern, in welchem Geschäftsfeld sie wirklich tätig sind, denn 92 Prozent ihres Umsatzes machen sie im herkömmlichen Gasgeschäft. Nur ein kleiner Anteil davon ist das Biogas. Wenn man den enormen Aufwand und die grossen Investitionen mit dem ökologischen Nutzen vergleicht, muss man sagen, dass das für die Ökologie nicht der grosse Schritt nach vorne war.

Guido Hüni (GLP): Der Bericht ist interessant. Interessant ist aber auch, was eben nicht in diesem Bericht steht. Man könnte leicht zum Schluss kommen, dass es keinen Sinn macht, die Bioabfälle separat zu sammeln, wenn man mit Verbrennen die gleichen Resultate erzielt. Dies ist aber eine Besonderheit in der Stadt Zürich, weil das Hagenholz einen so grossen Wirkungsgrad hat, was an der Anbindung an ein Fernwärmenetz liegt. Ohne das würde die Bilanz ganz anders aussehen. Dass der Kompost verschmutzt ist, muss vorne korrigiert werden, indem man Fremdkörper herausfiltert. In Zukunft wird dies

technisch möglich sein. Jetzt die Anlage abzuschalten und alles wieder in die Kehrichtverbrennungsanlage zu geben, ergibt keinen Sinn. Die vorhandene Vergärungsanlage soll genutzt werden. Wenn der Absatz noch gesteigert werden kann, könnte man sich sogar den Bau einer zweiten Anlage überlegen und entsprechende Skaleneffekte nutzen.

Andreas Egli (FDP): Ich führte die eine oder andere Diskussion mit «Mister Biogasabfall», Alexander Jäger (FDP). Wir waren uns nicht immer einig, namentlich war ich nie begeistert darüber, dass der Bioabfall vom Diesellastwagen eingesammelt wird und dass dieser am Schluss statt in die Kehrichtverbrennung in eine Biogasanlage geht. All unsere Gemüseresten ergeben kein zählbares Ausmass an Biogas. Eine zweite Anlage zu bauen, ist illusorisch, wenn man nicht von irgendwo her zusätzlichen Bioabfall in die Stadt Zürich karren möchte. Es stellt sich die Frage, ob es insgesamt nicht sinnvoller ist, in den Hinterhöfen Kompostanlagen zu betreiben, deren Erde dann auch gleich genutzt werden kann. Die Bevölkerung würde dann auch besser schauen, was sie auf den Kompost wirft. Wir haben nun aber diese Biogasanlagen. Diese einfach abzustellen und abzuschreiben, ist kein Thema. Im Moment ist die Anlage gut ausgelastet und produziert Biogas. Wenn man die Anforderungen an die energetische Sanierung von Quartieren und ganzen Stadtteilen anschaut, wenn zur Diskussion steht, ob Gasnetze geschlossen werden und durch anderweitige Energie- und Wärmeversorgungen ersetzt werden sollen, dann stellt sich auch die Frage, was in jenen Gebieten passieren soll, in denen nicht einfach eine Erdsonde montiert werden kann und die man auch nicht einfach mit einer Fernwärmeleitung zusätzlich bedienen kann. Es stellt sich die Frage, ob es dort nicht in Zukunft noch sinnvoller wird, das CO₂-neutrale Biogas in das bestehende Gasnetz einzuspeisen. Das ist auf alle Fälle besser, als alles wieder herauszureissen und irgendwelche Fantasiotechnologien umsetzen zu wollen. Vor diesem Hintergrund muss auch die erwähnte Studie von 2006 relativiert werden, die noch davon ausging, dass primär der Haushaltsabfall aus der Stadt Zürich verwendet wird. Ein Grossteil ist Grüngut-Abfall von umliegenden Gemeinden. Vor diesem Hintergrund ist die Biogasanlage effizienter als auf den ersten Blick ersichtlich. So gesehen bin ich trotz allem nicht unglücklich darüber, dass wir diese Biogasanlage heute haben.

Matthias Probst (Grüne): Eine kurze Replik insbesondere auf das Votum von Andreas Kirstein (AL). Es geht um die Antwort zu Frage 4. Wenn da 800 Millionen Kilowatt-Stunden Gasproduktion steht, ist das nicht dasselbe wie 600 Millionen Wärmeproduktion, was wiederum nicht dasselbe wie 200 Millionen Kilowatt-Stunden Strom aus einer Einheit. Strom kann über eine Wärmepumpe locker drei bis fünf Einheiten Wärme produzieren. Auch mit einer Einheit Gas kann selbstverständlich mehr angestellt werden als mit einer Einheit Wärme. Eine Kilowatt-Stunde Wärme ist die niedrigste Energieform und deshalb die wertloseste. Wenn wir im Hagenholz etwas mehr Strom produzieren würden, statt so viel ins Fernwärmenetz einzuspeisen, hätten wir ebenfalls einen höheren Wirkungsgrad. Es ist eine Frage der Priorisierung. Ein wesentlicher Teil der Standardkehrichtabfuhr ist heute über die Kehrichtgrundgebühr finanziert. Wenn das Grüngut aus dieser Abfuhr herausgenommen wird, ist es nur gerecht, wenn der gleiche Anteil der Grundgebühr der Grünabfuhr zur Verfügung gestellt würde. Das ist heute nicht der Fall. So könnte man sagen, dass die Grünabfuhr heute den Kehricht quersubventioniert. Es gibt Korrekturbedarf, deshalb bin ich froh, dass wir bald eine Auslegeordnung haben werden und wir freuen uns darauf, dies in der Kommission gebührend zu behandeln. Wichtig ist, dass verschiedene Energieformen nicht eins zu eins miteinander verglichen werden können. Es ist eine strategische Entscheidung, in welche Richtung wir die grossen Investitionen in unsere Infrastruktur machen wollen, der auf soliden Argumenten basieren soll.

Andreas Kirstein (AL): Ich gebe Matthias Probst (Grüne) Recht, dass die Rechnung

von Ernst Danner (EVP) mit den 200 Kilowatt-Stunden so nicht stimmt. Ich bezog mich vor allem darauf, dass es unglaublich viele komplizierte Sätze brauchte, um zu zeigen, dass möglicherweise auf einem Schleichweg doch noch ein positiver Wert herauskommen könnte. Guido Hüni (GLP) hat es mit seiner Bemerkung, dass die Bilanz besser aussähe, wenn das Hagenholz nicht so effizient wäre – wahrscheinlich unfreiwillig – auf den Punkt gebracht. Wir haben hocheffiziente Kehrlichtverbrennungsanlagen, auf die wir stolz sind und an denen wir auch die anderen Massnahmen messen müssen. Ich bin auch mit Matthias Probst (Grüne) einverstanden, was die Gebühren angeht. Die Querbeziehungen dieser Gebühren müssen berücksichtigt werden. Es gab bereits einen Vorstoss, der genau besagte, wie mit den Gebühren beim Bioabfall umgegangen werden soll. Ich hoffe, STR Richard Wolff bringt bald einen Vorschlag, damit wir die einzelnen Gebühren diskutieren können.

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

STR Richard Wolff: *Ich finde, es ist langsam Zeit für einen Themenabend Abfall, gerade auch vor dem Hintergrund der Klimadiskussion. Netto Null wäre auch beim Abfall ein Thema und könnte eine Vision sein. Plastik wird uns in den nächsten Jahren ebenfalls intensiv beschäftigen, und zwar weltweit. Wir müssen das Recycling diskutieren, was wir mit der Schlacke tun, wo wir Deponien planen, die Gebühren und die Zahlen. Wir müssen dafür sorgen, dass wir die richtigen Zahlen und Vergleiche haben, damit wir Gesamtenergiebilanzen und ganzheitliche Ökobilanzen erstellen können. Dabei müssen wir die ökonomische Bilanz ebenfalls berücksichtigen. Darauf gestützt sollen wir dann politisch entscheiden. Das Thema Bioabfall beschäftigt uns sehr. Wir sind gegenwärtig am Rechnen und prüfen, ob wir mehr Bioabfall sammeln wollen – ein Faktor zwei wäre in der Stadt möglich. Wir müssen uns genau überlegen, ob wir es aus didaktischen Gründen tun oder ob wir es für die Gasgewinnung tun. Das Gas können wir unter Umständen sinnvoll nutzen, so etwa in der Altstadt, wo das vorhandene Netz nur schwer mit beispielsweise Fernwärme zu ersetzen wäre. Dort könnte es Sinn ergeben, mit Biogas zu heizen. Dafür bräuchten wir aber mehr Biogas. Es könnte ein ökonomischer Gewinn sein, dass wir die alten Gasanlagen nicht einfach abschreiben, sondern dass wir sie weiter nutzen, dafür aber mehr Biogas produzieren. Wir machen eine solche Gesamtbeurteilung. Wir wollen auch an der Kreislaufwirtschaft weiterarbeiten, was in Richtung Abfallreduktion geht. All dies wird uns in den nächsten Jahren beschäftigen, die Debatte muss nach heute Abend weitergehen.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

2055. 2019/128

Motion von Hans Jörg Käppeli (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und 6 Mitunterzeichnenden vom 03.04.2019:

Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers

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

Hans Jörg Käppeli (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1103/2019): *Am Klusplatz besteht dringender Handlungsbedarf. Es braucht nutzerfreundliche und behindertengerechte Haltestellen für Tram und Bus. Die Umsteigebeziehungen müssen*

deutlich verbessert und die Wege verkürzt werden. Auch mit der Verlängerung der Trolleybuslinie 31 nach Witikon wird weiterhin umgestiegen, auch beim Tram wird weiterhin ein- und ausgestiegen – oder treffender: hineingeklettert und herausgefallen. Auch müssen die Veloverbindungen gemäss regionalem Richtplan realisiert werden. Es geht um ein vernünftiges Nebeneinander von MIV und öV. Der Platz rechtfertigt auch eine städtebauliche Aufwertung. Es ist mehr als nur eine Verkehrsmaschine, er hat eine Aufwertung verdient. Deshalb sollte das Quartier mitwirken können. Aufgrund einer früheren Motion von Marianne Aubert (SP) und mir führte das Tiefbauamt eine Studie durch. Das Ergebnis war: Es ist schwierig, also lassen wir es bleiben. Der Stadtrat muss schon aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes bis Ende 2023 handeln. Es geht hier nicht um kleine Anpassungen, es braucht eine umfassende und grundlegende Planung. Behindertentaugliche Haltestellen müssen nun einmal zwingend in einer Geraden liegen. Die Haltekante des Trams aus der engen Wendeschleife muss eliminiert werden. Ich werde meinen Lösungsansatz, wie ich ihn im Lokalinfo skizzierte, hier nicht detailliert erläutern. Notabene basiert dieser unter anderem auf der Studie des Tiefbauamts. Ich wollte aufzeigen, wo angesetzt werden muss. Die anderen Ideen aus der Studie des Tiefbauamts – nämlich Häuser abzureissen – ist weder ein gangbarer noch ein notwendiger Weg. Der Stadtrat begrüsst grundsätzlich Verbesserungen, aber er bleibt sehr vage, wie, wann und ob er sie anpacken will. Eine Umwandlung in ein Postulat ist nicht möglich. Wir würden wieder in die gleiche Falle tappen wie bei der letzten Motion. Wir möchten einen verbindlichen Auftrag. Die Frist von zwei Jahren reicht allemal für einen ersten Projektierungsschritt, mindestens für ein Vorprojekt. Dann kann uns der Stadtrat eine Weisung für einen Projektierungskredit für das Bauprojekt und für die Erarbeitung des Objektkredits vorlegen – oder Abschreibung der Motion, wenn er den Projektierungskredit in eigener Kompetenz beschliessen würde. Aufgrund sehr guter Erfahrungen mit dem Studienwettbewerb beim Heimplatz könnte man sich vorstellen, dass da noch die eine oder andere Idee einfließen könnte. Nichts zu tun, ist keine Option, das Behindertengleichstellungsgesetz würde im Falle einer Kapitulation missachtet.

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

STR Richard Wolff: Ich kann versprechen, dass wir dies auch im Rahmen eines Postulats nochmals neu anschauen würden. Die Prüfung ist dieselbe, das Resultat wird auch dasselbe sein. Insofern ist eine Motion nicht nötig. Das haben wir ja schon einmal probiert.

Weitere Wortmeldungen:

Yasmine Bourgeois (FDP): Ich wohne ganz in der Nähe des Klusplatz' und nutze ihn regelmässig mit öV, Velo und Auto. Die Haltestellensituation am Klusplatz ist in der Tat unbefriedigend und Behindertengerechtigkeit wäre wünschenswert. Der Stadtrat hat mit der Verkehrsstudie klar nachweisen können, dass die Leistungsfähigkeit des hochbelasteten Verkehrsknotens mit Fahrbahnhaltestellen nicht aufrecht erhalten werden könnte. Dies müsste er jedoch, denn die Achse Witikonerstrasse/Asylstrasse gilt im Verkehrsrichtplan als regionale Verbindungsstrasse. Gemäss Artikel 104 der Kantonsverfassung besteht hier ebenfalls kein Handlungsspielraum. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsachse müsste im umliegenden Strassennetz aufgefangen werden. Dies wäre nur über die Hofackerstrasse, die Forchstrasse und den Zeltweg denkbar, ist dort aber weder möglich noch wünschenswert. Auf den Zubringerstrassen existiert keine Möglichkeit, die Kapazität aufzufangen, weil diese Strassen bereits völlig überlastet sind. Der Schleichverkehr durch das Quartier hat bereits merklich zugenommen. Eine kürzlich erfolgte Sitzung zwischen den örtlichen Quartiervereinen und dem Tiefbaudepartement hat deutlich aufgezeigt, dass die Strassenhierarchie im betroffenen Quartier heute schon

drunter und drüber geraten ist. Wir können diesem Quartier nicht noch mehr zumuten. Es würde wegen Umwegen auch den Lärm- und CO₂-Ausstoss erhöhen. Für den MIV von Witikon ist dies die einzige praktikable Verbindung in die Stadt. Da von den Motionären bereits ein Postulat mit gleichem Anliegen vom Rat überwiesen wurde, plädiere ich für Abwarten. Der Stadtrat hat das Problem erkannt.

Dr. Balz Bürgisser (Grüne): Der Klusplatz ist öde und ungemütlich. Wer dort steht und auf das Tram oder den Überlandbus wartet, ist froh, wenn er diesen trostlosen Ort möglichst schnell verlassen kann. Weil sich die Haltestellen der Tramlinien 3 und 8 in der Wendeschleife befinden, ist das Ein- und Aussteigen mühsam und nicht behindertengerecht. Auch für Menschen mit Gepäck oder Kinderwagen ist das Umsteigen am Klusplatz ein Hindernislauf. Es besteht also dringender Handlungsbedarf. Dieser Platz sollte aufgewertet werden und die öV-Umstiegsbeziehungen sollten verbessert werden. Das ist schneller gesagt als getan. Es haben sich schon einige Strassen- und Städteplanerinnen und -planer auf der Suche nach einem schöneren und besseren Klusplatz die Zähne ausgebissen – aufgrund der engen Platzverhältnisse und der privaten Liegenschaften, die einer Erweiterung des Platzes im Weg stehen. Die Studie von 2014 zum Klusplatz konnte deshalb keine praktikable Lösung aufzeigen. Unterdessen hat es Veränderungen gegeben. Der Witikoner Trolleybus, der zum Hauptbahnhof verlängert wurde, hält nicht mehr direkt am Klusplatz, sondern in der Hegibachstrasse. Am Klusplatz wurde zudem eine Tramlinie angebaut. Damit wurde der öV-Knoten geringfügig entlastet. Es fährt viel MIV über den Klusplatz. Die Asylstrasse und die Witikonerstrasse sind am Klusplatz dreispurig, beziehungsweise sogar vierspurig. Velostreifen fehlen komplett, sie wären aber dringend nötig, damit die Veloverbindung vom Stadtzentrum nach Hirslanden und Witikon attraktiver wird – dann würde sie auch genutzt. Die Witikonerinnen und Witikoner sind nämlich sportlich. Für die weniger sportlichen gibt es E-Bikes, mit denen die Höhendifferenz von 200 Meter ohne Schweiß und Tränen überwunden werden kann. Der Trend zum Velo sollte unterstützt werden. Am Klusplatz müssen endlich die im regionalen Richtplan eingetragenen Veloverbindungen realisiert werden. Aus der Bevölkerung kommen konkrete Vorschläge, wie dieses Anliegen umgesetzt werden kann. Es ist deshalb sinnvoll, dass – wie in der Motion erwähnt – die betroffene Bevölkerung in den Prozess der Neugestaltung des Klusplatz' einzubeziehen. Wir Grünen wollen den Klusplatz aufwerten, die öV-Umstiegsbeziehungen verbessern und die Veloverbindungen attraktiver gestalten. Deshalb unterstützen wir diese Motion.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Mit dem Klusplatz drehen wir uns hier drin in einer Endlosschleife. Das Lamento der Quartierbevölkerung ist hinlänglich bekannt. Entsprechend sprechen ausser dem Motionär jetzt auch nur Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus den Kreisen 7 und 8. Der Gemeinderat hat das Anliegen in der Vergangenheit bereits aufgenommen und den Stadtrat aufgefordert, die Ein- und Umstiegssituation am Klusplatz zu verbessern. Man hat daraufhin eine Studie erstellt, die Situation aber beim Alten belassen mit der Begründung, es sei sehr komplex, es seien zu viele Amtsstellen involviert und es gäbe ein Platzproblem, das sich ohne Häuserabbriss oder Spurabbau nicht lösen lasse. Ich bin keine Verkehrsplanerin. Auch ich erprobe den Klusplatz seit 15 Jahren im Alltag und gehöre zu den öV-Nutzerinnen, die sich darüber ärgern, wenn sie sich kreuz und quer durch das Gewusel durchmanövrieren müssen. Es ist ärgerlich und hält möglicherweise ein paar Leute davon ab, sich für den öV zu entscheiden. Es ist ein Ärger – aber nicht mehr. Weitaus schlimmer ist – und das geht über die Kreise 7 und 8 hinaus –, dass das Einsteigen für Menschen im Rollstuhl eine Zumutung ist. Auch für ältere Personen ist es eine ziemliche Herausforderung. Von den verpassten Anschlüssen und dem Gehetze über die Zebrastreifen und Kreuzungen müssen wir gar nicht erst sprechen. Es kann uns doch nicht egal sein, dass man nicht einmal versucht, eine Alternative für Menschen mit Behinderung anzubieten. Mit unserem Vorstoss regen wir genau das an. Es soll nochmals geprüft werden, ob es wirklich keine Lösungsmöglichkeit

gibt, um die Erschliessung am Klusplatz hindernisfrei zu gestalten. Nachdem wir in der jüngsten Vergangenheit öV-technische Veränderungen hatten – eine Tramlinie weniger, eine angepasste Aufteilung der verschiedenen Haltestellen der Überland- und Trolleybusse – ist es aus unserer Sicht Zeit, diesen Anlauf nochmals zu nehmen. Mein Mitmotivator hat konkrete Ideen, die er auch publiziert hat. Ich hoffe, dass viele der in der Vergangenheit unüberbrückbaren Probleme mittlerweile überbrückbar sind. Digitale Hilfsmittel könnten dafür sorgen, dass der Bus nicht dem MIV gleichgestellt ist, sondern bevorzugt seine Haltestellen bedienen kann. Die Einfallsachse über die Witikonstrasse stösst an ihre Grenzen und ist nicht mehr praktikabel. Dort muss man schon fragen, ob nicht der öV bevorzugt werden muss. Zum Klusplatz selbst: Eine Neuordnung müsste auch endlich dafür sorgen, dass der Platz nicht mehr eine verkehrsstrapazierte Kreuzung ist, sondern wieder ein Platz. Ansonsten ergibt die Erdgeschossnutzung, die in die letzte BZO aufgenommen wurde, keinen Sinn. Wer mit der vorgeschriebenen Erdgeschossnutzung eine städtebauliche Aufwertung dieses Platzes erreichen möchte, muss auch dafür sorgen, dass dieser Platz überhaupt funktionieren kann.

Sabine Koch (FDP): *Auch ich komme aus Witikon, und auch ich brauche diesen Platz. Ja, es ist eine Einfallsstrecke und an der Kapazitätsgrenze, auch die Busse sind voll. Es ist kein schöner Platz. Seit die Buslinie 31 verlängert ist, hat man mehr Haltestellen und man muss um die Ecke rennen, was für ältere und gehbehinderte Personen mühsam ist. Ich möchte mich dem Votum von Yasmine Bourgeois (FDP) anschliessen. Dem Stadtrat ist das Problem bekannt. Wir sollten zuwarten und schauen, was er tut.*

Hans Jörg Käppeli (SP) ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Motion wird mit 79 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2056. 2019/199

Postulat von Peter Anderegg (EVP) und Ernst Danner (EVP) vom 15.05.2019: Teilweise Entsiegelung und stärkere Begrünung des Leutschenbachparks in Zürich-Seebach

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

Peter Anderegg (EVP) *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1240/2019): Mit unserem Postulat möchten wir erreichen, dass der Stadtrat prüft, wie man den Leutschenbachpark in Seebach teilweise entsiegelt und stärker begrünt. Wer die Situation vor Ort kennt, weiss, dass dieser Park vor allem in den Sommermonaten sehr heiss ist. Es ist weder attraktiv noch angenehm, sich dort aufzuhalten. Mit stärkerer Begrünung könnte einerseits die Aufenthalts- und Spielqualität verbessert werden. Andererseits könnte zur Verbesserung des Stadtklimas beigetragen werden, ohne dass bisher anders genutzte Fläche – beispielsweise Parkplätze oder Velowege – ihrer Nutzung entzogen werden müsste.*

Dubravko Sinovcic (SVP) *begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 5. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Nach intensiver Diskussion in der SVP-Fraktion sind wir zum Schluss gekommen, dass diese isolierte «Klimapflasterli»-Politik Geldverschwendung wäre. Bei der Betrachtung der Klimaanalyse-Karte des Kantons Zürich stellt man fest, dass nicht der Leutschenbachpark eine Hitzeinsel ist,*

sondern halb Oerlikon bis zur Grenze zum Glattpark. Wenn man im Leutschenbachpark nun ein paar Bäume pflanzt, mag es dort lokal etwas angenehmer sein im Sommer. Aber zu behaupten, das Stadtklima werde verbessert, ist sicher ein Irrglauben. Wenn, dann müsste ein grösseres Konzept für ganz Oerlikon erarbeitet werden. Bei einem solchen Vorstoss wären wir eventuell sogar dabei. Aber wir sind dagegen, isoliert in diesem Park Geld zu verschwenden.

Weitere Wortmeldungen:

Ernst Danner (EVP): Mit sehr grossem Interesse nehme ich das Angebot der SVP zur Kenntnis, dass in Oerlikon mehr begrünt werden könnte. Wir fangen an einem konkreten Punkt an, an dem dies schmerzlos machbar ist. Wenn wir das Dreieck begrünen wollten, würde das einige Parkplätze kosten. Ich sehe wenig Möglichkeiten, in Oerlikon sehr viel mehr Grünfläche zu schaffen, die nicht auf Kosten von Verkehrsflächen gingen. Der Leutschenpark besteht zu über 80 Prozent aus Teer- oder Sandbelag, nur ungefähr 20 Prozent sind grün. Von der Grünfläche befindet sich der grösste Teil im bleiverseuchten Kugelfang, der nicht betreten werden darf. Wir haben den Plan schon in der Planungsphase kritisiert. Auch die Klimadiskussion wäre schon damals aktuell gewesen. Aber vor allem die linke Seite hat dem Designerpark mehr Bedeutung zugemessen als dem Klima. Deshalb wurde er trotz seiner ungünstigen ökologischen Bilanz so gebaut. Nun wäre es Zeit, dies zu korrigieren.

Zilla Roose (SP): Die SP-Fraktion stimmt der teilweisen Entsiegelung und der stärkeren Begrünung des Leutschenbachparks zu. Ich kenne die Situation vor Ort im Sommer und die damit verbundene Hitze nicht. Aber das Postulat leuchtet sehr ein. Wenn das Quartier Leutschenbach in der Kartenansicht von oben betrachtet wird, sticht der grosse, grüne Park ins Auge. Wechselt man aber auf die Satellitenansicht, sieht es nicht mehr so grün aus. Mindestens die Hälfte des Parks ist gelb, zwei grosse Kiesflächen in der Mitte des Parks. Zwar gibt es auch einen grünen Fleck – eine grosse Gruppe von Bäumen auf einem Hügel –, der jedoch nicht begehbar und von einer Mauer umgeben ist. Eine so starke Versiegelung finden wir überall schade. Ganz besonders schade ist es aber in Seebach, einem Quartier, das mehr als andere von MIV und Flugverkehr betroffen ist. Bei der Parkeinweihung wurde gesagt, er solle das grüne Herz des Quartiers sein. Wir teilen heute die Meinung der EVP, dass dieser Park noch weitaus grüner sein könnte. Deshalb stimmen wir dem Postulat zu.

Matthias Probst (Grüne): Wir werden dieses Postulat ebenfalls mitunterstützen. Es macht Sinn, dass dieser Park stärker begrünt wird. Ich möchte darauf hinweisen, dass beim Bau ausser den Schweizer Demokraten alle zugestimmt haben. Es ist aber wohl der letzte dieser so genannten Designerparks, der in Zürich gebaut wurde. Inzwischen sind Grünflächen wieder mehr en vogue. Ein reiner Rasen würde nicht den gewünschten Effekt bringen, es müssten auch einheimische Bäume gepflanzt werden, so wie auf dem verseuchten Grundstück. Die grosse Kiesfläche könnte durch eine Grünanlage ersetzt werden. Im Rahmen des Neubaus der Siedlung Leutschenbach macht es Sinn, daraus einen echten, naturnahen Quartierpark zu machen, eventuell auch mit mehr Wasser. Leutschenbach ist eines der grössten Verdichtungsquartiere in der Stadt, wo aus unerfindlichen Gründen lauter Hochhäuser gebaut werden. Vielleicht sollten wir auch mal darüber diskutieren, das Hochhausleitbild etwas zu glätten. Die Art und Weise, wie dort gebaut wird, führt zu wesentlich grösseren Hitzeinseln. Wir sähen zudem ein Potenzial, den Park zu vergrössern. Nebenan befindet sich das Oerlikerhus, das der Stadt Zürich gehört, das sich in erster Linie durch einen grossen Parkplatz in Richtung des Parks auszeichnet. Diese Fläche könnte längerfristig ebenfalls dem Park zugeschlagen werden. Wir sehen jedenfalls Potenzial nicht nur in diesem Park, haben aber auf eine Textänderung verzichtet. Im Rahmen der Debatte möchten wir aber gerne mitgeben,

dass im Gebiet Leutschenbach die Entsiegelung generell stärker vorangetrieben werden soll.

Thomas Schwendener (SVP): Das ist eine schöne Idee, gegen die wir nicht grundsätzlich etwas haben. Wir sind aber gegen Kosten, und es würde nun wirklich etwas kosten, hier sinnlos Belag wegzunehmen. Man könnte einfach warten, bis er kaputt ist und dann etwas unternehmen. Ihr fahrt extra Maschinen auf – alles CO₂-Belastung. Die linke Seite soll daran denken, dass sie teilweise das Stadion verhindern wollte, da dies noch die einzige Brache sei. Wir haben aber noch eine Brache gleich vis-à-vis des Leutschenbachparks, die heisst Thurgauerstrasse. Man könnte auch die stehen lassen, dann hätten wir so viel Grün. Ich bitte darum, dass der Park im Moment so belassen wird und wir später nochmals darüber diskutieren, wenn der Belag kaputt ist und ersetzt werden muss.

Roger Tognella (FDP): Es wird Sie nicht erstaunen, dass auch wir diesem Postulat zustimmen. Tatsächlich ist diese Fläche merkwürdig herausgekommen. Von Anfang an wurde wenig an Sickerfläche gedacht, es wurde viel asphaltiert. Dies wurde seinerzeit in der Kommissionsberatung durchaus moniert. Die Planung war aber bereits so weit fortgeschritten, dass kein grosser Einfluss mehr genommen werden konnte. Der grosse Stein des Anstosses war damals der so genannte Bleihügel. Dieser macht den Park jedoch auch nicht wirklich schöner. Dass jetzt eine Reparatur der Reparatur vorgenommen wird, ist einer unsorgfältigen Planung geschuldet. Das muss das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) auf seine Kappe nehmen. Es ist nun ein anderer Departementsvorsteher zuständig. STR Richard Wolff, Du hast von diesem Rat nachher freie Hand, um etwas Gescheites zu gestalten. Ich möchte noch auf den Angriff von Matthias Probst (Grüne) auf das Gewerbe in Zürich Nord zurückkommen. Das Oerlikerhus funktioniert unter anderem darum, weil sich darin Gewerbe befindet, das tatsächlich noch laut produziert, das noch Lehrplätze zur Verfügung stellt, und das auf Passantenverkehr mit Fahrzeugen angewiesen ist. Dein mündlicher Auftrag, den Parkplatz der Parkfläche zuzuschlagen ist Ausdruck der typischen Gewerbefeindlichkeit der Grünen Partei. Genau an diesem Ort sollen Gewerbe und eine solche Nutzung noch möglich sein. Wenn Ihr ständig über die Maximalforderung hinausgeht, arbeitet Ihr grundsätzlich gegen das Gewerbe und die Entwicklung von KMU.

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

STR Richard Wolff: Es ist eben keine «Pflasterlipolitik». Es ist ein Mosaiksteinchen – zugegebenermassen ein kleines. Aber wir wollen stadtweit dafür sorgen, dass Flächen entsiegelt werden, damit in der Stadt mehr Grün, mehr Bäume, mehr Alleen, mehr Grünvolumen möglich sind. Deshalb muss der Leutschenbachpark nicht isoliert, sondern als Teil einer gesamtstädtischen Perspektive betrachtet werden. Es ist eine Verbesserung, ohne dass jemandem etwas weggenommen wird. Im Gegenteil: Es nützt allen. Deshalb nehmen wir dieses Postulat gerne entgegen. Natürlich kostet es etwas, natürlich kostet die Klimaanpassung etwas. Hitzeminderung ist etwas Wesentliches. Hier geht es um Plätze, an denen man sich nicht mehr aufhalten kann, weil es zu heiss wird. Etwas zu tun, kostet selbstverständlich etwas. Nichts zu tun kostet jedoch noch viel mehr.

Das Postulat wird mit 96 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2057. 2019/218

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Busbuchten an den Haltestellen auf einspurigen Verkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Ermöglichung von Expresslinien

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

Andreas Egli (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1282/2019): *Wir haben hier drin lange und breite Klimadebatten mit durchgezogenen Resultaten geführt. Wir haben hier noch eine kleine Restanz, wo etwas korrigiert werden kann, was dort versäumt wurde. Die so genannt grünen Parteien – namentlich die Kolleginnen und Kollegen der SP – haben sich gegen einen Auftrag an den Stadtrat ausgesprochen, dafür zu sorgen, dass der öffentliche Verkehr Fahrplanstabilität hat und sein Tempo und die Verkehrssicherheit erhalten kann. Dieser Fauxpas kann hier im kleinen Bereich korrigiert werden. Kapphaltestellen wurden mehr und mehr aufgehoben. Es wurde der Wunsch geäussert, Mischverkehr von Auto und öV zu machen. Wir haben schon verschiedentlich darüber diskutiert, wie schwierig es für Velofahrer sei, den öV an Kapphaltestellen zu überholen. Die Kapphaltestellen sollen zugunsten von Busbuchten aufgehoben werden. Damit der öV die Pulkführerschaft halten kann, könnte für den MIV eine intelligente Verkehrssteuerung eingesetzt werden. Diese könnte den Verkehr so steuern, dass Velofahrende in diesem Moment geradeaus auf der Velospur weiterfahren könnten. Batteriebetriebene Busse, die nicht mehr an der Oberleitung hängen, könnten zudem auch überholen. Der Bus kann in der Bucht halten, ein Teil der Velofahrenden und der Autos kann vorbeifahren, der Bus kann wieder heraus- und in der Spur weiterfahren. Dies ermöglicht auch hohe, behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten. Gleichzeitig stellen die hohen Randsteine nicht wie bei den Kapphaltestellen ein Problem für die Velofahrenden dar.*

Hans Jörg Käppeli (SP) begründet den von Dr. Davy Graf (SP) namens der SP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: *Die Idee der Busbuchten unterschätzt den riesigen Platzbedarf, insbesondere, wenn sie behindertengerecht sein sollen. Wenn man anstelle der Fahrbahnhaltestellen Buchten machen wollte, müssten Vorgärten und Bäume abgeräumt werden. Zudem wurde im Postulat auf Expresslinien hingewiesen. Bis jetzt gibt es bei der VBZ keine Expresslinien. Wenn Ihr das gut fändet, könntet Ihr das ja mal mit STR Michael Baumer diskutieren und einen Vorstoss dazu machen. Dazu braucht es keine Busbuchten, sondern allenfalls Massnahmen in der Verkehrssteuerung. Das Überholen ist heute übrigens auch mit Trolleybussen kein Problem mehr. Zurzeit plant die VBZ die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80. Das bedeutet aber nicht mehr durchgehende Fahrleitungen. Heute haben diese Trolleybusse leistungsfähige Batterien. Dieser Vorstoss zielt nicht darauf ab, den öV zu beschleunigen. Einen Bus in eine Bucht hinein- und hinauszufahren benötigt wesentlich mehr Zeit, als an einer Fahrbahnhaltestelle anzuhalten und wieder weiterzufahren. Ich gehe davon aus, dass dieser Vorstoss eigentlich den MIV bevorzugen möchte. Wir lehnen ihn deshalb ab.*

Weitere Wortmeldungen:

Res Marti (Grüne): *Es ist relativ einfach zu erklären, warum die Buslinie 46 nicht pünktlich ist. Der Bus steht schlicht und einfach im Stau. Wie die FDP mit einem Expressbus diesen Stau umfahren möchte, ist mir schleierhaft. Dieses Vorhaben ist unrealistisch. Natürlich könnte mit Busbuchten der Expressbus den regulären Bus überholen. Dann*

steht der Expressbus eine Buslänge voraus im Stau, der Zug am HB ist dann aber trotzdem schon abgefahren. Noch schlimmer ist die Situation für den regulären Bus. Dieser steht nicht nur weiter hinten im Stau, sondern wird auch noch in der Busbucht vom gesamten Stau überholt, statt dass sich die Strasse für den Bus die nächsten 200 Meter entleert hätte. Andreas Egli (FDP), Kapphaltestellen für Busse sind für Velofahrende kein Problem. Das Problem besteht einzig beim Tram, weil dort der Platz zwischen der Tramschiene und der hohen Kante schmal ist. Wir lehnen den Vorstoss ab.

Andreas Egli (FDP): *Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie uns erst einmal unterstellen, dass wir grundsätzlich den MIV bevorzugen wollen. Dann haben Sie vermutlich nicht den ganzen Text gelesen. Wir haben nach Rücksprache mit der VBZ erklärt, dass mit einer intelligenten Verkehrssteuerung die Pulkführerschaft gehalten werden kann. Dieses System funktioniert. Dass die Buslinie 46 im Stau steht, rührt vom vermehrten Mischverkehr von Auto und Bus her, weil 1,80 Meter für die Velofahrbahn gebraucht wurden. Das Problem wird aber nicht gelöst, indem überall Kapphaltestellen gemacht werden. Wenn ein Bus vollbesetzt ist, haben die Leute mehr und mehr Mühe, einzusteigen. Dahinter stauen sich dann leere Busse, die keine Möglichkeit haben, zu überholen. Es ist unrealistisch, dass irgendwo auf der normalen Strecke der Linie 46 ein Bus den andern überholen kann. Dafür bräuchte es eben genau solche Busbuchten. Es geht nicht darum, dies in Serie und überall umzusetzen, sondern darum, dass geprüft wird, wo die Möglichkeit dafür bestünde. Es soll verhindert werden, dass ein Grossteil der Leute auf nachkommende Busse umsteigen muss, weil das Fahrzeug, in dem sie sich befinden so viel Verspätung hat, dass es aus dem Verkehr gezogen wird. Sie wollen einmal mehr nichts für mehr Fahrplanstabilität tun. Die FDP wird wohl bald die letzte Partei in Zürich sein, die sich wirklich für den öV einsetzt.*

Das Postulat wird mit 36 gegen 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

2058. 2019/245

**Motion von Luca Maggi (Grüne) und Simon Diggelmann (SP) vom 05.06.2019:
Durchgehende Velobrücke von der Wasserwerkstrasse bis zur Limmatstrasse und dem Lettenviadukt entlang dem Dammsteg und dem Dammweg**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Luca Maggi (Grüne) *begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1335/2019): Mit der vorliegenden Motion knüpfen wir an ein zentrales Legislaturziel des Stadtrats an, nämlich die Verbesserung der Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern. Wir tun dies an einem Ort, wo dringender Handlungsbedarf besteht. An einem durchschnittlichen Sommertag ist rund um den Unteren Letten nicht nur die Badi überfüllt, sondern es schlendern auch zahlreiche Fussgängerinnen und Fussgänger über den Dammsteg. Es hat Joggerinnen, Leute mit Kinderwagen und Hundespaziergänger. Dazu kommen zahlreiche Velofahrerinnen und Velofahrer, die von Wipkingen oder der Badi in den Kreis 5 oder umgekehrt fahren. Auf dem Sihlquai fahren Autos, Lastwagen und Reisecars und auf der anderen Seite der Strasse transportiert der Schüttgutwagen der Swissmill Getreide, übrigens über 200 000 Tonnen pro Jahr. Wer schon einmal dort war, weiss, dass das Konfliktpotenzial angesichts all dieser Nutzungen enorm ist. Eine Entflechtung der Situation wäre zwingend. Unsere Motion nimmt sich dem an und zeigt einen Lösungsweg auf. Die Motion ist nicht zuletzt aufgrund von Hinweisen aus Produktion und Technik der Swissmill entstanden. Eine kreative Lösungsfindung kam auch aus diesen Kreisen*

zustande. So existieren bereits heute Visualisierungen eines möglichen Projekts. Die Swissmill hat uns und der Stadt gegenüber klar signalisiert, dass sie an der Realisierung eines solchen Projekts gerne positiv mitwirken würde. Mit der vorliegenden Motion fordern wir eine durchgehende Velobrücke von der Wasserwerkstrasse zur Limmatstrasse und auf das Lettenviadukt entlang des Dammstegs und des Dammwegs. Damit lösen wir nicht nur oben beschriebene Probleme, sondern wir schaffen auch endlich ein durchgehendes Velonetz zwischen der Hardbrücke und dem Bahnhof Wipkingen sowie eine starke Verbesserung des Velonetzes von Wipkingen in die Kreise 5 und 4 und zum HB. Die Vorteile des Projekts sind folgende: Die Situation auf dem aktuell zu engen Dammsteg wird entflochten. Es wird einen Übergang für die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem jetzigen Dammsteg geben und einen parallelen Flussübergang für die Velofahrenden. Aktuell ist die Ab- und Auffahrt so steil, dass man entweder zu schnell auf den Dammsteg fährt oder von unten her fast nicht heraufkommt. Die Steigung ist so stark, dass sie den Anforderungen an einen Veloweg nicht entspricht. Mit unserer Lösung wird dieses Problem behoben und endlich Platz für alle Nutzerinnen und Nutzer dieses Stegs geschaffen. Weiter löst unser Vorschlag auch die gefährliche Strassenüberquerung am Sihlquai. Auf dem Sihlquai fahren heute Autos, Lastwagen und Reise-cars in Richtung Autobahn. Nicht selten kommt es dort zu Situationen, in denen Kollisionen nur haarscharf vermieden werden können. Mit einem sicheren Übergang würde diese Situation entschärft. Ein Abgang auf den Sihlquai soll natürlich auch eingeplant werden. Jetzt kommt die Swissmill ins Spiel. Hat man den Sihlquai überquert, kommen bei der Einfahrt in den Dammweg die Geleise des Getreidetransports der Swissmill in den Weg. Im Gespräch mit Vertretern der Mühle haben wir erfahren, dass es dort immer wieder zu grösseren Kollisionsgefahren kommt. Für die Velofahrenden und die Mühle ist dies eine schlechte Situation. Bei den Autos am Sihlquai könnte man noch argumentieren, das Problem könnte mit einer Sperrung der Strasse gelöst werden. Im Falle der Swissmill ist es aber auch in Zukunft wünschenswert, dass sie ihr Getreide mit den Schüttgutwagen auf Geleisen transportiert. Deshalb braucht es auch dort eine Entflechtung der Durchfahrtswege. Zum Schluss schaffen wir mit dieser Motion eine Verbindung auf den Lettenviadukt und eine Abfahrt in die Limmatstrasse. Damit sichern wir eine gute Veloverbindung von Wipkingen in den Kreis 5 und dereinst vielleicht einmal noch weiter auf dem Lettenviadukt bis in den Kreis 4. Um dieses Projekt realisieren zu können, fordern wir vom Stadtrat eine kreditschaffende Weisung für diese Velobrücke. Bei der Route handelt es sich zudem um eine wichtige, im regionalen Richtplan eingetragene Veloroute. Mit diesem Projekt können wir für alle Nutzerinnen und Nutzer rund um Dammsteg, Sihlquai, Limmatstrasse und Lettenviadukt etwas Gutes tun.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 19. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Mir ist die Situation vor Ort sehr gut bekannt, es war vier Jahre lang mein Arbeitsweg. Luca Maggi (Grüne), diese Motion ist auf den ersten Blick sehr wirr. Es ist ein Potpourri von Velowegen, mit Verbindungen zwischen den Kreisen 5 und 10, mit Swissmill, mit Schienen, mit Getreide, mit Schüttgutwagen. Sie ist nicht einfach zu verstehen. Durch deine Ausführungen ist das Ganze etwas klarer geworden. Aber wie wollen wir das realisieren? Soll das ein Seitenteil der bestehenden SBB-Brücke sein, das rüber auf das Lettenviadukt führt? Man weiss es nicht ganz genau. Es gibt zwischen Dynamo und dem Restaurant Sphères bereits heute an acht verschiedenen Orten die Möglichkeit, die Limmat zu überqueren. In der Begründung wird die Verkehrssicherheit für Velofahrer angeführt. Was ist denn mit der Verkehrssicherheit der Fussgänger? Gerade beim Dammweg ist es enorm gefährlich. Luca Maggi (Grüne), du sprichst von einem unübersichtlichen Sihlquai. Man sieht dort aber einen Kilometer in Richtung Stadt und einen halben Kilometer in Richtung Escher-Wyss-Platz. Das ist doch nicht unübersichtlich. Der Dammweg sei sehr steil – das stimmt, aber das war schon immer so. Vom Lettenviadukt gibt es bereits heute eine valable Verbindung auf die Limmatstrasse, es gibt dort eine Treppe, wo man auch ein Velo herunter- oder

heraufstossen kann. Die Motion verlangt den Bau von Infrastruktur. STR Richard Wolff hat richtigerweise gesagt, dass diese Stadt wächst. So nimmt auch die Mobilität zu. Daher ist die SVP sicher nicht gegen die Erstellung von Verkehrsinfrastruktur. Allerdings soll diese für alle und nicht für einzelne wenige erstellt werden. Es kann nicht angehen, dass exklusiv für einen einzigen Verkehrsträger – der eine untergeordnete Rolle spielt – für sehr viel Geld eine solche Verbindung erstellt wird. Wenn sich die Swissmill beteiligen will, ist das gut. Aber über die ganze Limmat hinweg bei der Badi Unterer Letten eine Brücke nur für den Veloverkehr zu realisieren, da stimmt für die SVP das Preis-/Leistungsverhältnis nicht. Bei der Budgetdebatte haben wir bereits viel Geld verschwendet. Beweisen Sie wenigstens bei diesem Vorstoss etwas Finanzverantwortung und lehnen Sie ihn ab.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Es gibt wenig Vorstösse, auf denen Luca Maggis (Grüne) Name draufsteht, die ich vorbehaltlos mitunterstützen kann. Dieser ist aber einer davon. Der hätte auch von uns sein können. Eines der genannten Themen waren die Geleise. Hier haben wir tatsächlich ein Problem mit der Infrastruktur für den Veloverkehr. Wir haben dort überdurchschnittlich viele Unfälle von Velofahrenden, die in den Geleisen stürzen. Ich spreche hier auch aus eigener Erfahrung. Es wäre sinnvoll, wenn wir die bestehende Infrastruktur ausbauen und eine sinnvolle Verbindung schaffen. Es stellt sich die Frage, ob eine gesamte Brücke ergänzt werden muss. Allenfalls würde es sich rechtfertigen, irgendwo zusätzliche Veloparkplätze zu bauen, sodass jene Velos, die am Viadukt festgebunden sind, nicht mehr im Weg stehen. Insgesamt unterstützen wir aber dieses Projekt.

Ronny Siev (GLP): Es ist ein interessantes Projekt. Wir sehen den Veloverkehr als Zukunft der Stadt. Wir Grünliberalen sind immer für den Veloverkehr. Ich bin oft auf dieser Strecke unterwegs und schiebe das Velo den Dammweg hinab und fahre dann über die Brücke. Es ist keine perfekte Situation, vor allem weil sich Fussgängerinnen und Velofahrende den Platz teilen müssen. Man muss abbremsen und kann nur ganz langsam durchfahren. Man verliert zwischen der Höggerstrasse und dem Sihlquai vielleicht 40 Sekunden Fahrzeit. Die Verhältnismässigkeit stimmt bei dieser Motion nicht. Für ein paar Sekunden Zeitersparnis geht es uns zu weit, eine so grosse Brücke zu bauen. Es ist ein Projekt, das nicht unbedingt nötig ist. Es gibt bereits eine Verbindung, man muss lediglich etwas abbremsen. Man könnte auch den Dammsteg verbreitern. Es gäbe andere Möglichkeiten, um diese Verbindung zu verbessern, als ein riesiges Brückenprojekt über zwei Strassen und den Fluss hinweg und mit verschiedenen Abgängen. Wir lehnen diese Motion deshalb ab.

Ernst Danner (EVP): Wir unterstützen diesen Vorstoss. Es ist sehr mühsam, wenn man von Wipkingen in den Kreis 5 hinunterfahren möchte. Die Idee einer solchen Brücke finden wir eine sehr sinnvolle Alternative. Es geht nicht nur um Zeitersparnis, sondern auch um die Sicherheit für die Velofahrenden, die auf der anderen Achse sehr schlecht gewährleistet ist. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis hat uns ebenfalls etwas zu denken gegeben. Wir sind der Meinung, dass der Stadtrat dies ja dann anschaut und einen Kreditantrag bringt, zu dem immer noch Ja oder Nein gesagt werden kann. Wenn der Stadtrat nach eingehender Prüfung merkt, dass es sowieso zu teuer würde, bringt er eine Vorlage mit einer Begründung. Deshalb meinen wir, die Motion könne überwiesen werden.

Simon Diggelmann (SP): Die Diskussion verläuft sehr erfreulich. Dieser Vorstoss verlangt, dass für das Velo explizit eine attraktive Verbindung geschaffen wird. Es würden auch keine Parkplätze aufgehoben. Ich danke Andreas Egli (FDP) und der FDP für ihre pragmatische Haltung zu unserer Motion. Ronny Siev (GLP), wir haben eben noch kein konkretes Projekt, sondern eine Idee, mit der sich das Tiefbauamt auseinandersetzen

wird. Die effektive bauliche Realisierung wird sich in der Planung aufzeigen. Die eine oder andere Verbindung, die wir im Motionstext erwähnen, ist möglicherweise baulich oder kostentechnisch nicht verhältnismässig umsetzbar. Es geht uns genau darum, dass die steile Rampe zur Limmat hinunter umgangen und die enge Brücke entlastet wird von einem Verkehrsteilnehmer, der in der näheren Zukunft bezüglich des Verkehrsanteils weiter zulegen wird. Auf den ersten Blick ist dieser Vorschlag für eine alltagstaugliche Veloinfrastruktur vielleicht etwas unkonventionell. Aber wir wollen damit eine unkonventionelle Idee provozieren, die dann auch realisiert werden kann. Dies zeigt nicht zuletzt der Blick ins Ausland. Dort, wo sehr viel Unkonventionelles für das Velo geplant wurde, wurden auch sehr viele attraktive bauliche Massnahmen umgesetzt. Solche Brücken können unter Umständen städtebaulich sehr attraktiv sein und sogar zu touristischen Attraktionen werden. Soweit wollen wir nicht gehen. Wir wollen für das Netz in Zürich eine attraktive Verbindung schaffen. Ich danke der breiten Mehrheit für die Unterstützung dieser Motion.

Res Marti (Grüne): Liebe GLP, wenn es Eure Vorstellung einer guten Veloinfrastruktur ist, dass man absteigen und das Velo stossen muss, dann haben wir noch einiges zu tun. Ich hoffe schwer, dass sich Sven Sobernheim (GLP) nicht auf eine der sechs Velo-Stellen von STR Richard Wolff bewirbt. Ich freue mich hingegen, wenn die SVP neuerdings keine Verkehrsinfrastruktur mehr für einzelne Verkehrsträger bauen will. Ich freue mich entsprechend auf die Ablehnung des Rosengartentunnels durch die SVP.

Stefan Urech (SVP): Ich habe mich beim Budget schon gefragt, was die sechs Veloverkehrsplaner, die Ihr zusätzlich eingestellt habt, überhaupt den ganzen Tag machen sollen. Es gibt ja bereits viele Verkehrsplanerinnen, die sich mit den grossen Veloströmen auseinandersetzen, die sich überlegen, wo wir Prioritäten setzen müssen, um das Velo durch die Stadt Zürich führen. Ich merke: Diese sechs werden umso unterforderter sein, denn wir sind in diesem Rat umgeben von Veloplanern und Velospezialistinnen, die es besser wissen als die Leute im TED. Ich finde es schade, dass Ihr die Leute vom TED nicht ihre Arbeit machen lässt, die auch eine Gesamtsicht auf das ganze Problem haben. Punktuell solche Massnahmen zu ergreifen, ergibt keinen Sinn. Liebe Grüne, vergesst auch nicht, dass Ihr mit einer solchen Brücke wieder einmal Grün- und Freiraum über der Limmat verbaut.

Derek Richter (SVP): Simon Diggelmann (SP) und Res Marti (Grüne): Es ist mir sehr wohl bewusst, was dort vor allem im Sommer abgeht, wenn links und rechts am Geländer Velos angebunden sind. Dass man dort noch mit 40 Stundenkilometern durchdonnern kann, dafür fehlt mir jegliches Verständnis. Ronny Siev (GLP), Verhältnismässigkeit ist das Wort des Abends. Bei diesem Luxusprojekt ist die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Wir erinnern uns an die erheblichen Kosten für den Negrellisteg und den Viaduktsteg. Lieber Kollege Andreas Egli (FDP), Ihr habt letzte Woche sechs Prozent Steuer-senkung gefordert. Jetzt wollt ihr ein solches Millionenprojekt unterstützen. Euch kann man nicht mehr ernst nehmen.

Die Motion wird mit 84 gegen 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

2059. 2019/559

Postulat von Anjushka Früh (SP) und Simone Brander (SP) vom 18.12.2019: Anpassung der städtischen Beschaffungsrichtlinien hinsichtlich eines Verzichts von Einwegplastikprodukten

Von Anjushka Früh (SP) und Simone Brander (SP) ist am 18. Dezember 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die städtischen Beschaffungsrichtlinien dahingehend angepasst werden können, dass innert nützlicher Frist keine Einwegplastikprodukte mehr beschafft werden.

Begründung:

Kunststoff (Plastik) baut sich in der Umwelt kaum oder nur über sehr lange Zeit ab und kann so zu erheblichen Schäden in den Ökosystemen führen. Kunststoff findet sich - meist als Mikro-plastik - in Gewässern, Böden, Luft, Kompost, Organismen und sogar im Verdauungstrakt des Menschen und belastet diese. Durch den Ersatz von Produkten aus Einwegplastik kann die durch diese Produkte verursachte Umweltverschmutzung verringert werden.

Die Stadt Zürich als grosse Abnehmerin der verschiedensten Produkte kann ihren Einfluss auf dem Markt geltend machen und die vorhandenen Alternativen nutzen. Auch die Stadt Oslo hat sich beispielsweise das Ziel gesetzt, Produkte aus Einwegplastik zu ersetzen. Das muss auch in der Stadt Zürich möglich sein.

Mitteilung an den Stadtrat

2060. 2019/560

Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 18.12.2019: Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung der Flughafen Zürich AG am Flughafen- projekt «Nijgadh» in Nepal und Bericht über die Rolle des Stadtrats in der Flughafen Zürich AG

Von Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) ist am 18. Dezember 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er seine Beteiligung an der Flughafen Zürich AG dahingehend wahrnehmen kann, dass sich diese nicht als Investorin am geplanten Flughafenprojekt „Nijgadh“ in Nepal beteiligt. Sollte sich die Flughafen Zürich AG entgegen diesen Bemühungen des Stadtrates am Projekt beteiligen, wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, welche Konsequenzen er aus diesem Entscheid zieht. Zusätzlich wird der Stadtrat aufgefordert dem Gemeinderat Bericht zu erstatten, welche Rolle er in der Flughafen Zürich AG einnimmt resp. einzunehmen beabsichtigt und welche Erfolge in Bezug auf die politischen Ziele der Stadt Zürich er dabei verbuchen kann.

Begründung:

Wie diversen Medienberichten seit Ende September 2019 zu entnehmen war, beabsichtigt sich die Flughafen Zürich AG am geplanten „Nijgadh Airport“ in Nepal zu beteiligen. Der geplante Flughafen soll in rund 75 Kilometer Distanz zur Hauptstadt Kathmandu errichtet werden. Für das geplante Projekt wurde ein Landstück von 80 Quadratkilometer eingezont, wo heute 2.4 Millionen Bäume stehen, welche dem Projekt weichen müssen. Diese Zahl wurde in der Wochenzeitung (WOZ) in der Ausgabe vom 5. Dezember 2019 publik gemacht und stammt aus einem Bericht, den die Regierung Nepals in Auftrag gegeben hatte und der Zeitung vorliegt (Quelle: <https://www.woz.ch/1949/umweltproteste-in-nepal/von-wegen-flugscham>). Gemäss Umweltschützern ist Nijgadh einer der letzten ungeschützten und unberührten Abschnitte des gesamten Waldgürtels und mit dem geplanten Projekt stark bedroht. So dient der Wald seltenen Tierarten wie Tigern, Elefanten und Leoparden als Habitat.

Dieses Projekt widerspricht sämtlichen politischen Grundsätzen der Stadt Zürich. Es steht dem Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft sowie dem aktiven Schutz und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen gemäss Art. 2ter der Gemeindeordnung diametral entgegen. In der Gemeinderatsdebatte zur Motion 2017/244

(Verkauf des Aktienanteils an der Flughafen Zürich AG) betonte Stadtpräsidentin Corinne Mauch die „starke Stimme“ von Kanton und Stadt Zürich als grösste resp. zweitgrösste Aktionärin, „um insbesondere die politischen Aspekte und Bevölkerungsaspekte zu vertreten.“ Mit diesem Versprechen zu Gunsten einer Beteiligung an der Flughafen Zürich AG steht der Stadtrat heute in der Bringschuld. Er muss seine „starke Stimme“ innerhalb der Flughafen Zürich AG wahrnehmen und sich entschieden und kompromisslos gegen die geplante Investition am zerstörerischen Flughafenprojekt in Nepal einsetzen.

Sollte die Stadt Zürich in einer für den Umweltschutz derart zentralen Frage unterliegen, sollte sie ihre Rolle in der Flughafen Zürich AG überdenken. Der Stadtrat soll dem Gemeinderat Bericht erstatten, welche Rolle er bisher in der Flughafen Zürich AG eingenommen hat, welche Rolle er in Zukunft (insbesondere in Bezug auf solche Investitionsprojekte) einnehmen will und wie er eine Beteiligung in Bezug auf die politischen Ziele der Stadt Zürich rechtfertigt.

Mitteilung an den Stadtrat

Die zwei Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

2061. 2019/561

Schriftliche Anfrage von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) vom 18.12.2019:

Botschaft des ewz-Trams betreffend «6 Wahrheiten rund um den grünen Strom», Haltung des Stadtrats und konkrete Zahlen zu den 6 Wahrheiten

Von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) ist am 18. Dezember 2019 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Seit einiger Zeit kursiert ein von EWZ beworbenes Tram durch Zürich. Die städtische Dienstabteilung propagiert im gesamten Innenraum des Trams «6 Wahrheiten rund um den grünen Strom».

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

1. Die erste «Wahrheit» besagt, dass die Produktion von Wasser- und Windenergie die Umwelt nicht belastet. Diverse Umweltorganisationen sehen das anders. Beispielsweise haben Windräder gemäss der Vogelwarte Sempach einen «erheblichen» negativen Einfluss, sowohl auf lokale wie auch auf durchziehende Vogelarten. Auch können Windräderparks das Landschaftsbild massiv verschandeln. Auf seiner Webseite listet der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband sechs negative Umweltauswirkungen von Wasserkraftwerken auf, wie beispielsweise die «Beeinträchtigung der Durchgängigkeit und Fragmentierung Lebensräumen». Wie kommt der Stadtrat in Anbetracht dieser kontroversen Ausgangslage zu seiner eindeutigen Aussage bezüglich Wasser- und Windenergie?
2. Die zweite «Wahrheit» besagt, dass der Naturstrom grösstenteils vom EWZ selbst produziert wird. Zu wie viel Prozent erfolgt die Produktion durch das EWZ selbst, wie viel wird eingekauft und wie viel stammt aus dem Ausland?
3. Die dritte «Wahrheit» verspricht, dass Naturstrom aus Wind und Sonne «unendlich verfügbar» sei. Inwiefern trifft diese Aussage bei Windstille beziehungsweise bei bedecktem Himmel zu?
4. Die sechste «Wahrheit» besagt, dass Naturstrom zum Erreichen der 2000-Watt-Ziele der Stadt Zürich beiträgt. Wie viel trägt der Naturstrom dazu bei?

Mitteilung an den Stadtrat

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

2062. 2019/482

Dringliche Schriftliche Anfrage der SVP-Fraktion und 16 Mitunterzeichnenden vom 06.11.2019:

Illegale Besetzung des Juchhof-Areals, Kenntnisstand und Kommunikation betreffend die Besetzung und die Sicherheitsrisiken auf dem Areal sowie Angaben zur Übernahme der anfallenden Kosten und Gebühren

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 1102 vom 11. Dezember 2019).

2063. 2019/397

Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) und Luca Maggi (Grüne) vom 18.09.2019:

Neugestaltung der SZU-Haltestelle Manegg, Möglichkeiten für eine Anpassung der Barrieresteuerung analog der Haltestelle Binz

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 1076 vom 4. Dezember 2019).

2064. 2018/502

Weisung vom 19.12.2018:

Schulamt, Musikschule Konservatorium Zürich und Sportamt, Verordnung über das Arbeitsverhältnis des Lehr- und Therapiepersonals der städtischen Volksschule, Neuerlass

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

2065. 2019/78

Weisung vom 06.03.2019:

Tiefbauamt, Baulinienvorlage Uetlibergtangente-Binz, Festsetzung

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

2066. 2019/175

Weisung vom 08.05.2019:

Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Falletsche/Leimbach, Quartier Leimbach, Neubau Schulprovisorium, Objektkredit

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

2067. 2019/186

Weisung vom 15.05.2019:

Immobilien Stadt Zürich, Erstellen von «Züri Modular»-Pavillons auf den Schulanlagen Bachtobel, Manegg, Wollishofen, Bungertwies und Turner, Objektkredite

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

2068. 2019/207

Weisung vom 15.05.2019:

Finanzdepartement, Instandsetzung und Umbau von Kongresshaus und Tonhalle, Zusatzkredit für Investitionsbeitrag an Kongresshaus-Stiftung Zürich für bauseitige Mehrkosten (4,7 Millionen Franken), für Darlehen an Kongresshaus-Stiftung Zürich für bauseitige Mehrkosten (4,7 Millionen Franken) und für einmaligen Beitrag an die Tonhalle-Gesellschaft Zürich wegen Verschiebung Eröffnungstermin (3,7 Millionen Franken)

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

2069. 2019/266

Weisung vom 19.06.2019:

Immobilien Stadt Zürich, Neubau eines Provisoriums für die Schulen Letten und Nordstrasse sowie die Betreuung Imfeldstrasse 6 auf der Lettenwiese, Quartier Wipkingen, Objektkredit, Nachtragskredit

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2019 ist am 9. Dezember 2019 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 24. Dezember 2019.

Nächste Sitzung: 8. Januar 2020, 17 Uhr.