

Substanzielles Protokoll 66. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 25. September 2019, 21.00 Uhr bis 23.40 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Heinz Schatt (SVP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Anna-Lena Gugger

Anwesend: 109 Mitglieder

Abwesend: Monika Bättschmann (Grüne), Duri Beer (SP), Natalie Eberle (AL), Dr. Urs Egger (FDP), Martin Götzl (SVP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Thomas Kleger (FDP), Pascal Lamprecht (SP), Maleica Landolt (GLP), Claudia Rabelbauer (EVP), Matthias Renggli (SP), Alan David Sangines (SP), Christine Seidler (SP), Maria del Carmen Señorán (SVP), Roger Tognella (FDP), Martina Zürcher (FDP)

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

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 15. | 2019/110 | E/A Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) vom 20.03.2019:
Optimierung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs | VSI |
| 16. | 2019/223 | E/A Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Strategie für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs | VTE |
| 17. | 2019/215 | E/A Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:
Rasche Umrüstung der betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte auf leichte und energieeffiziente Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen oder E-Cargobikes | FV |
| 18. | 2019/219 | A Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Aufhebung von Nachtfahrverboten für Elektrofahrzeuge | VSI |
| 19. | 2019/224 | E/A Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Günstigere Gebühren für Blaue-Zone-Parkkarten für kleinere, leichtere und umweltfreundlichere Fahrzeuge | VSI |
| 20. | 2019/222 | E/A Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Längere Parkerlaubnis für umweltfreundlichere und kleinere, leichtere Fahrzeuge | VSI |

- | | | | | |
|-----|--------------------------|-----|--|-----|
| 21. | 2018/358 | E/A | Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Florian Utz (SP) vom 19.09.2018:
Sicherstellung einer Wahlmöglichkeit betreffend mindestens einer warmen vegetarischen Mahlzeit in städtischen Kantinen und Restaurants | VGU |
| 22. | 2018/361 | E/A | Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Guido Hüni (GLP) vom 19.09.2018:
Systematische Erfassung und Reduzierung der Umweltauswirkung von Mahlzeiten in städtischen Kantinen und Restaurants | VGU |
| 23. | 2019/143 | | Dringliche Interpellation der FDP-Fraktion vom 10.04.2019:
Vereinfachung von energetischen Sanierungen im Sinne des Planungs- und Baugesetzes (PBG), Gewährleistung der Beurteilung von Sanierungen im Anzeigeverfahren und Verzicht auf zusätzliche Auflagen sowie Anteil der denkmalgeschützten und inventarisierten Gebäude am Gesamtenergiekonsum und möglicher Ausbau von Anreizen für Sanierungen | VHB |

Mitteilungen

Es werden keine Mitteilungen zur Kenntnis gebracht.

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1723. 2019/420 Erklärung der SVP-Fraktion vom 25.09.2019: Klimapolitik in der Stadt Zürich

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

Rot-Grüner Klimaschutz: Ein schlecht getarnter Raubzug aufs Portemonnaie der arbeitenden Bevölkerung

Vordergründig geht es der rot-grünen Mehrheit in diesem Rat um den Schutz des Klimas. In Tat und Wahrheit ist der beinahe schon religiöse Hype um die vermeintliche «Klimakatastrophe» aber nichts anderes als ein mehr schlecht als recht getarnter Raubzug auf das Portemonnaie der Bevölkerung, eine gigantische Umverteilungsübung und ein Angriff auf unser marktwirtschaftliches System. Den selbsternannten Weltrettern auf der linken Seite ist es sehr wohl bewusst, dass die von ihnen propagierten Massnahmen zur Rettung des Klimas keinerlei Wirkung entfalten werden. Nichtsdestotrotz fordern sie mit beinahe religiöser Inbrunst, dass die Bevölkerung Busse tut, dem sündigen Leben abschwört und sich mit Ablasszertifikaten von ihren Klimasünden freikaufte. Dass ihre Rezepte bis tief ins Mark unsozial sind und genau diejenigen am meisten treffen werden, welche sie vorgibt zu vertreten, nämlich die sozial Schwächeren, die Tieflohneempfänger oder die mittellosen Rentner, das ist der rot-grünen Ratsmehrheit egal – Hauptsache der Ideologie ist Genüge getan. Beispiele gefällig? Der Mieter, der unter den hohen Nebenkosten ächzt, weil sich darin die stetig steigenden CO₂-Abgaben niederschlagen. Das Rentnerehepaar, dessen Budget bloss für eine neue Ölheizung reicht, nicht aber für die teure Wärmepumpe, die ihm rot-grün aufzwingen will. Der Pendler aus dem hintersten «Chrachen», der keine vernünftige ÖV-Verbindung an seinen Arbeitsplatz hat und die künstlich verteuerten Treibstoffpreise zähneknirschend bezahlt, weil er nicht aufs Auto verzichten kann. Die sechsköpfige Familie aus dem Kosovo, die für ihren Flug in die zweite Heimat in den Sommerferien 500 Franken mehr bezahlen muss und sich dieses Geld vom Mund abspart. Aber diese Leute sind SP, Grünen, AL und GLP egal. Denn deren wahre Klientel wird die rot-grüne Klimakeule kaum spüren: Der Teslafahrer

mit der subventionierten Photovoltaikanlage auf dem Einfamilienhausdach. Der «Cüplisozialist» in der Fernwärme-beheizten Genossenschaftswohnung. Der Schulpsychologe mit dem Ferienhäuschen im Tessin. Und und und.

Wir von der SVP spielen dieses durchschaubare Spiel nicht mit: Staatliche Bevormundung, Umerziehung und den Raubzug auf das Portemonnaie der Bürgerinnen und Bürger lehnen wir konsequent ab. Deshalb:

- wer nicht mehr für Benzin und Diesel zahlen will, wählt SVP;
- wer nicht höhere Verkehrsabgaben zahlen will, wählt SVP;
- wer fürs Heizen nicht tiefer ins Portemonnaie greifen will, wählt SVP;
- wer nicht Geld für einen Solarstrom-Zwang ausgeben will, wählt SVP;
- wer keine künstliche Erhöhung der Flugticket-Preise will, wählt SVP;
- wer kein Verbot von Ölheizungen will, wählt SVP;
- wer weniger Vorschriften, Steuern, Abgaben und Gebühren will, wählt SVP.

Persönliche Erklärung:

Mark Richli (SP) hält eine persönliche Erklärung zur Sitzungsplanung der Ratsdebatte zur städtischen Klimapolitik.

G e s c h ä f t e

1718. 2019/110

Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) vom 20.03.2019:

Optimierung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 65, Beschluss-Nr. 1718/2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2019/110 und 2019/223.

Dominique Zygmunt (FDP) begründet das Postulat 2019/223 (vergleiche Beschluss-Nr. 1287/2019): *Wie schnell kommt man in Zürich von A nach B? Welche Faktoren bestimmen, welches Verkehrsmittel man dabei wählt? Nicht nur die Bequemlichkeit und der Preis sind entscheidend, sondern auch die Zeit. Die Geschwindigkeit bestimmt wesentlich, ob der öffentliche Verkehr (öV) attraktiv ist und so seine zahlreichen Vorteile für Mobilität und Ökologie ausspielen kann. Eigentlich sollte man meinen, wir hätten heute ein schnelles Mobilitätssystem. Ein Blick in die Statistik widerspricht aber leider dieser Annahme. Das Städteranking von Avenir Suisse attestiert Zürich zwar den schnellsten öV der Schweiz. Dieser öV ist aber lediglich 8,2 Kilometer pro Stunde schnell. Das ist eine Folge der hohen Nachfrage nach Mobilität und der guten Leistungen des öV. Nimmt die Reisezeit um 10 Prozent zu, sinkt die Nachfrage nach öV um 6–10 Prozent. Das sind keine guten Aussichten für den öV in Zürich. Wir wollen in Zürich vorwärtskommen, Tram und Bus sind umweltfreundliche, effiziente und beliebte Verkehrsmittel. Wir fordern den Stadtrat auf, eine Strategie zu entwickeln, wie die Geschwindigkeit erstens erhöht werden kann und zweitens, als Mindestanforderung, wie eine weitere Verlangsamung des öV verhindert werden kann. Der Stadtrat soll die Möglichkeiten, Risiken und Chancen der einzelnen Massnahmen aufzeigen. Wir sind bewusst ergebnisoffen. Wir denken an Optimierungen, neue technologische Entwicklungen, vielleicht sogar neue*

Verkehrsträger. Das vorher besprochene Postulat 2019/110 von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) verfolgt eine ähnliche Stossrichtung. Es will Tram und Bus schneller machen, wobei statt einer Strategie konkrete Massnahmen vorgeschlagen werden. Für uns ist das akzeptabel, aber nicht hinreichend. Für eine tatsächliche Beschleunigung des öV müssen wir heute Abend beiden Postulaten zustimmen. Eine parteipolitisch motivierte Zustimmung zu nur einem Postulat würde der Sache nicht gerecht. Der Faktor Zeit, den das Postulat der FDP anspricht, gewährleistet die Attraktivität des öV.

Christoph Marty (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag zu GR Nr. 2019/223: Trotz eines massiv höheren Verkehrsaufkommens hat es die VBZ geschafft, dass die Busse und Trams heute schneller sind als vor Jahrzehnten. Wir haben ein ausgezeichnetes öV-Angebot, das bestens unterhalten ist und laufend ausgebaut wird. Dass der öffentliche Personennahverkehr eine gewisse Langsamkeit mit sich bringt, liegt auch an der relativen Kleinräumigkeit unserer Stadt. Das Postulat besteht nur aus Phrasen. Warum sind wir gegen dieses wohlklingende und auch harmlose Postulat? Unsere Partei ist eine dezidierte Gegnerin des konstanten Wachstums der Verwaltungstätigkeit. Unsere Ablehnung ist ein Beitrag dazu, die Verwaltung nicht mit der Bearbeitung solcher sinn- und zweckfreien Übungen zu belasten.

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

STR Richard Wolff: Wir leben in spannenden Zeiten. In kurzer Zeit haben sich viele neue Ansichten durchgesetzt und sind zu Mainstream geworden. Ausdruck davon ist der Vorstoss heute Abend, in dem sich die FDP für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs einsetzt. Ich unterstütze diesen Vorstoss sehr. Wie könnte denn der öV auch tatsächlich beschleunigt werden? Lichtsignalbevorzugung, mehr Kurse, neue Linien, mehr eigene Trassees und Spuren. Das alles braucht mehr Raum, mehr Zeit und vor allem mehr Platz. Um diesen Platz schaffen zu können, braucht es einen Paradigmenwechsel. Wir müssen die Stadt neu betrachten. Wir können sie nicht mehr unter den Vorzeichen der autogerechten Stadt anschauen. Das haben wir jetzt 70–80 Jahre lang getan und die Stadt nach den Bedürfnissen der Autos gebaut. Die Fussgänger wurden auf das Trottoir gedrängt und die Velofahrer ganz von der Strasse vertrieben. Nun bläst aber ein anderer Wind. Wir müssen die gleiche Stadt aus einer anderen Perspektive anschauen. Lassen Sie mich den Begriff des «Gestalt-Switch» kurz darlegen. Auf den Bildern von M. C. Escher sieht man je nach Perspektive auf dem gleichen Bild entweder Vögel oder Fische. In unserem Fall ist es nun die gleiche Stadt, bei der man aber nicht mehr zuerst das Auto sieht, sondern die Fussgängerinnen, den öV und das Velo. Wenn wir die Stadt mit dieser klimafreundlichen Brille betrachten, müssen wir die ökologischen Verkehrsmittel fördern. Gleichzeitig wächst die Stadt: Es wohnen und arbeiten mehr Leute hier, wir haben mehr Besucherinnen aus der Umgebung und dem Ausland. Wir müssen also mehr Leute auf der gleichen Fläche transportieren. Wir müssen also den öffentlichen Raum anders verteilen. Woher nehmen wir den Raum, was verteilen wir neu? Wir verschmälern nicht die Trottoirs. Wir heben auch nicht die Tramtrassees auf. Übrig bleiben Fahrbahn-, Spuren- und Parkplatzflächen. Wir müssen uns auf öV, Fuss- und Veloverkehr, Bäume, Boulevard-Cafés und den Güterumschlag konzentrieren. Diese Neubetrachtung der Stadt müssen wir zusammen mit den Interessensgruppen und dem Kanton vornehmen. Das Ziel ist der Ausbau des öV, Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität, attraktive und sichere Quartierzentren und begrünte Plätze. Wo immer möglich, müssen die Strassen und Plätze entsiegelt und wasserdurchlässig gemacht werden. Wir brauchen mehr und sicherere Velowege. Die Chancen, dass es uns gelingt, die Stadt neu zu gestalten, stehen gut. Wir haben die Ressourcen, das

Knowhow und den Willen. Dieser Vorstoss zeigt das.

Weitere Wortmeldungen:

Hans Jörg Käppeli (SP): Ich freue mich auf die von STR Richard Wolff skizzierte Hal-
tungsänderung. Die SP war immer für die Beschleunigung des öV, bisher aber ohne Un-
terstützung der FDP. Euphorie kommt ob des Postulats der FDP nicht auf. Die gefor-
derte Beschleunigung wird sogleich wieder eingeschränkt durch den Zusatz, dass min-
destens eine weitere Verlangsamung abgewendet werden soll. Soll nun Gas gegeben
oder gebremst werden? Der Auftrag an den Stadtrat ist diffus. Wer mehr wissen will,
muss in den Begründungen nachschauen. Die FDP anerkennt, dass der öV nur noch
langsam unterwegs ist. Es bleibt aber unklar, was das Ziel ist. Will man Beschleunigung,
die nicht weh tut? Will man unter keinen Umständen dem motorisierten Individualver-
kehr (MIV) wehtun? Der Stadtrat ist in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage
2018/494 von Markus Knauss (Grüne) und mir viel konkreter geworden. Im Wesentli-
chen ergab sich daraus, dass die VBZ jede Menge detaillierte Daten hat. Es fehlen aber
noch die konkreten Hinweise auf Massnahmen, mit denen Abhilfe geschaffen werden
könnte. Wir haben damals auch nach den Zusatzkosten aufgrund von Behinderungen
durch den Autoverkehr und Eigenbehinderungen gefragt. Die jährlichen Mehrkosten
sind mit 21 Millionen Franken beziffert, ein riesiges Sparpotenzial. Das Argument, es sei
kein Geld für Angebotsverbesserungen vorhanden, sticht deshalb nicht. Bei den Investi-
tionen betragen die Mehrkosten 138 Millionen Franken. Das entspricht 21 Trams, 15
Trolleybussen und 14 Dieselnissen. Gleichzeitig ist die Trambeschaffung verzögert, es
fehlen Trams für die verlängerte Linie 2 nach Schlieren und die Linie 8 über die Hard-
brücke. Mein Fazit ist: Die VBZ weiss genau, wo es klemmt – ich bin mir aber nicht si-
cher, ob sie Klartext spricht. Wer die Ursachen für die Störungen kennt, sollte daraus
ableiten können, welche Massnahmen dagegen ergriffen werden könnten. Das fordern
auch die Dienstabteilung Verkehr des Sicherheitsdepartements und das Tiefbauamt
(TAZ). Wir möchten einen griffigen Vorstoss und schlagen deshalb eine Textänderung
vor. Die Passage «mindestens aber eine weitere Verlangsamung abgewendet» ist zu
streichen. Stattdessen soll folgender Satz angehängt werden: «Die Strategie soll dabei
klimaschützenden Strategien wie namentlich der Veloförderung und der Verkehrsberuhi-
gung nicht widersprechen, insbesondere soll die Einführung von Tempo 30 nicht verhin-
dert werden, zumal eine Verflüssigung des Verkehrs dem öV dient.» Mit dieser Textän-
derung sind wir bereit, das Postulat zu unterstützen, andernfalls lehnen wir es ab.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Ein Vorstoss möchte den öV bevorzugen und opti-
mieren, der andere möchte ihn eventuell schneller machen, oder zumindest nicht lang-
samer, wenn denn keine Risiken dagegensprechen. Wir unterstützen beide mit unter-
schiedlicher Euphorie. Wir sind etwas verblüfft über die Debattenplanung. Das SP-Pos-
tulat 2019/110, das auf die Motion 2018/503 der Grünliberalen explizit Bezug nimmt und
auf der Traktandenliste verknüpft ist, wird zusammen mit dem FDP-Trittbrettfahrer-Pos-
tulat debattiert. Wir hätten gerne beantwortet, warum unsere Motion – die vorschlägt,
dass wir mit Innovationskraft eine Vorbildrolle übernehmen für eine klimaschonende, in-
telligente Mobilität – nicht erwähnt wird. Wir unterstützen aber trotzdem die gemeinsame
Überweisung dieser Postulate. Für uns Grünliberale bietet eine Stadt enorm viele Mög-
lichkeiten für ein ressourcenarmes, aber trotzdem gutes Leben. Wir sollten deshalb die
Rahmenbedingungen so setzen, dass möglichst viele Leute die Chance bekommen, in
einer Stadt der kurzen Wege ihr Zuhause zu finden. Idealerweise wären Arbeit, Wohnen
und Freizeit fussläufig oder per Velo erreichbar. Ehrlicherweise müssen wir uns einge-
stehen, dass Verdichtung primär am Stadtrand geplant ist. Die Leute werden also nach
wie vor auf motorisierte Mobilität angewiesen sein. Unsere Aufgabe ist es, diese Mobili-
tät so klimaverträglich wie möglich zu gestalten. Diesbezüglich liegt es aber auch auf

der Hand, dass der öV das effizienteste Verkehrsmittel ist. Der öV muss durch Fahrplan-zuverlässigkeit seine Attraktivität behalten können. Dies ist aktuell leider nicht immer der Fall. Aus unserer Sicht liegt das Hauptproblem nicht im Spurabbau beim MIV oder dem Bau von Velowegen, sondern in der wachsenden Anzahl von Individualpendlern. Aus unserer Sicht muss man deswegen in erster Linie den effizienten und klimaschonenden öV gegenüber dem ineffizienten MIV priorisieren. Wir sind zuversichtlich, dass wir aus technischer Sicht so weit sind, dass es möglich ist, mit intelligenten Lösungen den Verkehr entsprechend zu steuern und zu optimieren. Ergänzend muss eine Lösung für das Stosszeiten-Problem gefunden werden. Das ist eine sehr wichtige Herausforderung, die wahrscheinlich mit einem Postulat alleine nicht gelöst werden kann. Neben innovativen neuen Lösungen muss hier ein generelles Umdenken stattfinden, dessen Verantwortung nicht allein bei der Kommunalpolitik angesiedelt werden kann.

Markus Knauss (Grüne): Ich bin froh über das Votum von STR Richard Wolff, der von einem Paradigmenwechsel spricht. Allerdings muss man festhalten, dass dieses Parlament schon längere Zeit an diesem Paradigmenwechsel arbeitet. Ich erinnere an das Konzept «Stadtverkehr 2025», mit dem wir den Anteil des MIV massiv senken wollen. Der Stadtrat hat diese Initiative seinerzeit noch abgelehnt. Auch die Volksinitiative «Züri Autofrei» lehnt der Stadtrat ab. Am 9. Februar 2020 wird über den Rosengartentunnel abgestimmt. Der Stadtrat befürwortet diesen. Das alles passt nicht so ganz zu dem proklamierten Paradigmenwechsel. Wer sagt, der Autoverkehr soll zurückgedrängt werden und gleichzeitig eines der übelsten Strassenprojekte unterstützt – das geht nicht ganz auf. Bezüglich des Historischen Kompromiss sind wir gespannt, was der Stadtrat im kommunalen Verkehrsplan vorschlägt. Eine Mehrheit dieses Parlaments wird den Historischen Kompromiss endgültig erledigen wollen. Beim Veloverkehr sind wir uns über die Stossrichtung einig, aber was die Umsetzungsgeschwindigkeit und -konsequenz der Velostadt Zürich angeht, sind wir mit dem Tiefbauamt in ständigen Verhandlungen. Bei den beiden ersten Postulaten geht es um eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Seit 12–13 Jahren ist die FDP für den öffentlichen Verkehr in dieser Stadt zuständig. Der ehemalige freisinnige STR Andres Türlor oder STR Michael Baumer hätten schon lange eine Strategie präsentieren können. Stattdessen schickt die Partei Dominique Zygmont (FDP) vor, der noch nicht lange im Parlament sitzt und nicht für diese Versäumnisse haftbar gemacht werden kann. Es ist schon lange bekannt, dass beim öV Probleme bestehen, und Hans Jörg Käppeli (SP) hat richtigerweise auch auf die finanziellen Folgen davon aufmerksam gemacht. Wir haben in dieser Stadt ein Hauptproblem: zu viele Autos. Fakt ist, dass all die vorgeschlagenen Busspuren und technologischen Hilfsmittel ohne Reduktion des MIV wirkungslos bleiben werden hinsichtlich einer Beschleunigung des öV. Wir unterstützen die beiden Postulate mit der Textänderung von Hans Jörg Käppeli (SP).

Stephan Iten (SVP): Dieser Vorstoss ist wirklich etwas unglücklich. Falls der Vorstoss durchkommt, werden sich STR Richard Wolff und STR Michael Baumer freuen, den öV ausbauen zu können. Das hat den Bau von mehr durchgehenden Busspuren und Parkplatzabbau zur Folge. Spurabbau bedeutet Stau, Stau bedeutet mehr Emissionen. Die FDP ist ja angeblich die Gewerbeartei. Ist es Euer Ziel, dass das Gewerbe im Stau stehen muss? Der Vorstoss wird dem Klima zudem kein bisschen helfen. Ich schlage der FDP vor, den Vorstoss zurückzuziehen.

Andreas Egli (FDP): Ein Hinweis an STR Richard Wolff: Lebenswertere Fussgängerzonen sind durchaus ein erstrebenswertes Ziel, aber in diesem Postulat der FDP geht es um nichts anderes als um die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs. Hier soll etwas getan werden. Wir sind gegen ein Ausspielen von verschiedenen Mobilitätsteilnehmern, es sollen nicht einzelne davon ausgebremst werden. Vor diesem Hintergrund sind wir nicht bereit, die Textänderung anzunehmen.

Sven Sobernheim (GLP): In einem Punkt muss ich Andreas Egli (FDP) deutlich widersprechen. Ich finde die Grundsatzdebatte spannend und richtig und wichtig. Ich möchte einen Ausflug in den Kantonsrat machen. Die GLP hat in der letzten Legislatur eine U-Bahn gefordert, einen Mittelverteiler. Der Regierungsrat winkte ab mit dem Hinweis auf viel zu hohe Kosten: 100 Millionen Franken pro Kilometer. Der Mittelverteiler wäre genau, was wir bräuchten, denn ein Problem des öV ist der geringe Haltestellenabstand in der Stadt. Wir brauchen eine Ergänzung. Unser jetziger öV ist zu langsam, weil wir uns zu sehr auf die S-Bahn fokussiert haben, die wie Tram und Bus alle paar Meter halten soll. Wir brauchen ein System dazwischen. Da müssen wir endlich mutiger werden. Obwohl wir in den 1970er-Jahren die Abstimmung über die U-Bahn verloren haben, müssen wir nochmals grundsätzlich über das System diskutieren, über eine Ringbahn um die Stadt herum mit Auswüchsen bis nach Wetzikon oder Bülach. Wir kommen nicht weiter, wenn wir uns darauf beschränken, das Tram zwei Kilometer pro Stunde schneller machen zu wollen. Wir unterstützen beide Vorstösse, auch mit der Textänderung der SP. Für uns, die den Mittelverteiler wollen, ist diese Diskussion aber müssig. Wir müssen in eine neue Infrastruktur investieren.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Laut dem Votum von STR Richard Wolff wurde die Stadt ganz nach dem Gusto des MIV gebaut. Ich erinnere daran, dass es eine Planung für eine Tiefbahn gab, die an der Urne abgelehnt wurde. Das Argument der SP war damals, dass die Tiefbahn nur Platz mache für mehr Autoverkehr. Was wir heute dringend brauchen könnten, wurde damals mit diesem hanebüchenen Argument abgelehnt. Es könnte mit wenig viel gewonnen werden bezüglich einer Beschleunigung des Verkehrs. Wer um 00.28 Uhr mit dem Zug aus der Westschweiz ankommt, verpasst das letzte Tram. Man könnte mit einem zusätzlichen Kurs viel zur Beschleunigung beitragen. Es ist unglaublich, wie schlecht die Verbindungen sind. Ich verstehe die Lobhudelei der öffentlichen Verkehrsmittel nicht. Wenn es um die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs geht, hört man Erstaunliches. Massnahmen wie eine Verteuerung des Generalabonnements oder eine generelle Einschränkung der Mobilität sind nichts anderes als Bestrebungen, unsere Freiheit einschränken zu wollen. Verschiedene Lebensentwürfe sind zu respektieren. Der Rayon einer vierfachen Mutter ist halt auf Wohnung, Kinderspielplatz und vielleicht noch ein Flösslein für Spaziergänge beschränkt. Paare, die auf Kinder verzichten haben, damit sie reisen gehen können, haben mit dem Verzicht auf Kinder einen Beitrag zu weniger CO₂-Emissionen geleistet. Wer denen die Mobilität verbieten will, zieht ihnen den Teppich unter den Füßen weg. Sie bekommen für ihren Verzicht keine Gegenleistung. Wer so umerziehen und bevormunden will, kippt vom Autoritären ins Totalitäre. Das ist das Bedenkliche an der Klimadebatte. Wenn man sich einsetzt für ein ökologisches Projekt wird immer mehr gefordert. Das führt zu Gegenreaktionen und damit ist dem Klima nicht gedient.

Res Marti (Grüne): Wir unterstützen den Vorstoss der SP zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Etwas kritischer sind wir gegenüber dem Vorstoss der FDP. Es liegt nicht am Absender, sondern an der Botschaft. Ich finde den öV in der Stadt schnell genug. Wir brauchen keine Beschleunigung des öV, sondern eine Stabilisierung des öV-Fahrplans. Ob das Tram eine Minute mehr oder weniger braucht, spielt für mich keine Rolle. Ich muss mich aber darauf verlassen können, dass das Tram pünktlich ankommt und nicht zehn Minuten Verspätung hat, weil es am Albisriederplatz im Stau stand und ich deswegen den Anschluss am Hauptbahnhof verpasse. Das führt zu Unzufriedenheit mit dem öV-System. Wir wollen nicht, dass der öV durch die Wohnquartiere rast. Beim Vorstoss der FDP muss vermutet werden, dass es sich um ein kleines trojanisches Pony handelt, dass im entscheidenden Moment Tempo 30 verhindern will. Tempo 30 verlangsamt den öV nicht massgeblich, im Gegenteil: im Idealfall ist er aufgrund des flüssigeren Verkehrs sogar schneller. Ohne Textänderung werden wir dem Vorstoss

nicht zustimmen.

Stefan Urech (SVP): Die Verzögerung, die die SVP durch das Verlesen von drei Fraktionserklärungen verursacht hat, ist nicht zu vergleichen mit der Zeit, die wir damit verbringen, uns mit politisch attraktiven Plattitüden-Vorstössen wie diesem zu beschäftigen. Dieser ist einer von vielen Vorstössen, der durch einen Aktivismus im Hinblick auf das Klimathema entstanden ist, bei dem alle das Gefühl hatten, jetzt auch noch etwas bringen zu müssen. Euer Aktivismus hat mir nur den Feierabend gestohlen und den Steuerzahlern ein paar Tausend Franken.

Stephan Iten (SVP): Für mich als Unternehmer sind Tempo 30 und die öV-Priorisierung grosse Einschränkungen. Der SVP wurde vorgeworfen, heute Abend sowieso zu allem Nein zu sagen. Ja, wir sagen zu allem Nein, was den MIV einschränkt. Der Vorstoss hilft dem Klima übrigens nicht weiter. Der Vorstoss ist planlos, masslos und nutzlos.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: Der öV der Stadt Zürich bekommt regelmässig sehr gute Noten. Tatsächlich kämpfen wir aber mit gewissen Problemen. Der öV hat bei der Feinverteilung eine gewisse Langsamkeit. Im zeitlichen Vergleich steht der Weg von Höngg in die Stadt gegenüber demjenigen von Winterthur an den Bahnhof Stadelhofen schlecht da. Die Unpünktlichkeit hängt mit den fehlenden Reserven zusammen. Eine weitere Ursache ist zweifelsohne das Wachstum der Wohnbevölkerung von Stadt und Kanton, das mehr Mobilität bedeutet. Mit diesen Herausforderungen müssen wir umgehen. Die Priorisierung des öV besteht seit den 1970er-Jahren, wobei nicht alle technologischen Lösungen von damals heute noch adäquat sind. Wir haben viele Mischverkehrsflächen, die auch den öV behindern. Wir müssen aufgrund des Lärmschutzes Tempo 30 einführen. Das verlangsamt die Reisegeschwindigkeit tatsächlich. Wir haben einen Massnahmenplan, von dem ich ein paar Punkte vorführen möchte. Erstens wollen wir die Priorisierung des öV mit neuen technologischen Lösungen verbessern. Wir wollen Mischverkehr wo immer möglich verhindern. Bei der Einführung von Tempo 30 suchen wir nach Kompensationsmassnahmen. Eine U-Bahn kann leider in dieser Form nicht eingeführt werden, die S-Bahn erfüllt jedoch viele ihrer Funktionen. Wir werden nächstens die neue Netzentwicklung angehen. Auch dort werden wir prüfen, wo grössere Infrastrukturmassnahmen in Angriff genommen werden müssen. Diese Massnahmen wurden teilweise bereits umgesetzt. So wurden beim Zeltweg und insbesondere bei der Hohlstrasse Verbesserungen erreicht. Schlussendlich brauchen wir eine Gesamtverkehrsstrategie, weswegen die Geschäfte auch beim TAZ angesiedelt sind. Wir nehmen die Vorstösse entgegen, auch im Sinne einer Abwägung der verschiedenen Interessen im Hinblick auf eine Gesamtverkehrsstrategie.

Das Postulat wird mit 93 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1724. 2019/223

**Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Strategie für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/110, Beschluss-Nr. 1718/2019.

Dominique Zygmunt (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1287/2019).

Christoph Marty (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag.

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

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

Das Postulat wird mit 33 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

1725. 2019/215

**Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:
Rasche Umrüstung der betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte auf leichte und energieeffiziente Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen oder E-Cargobikes**

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

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1279/2019): *Die Grünen tun sich bekanntlich mit motorisierten Fahrzeugen schwer. Es ist aber auch uns bewusst, dass es gewisse Aufgaben in dieser Stadt gibt, für die Autos oder Lastwagen notwendig sind. Es wären dies beispielsweise Fahrzeuge von Polizei und Schutz & Rettung oder Lastwagen der Kehrrichtentsorgung. Wir wollen diese Fahrzeuge aber leichter, energieeffizienter und fossilfrei machen. Wir wollen uns nicht für eine einzige richtige Antriebsart entscheiden, sondern ein Ziel formulieren. Die Fahrzeuge sollen schadstoffarm sein und nicht mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. Die Industrie entwickelt immer wieder neue Modelle. Grosses Potenzial sehen wir in der Nutzung von Cargobikes. In deutschen Städten werden Cargobikes sehr viel häufiger genutzt. Die Stadt Zürich soll sich überlegen, wie man diese Cargobikes in die Fahrzeugflotte integrieren könnte. Selbstverständlich wollen wir die Antriebsenergie, die es für die notwendigen Fahrzeuge braucht, durch erneuerbare Energiequellen generieren.*

Christoph Marty (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: *Wieder einmal scheinen alle hier drin das gleiche zu denken, und wenn das der Fall ist, hat meistens niemand richtig nachgedacht. Ist der Hauptzweck der heutigen Sitzung, Euch gegenseitig in Euren vor-*

gefassten Meinungen zu bestätigen und die einfältigeren, die verängstigten und die unsicheren potentiellen Wähler auf Eure Seite zu ziehen? Der Stadtrat soll nun also «prüfen, wie die kommunale Fahrzeugstrategie auf eine rasche Umrüstung der betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte auf leichte, energieeffiziente ... blablabla». Wir leben in einer Stadt, in der es nicht einmal einen Stellenbeschrieb für einen Polizeikommandanten gibt. Wie kommt ihr darauf, dass es etwas wie eine kommunale Fahrzeugstrategie geben könnte? Das braucht es nicht. Es ist ganz simpel. Die städtischen Dienstabteilungen beschaffen jene Fahrzeuge, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben am besten geeignet sind. Offenbar klappt dies leidlich gut. Jetzt kommt es: «Um die klimarelevanten Auswirkungen dieser Fahrzeugflotte zu reduzieren, soll eine Umrüstung auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen stattfinden.» Das einzige, was mit solchen Alibiübungen zustande gebracht wird, ist, dass mit sehr viel Geld sehr wenig erreicht wird. Ihr seid nicht im Stande, die hohe Verschuldung dieser Gemeinde nachhaltig abzubauen. Gleichzeitig behauptet Ihr, Ihr könnt den Anstieg der Welttemperatur auf 2 Grad begrenzen. Das ist doch absurd. Wir sind der Meinung, die entsprechenden Dienstabteilungen sollen weiterhin die Fahrzeuge beschaffen, die dem jeweiligen Einsatzzweck am besten entsprechen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Natürlich haben wir eine gesamthafte Fahrzeugstrategie, natürlich beschaffen wir die Fahrzeuge gesamthaft. Wir sparen durch die gemeinsame Beschaffung Millionen. Die SVP wäre die erste, die auf einen Flottenrabatt hinweisen würde, wenn wir dies nicht täten. Elektrolastwagen sind heutzutage marktfähig. Wir können also mehrheitlich auf Elektrolastwagen setzen, sei dies für die Müllabfuhr, für die Reinigung oder die Schneeräumung. Wir sind an einem Punkt, an dem wir nachhaltigere Wege beschreiten können. In der Logistik sind Cargobikes auf der letzten Meile in der Stadt ein extrem interessantes Mittel. Besonders in der Schweiz, wo die schnellen E-Bikes relativ einfach zu nutzen sind. So kann man selbst in einer hügeligen Stadt wie Zürich mit Cargobikes viel erreichen. Ich bin überzeugt, dass der Vorstoss dem Stadtrat die richtige Motivation geben kann, auf eine langfristige, nachhaltige Strategie zu setzen, die im ersten Augenblick vielleicht etwas mehr kostet. Wir können als Stadt vorausschreiten.

Andreas Egli (FDP): Die FDP hat bereits 2016 verlangt, dass die Flottenpolitik so ausgestaltet wird, dass mindestens 20 Prozent jeweils mit Elektrofahrzeugen ersetzt werden. Ich gehe davon aus, dass der Stadtrat dies umgesetzt hat. Heute wird also das gleiche nochmals gefordert. Es wird auch wieder die gleiche Konstellation zustimmen, nämlich alle ausser den Kollegen von der SVP. Die Vorwürfe seitens Hans Jörg Käppeli (SP) in der vorangehenden Debatte, die FDP hätte bisher nie etwas unternommen für den Umweltschutz, stimmen nicht. Es sei dahingestellt, ob es in jedem Bereich Sinn ergibt, mit Elektrolastwagen herumzufahren. Die Richtung der Strategie stimmt aber, wir haben der Stadt den Auftrag bereits erteilt und werden ihn auch heute nochmals erteilen.

Guido Hüni (GLP): Seit 2004 gibt es eine städtische Fahrzeugkommission, die dem Finanzdepartement angegliedert ist. Das Kompetenzzentrum liegt jedoch beim ewz, weil dort die meisten Fahrzeuge beschafft werden. Interessanterweise gibt es dazu Zahlen und Geschäftsberichte. 2018 lag der Anteil der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bei 30,6 Prozent, bei den Neubeschaffungen lag er bei 66 Prozent. 20 Prozent der Fahrzeuge lagen in der Kategorie Elektro- und Hybridfahrzeuge, bei den Neubeschaffungen sind es 67 Prozent. Was wir hier beschliessen ist faktisch schon Realität. Der Vorstoss verleiht dem eingeschlagenen guten Weg noch ein bisschen mehr Stosskraft. Bei der letzten Meile geht es nun noch um die grossen Fahrzeuge, die Spezialfahrzeuge. Das

Angebot im Bereich Lastwagen ist erst im Entstehen.

Olivia Romanelli (AL): Auch wir fordern den Stadtrat auf, den Fahrzeugpark im Rahmen des normalen Erneuerungszyklus umweltgerecht umzurüsten. Funktionierende Fahrzeuge sollen aber deswegen nicht vorzeitig ausgemustert werden; damit würde ökologisch nichts gewonnen. Die Energiebilanz muss sich durch die Anschaffung eines Fahrzeugs verbessern. Wir freuen uns aber schon jetzt auf die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Cargovelos auf breiten Velowegen unterwegs sind.

Res Marti (Grüne): Ich muss Andreas Egli (FDP) widersprechen. Der Vorstoss ist nicht alter Wein in neuen Schläuchen. Natürlich gibt es bereits eine Fahrzeugstrategie und natürlich schaut man schon heute, dass möglichst ökologische Fahrzeuge beschafft werden. Neu ist, dass es bis 2030 keine von der öffentlichen Hand finanzierten fossil betriebenen Fahrzeuge mehr geben soll. Es sollen neu die Ausnahmen begründet werden müssen, nicht die Anschaffung eines Elektroautos.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

STR Daniel Leupi: Wir prüfen den Vorstoss gerne. Ich muss allerdings vor einigen Illusionen warnen. Die Strategie existiert wie erwähnt bereits, der neueste Entwurf liegt gegenwärtig bei mir zum Gegenlesen. Die Zuständigkeit lag allerdings bis Ende letzter Legislatur nicht bei mir, sondern beim Departement der Industriellen Betriebe (DIB). Mit der Neugruppierung und Stärkung des Beschaffungswesens ist sie ins Finanzdepartement gerutscht. Die konkrete Arbeit wird jedoch, wie korrekt erwähnt, immer noch im DIB erledigt. Ich muss vor der 100 Prozent-Illusion warnen. Erstens haben Fahrzeuge eine gewisse Lebensdauer, eine vorzeitige Verschrottung bereits beschaffter Fahrzeuge ergibt aufgrund der grauen Energie keinen Sinn. Die Anteile umweltfreundlicher Fahrzeuge sind wie gehört teilweise schon relativ hoch. Je schwerer das Fahrzeug und je grösser die Last, die es tragen muss, desto schwieriger wird es mit Batterien. Es gibt noch nicht in jedem Bereich gute und passende Lösungen. Es ist nicht realistisch, dass bis 2030 kein fossil betriebenes Fahrzeug mehr auf der Strasse ist, ausser es würde im Markt ein riesiger Schub passieren, der das Problem mit den Batterien löst. Die Stadt wird sich selbstverständlich weiter bemühen.

Das Postulat wird mit 92 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1726. 2019/219

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Aufhebung von Nachtfahrverboten für Elektrofahrzeuge

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

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2019/219 und 2019/224.

Andreas Egli (FDP) begründet das Postulat 2019/219 (vergleiche Beschluss-Nr. 1283/2019): Wenn irgendwo in der Gesellschaft ein Problem besteht, reagiert die Politik in der Regel auf diese Problematik. Im Grundsatz gibt es in der jetzigen Konstellation drei Möglichkeiten, auf ein Problem zu reagieren. Erstens könnte das Problem ignoriert werden. Zweitens könnte versucht werden, das Problem mit Verboten zu bekämpfen, mit

Bevormundung und Steuereinnahmen, die den Staat aufblähen. Das ist in der Regel der Ansatz der Sozialisten. Drittens könnten Anreize geschaffen werden, um Möglichkeiten für Innovation zu bieten und zu versuchen, die Bürgerinnen und Bürger mit positivem Beispiel von jenem Verhalten zu überzeugen, das tatsächlich zur Problemlösung beiträgt. Das ist der liberale Ansatz. Alle 15–20 Jahre kommt ein solches Problem auf die Gesellschaft zu und alle 15–20 Jahre wird gleich darauf reagiert. Die Liberalen sind die, die das Problem tatsächlich lösen. Ich gebe zu, dieser und der letzte Vorstoss retten nicht das Weltklima. Sie leisten aber einen Beitrag. Konkret sollen Anreize geschaffen werden für Personen, die jetzt einen SUV oder ähnliches fahren, in Zukunft auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen. Diese Autos sind bedeutend leiser als herkömmliche Diesel- oder Benzinfahrzeuge. Vor diesem Hintergrund wäre es angemessen, dass Elektrofahrzeuge in jene Nachtfahrverbote fahren können, die aufgrund der Lärmproblematik errichtet wurden. Dieser Anreiz würde so gut wie nichts kosten.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung:

STR Karin Rykart Sutter: *Der Stadtrat lehnt dieses Postulat ab. Zwar ist die Förderung umweltfreundlicher Mobilität ganz im Sinn des Stadtrats. Die Aufhebung des Nachtfahrverbots für Elektrofahrzeuge sehen wir jedoch nicht als geeigneten Hebel dafür. Der Anreiz für die E-Mobilität würde nicht für die Anwohnerschaft geschaffen, weil diese über Zufahrtsbewilligungen verfügen. Der Anreiz würde für Besucherinnen und Besucher des Nachtlebens geschaffen. Dafür haben wir jedoch den ZVV, der über ein gut ausgebautes Nachtnetz verfügt. Es kämen höchstens mehr Leute mit dem Elektroauto statt mit dem öV. Nachtfahrverbote wirken in erster Linie gegen Lärm, besonders in Zonen mit Restaurants, Clubs und 24-Stunden-Shops, die sowieso schon lärmgeplagt sind. Auch wenn die Autos selbst nicht sehr laut sind, die Leute werden Autotüren zuschlagen und laute Gespräche führen, kurz: mehr Lärm produzieren. Selbst im Postulat steht zudem, dass die Emissionen nur lokal kleiner sind, in der Produktion sind Elektroautos nämlich nicht sehr umweltfreundlich. Der Verkehrsdruck auf die Ausgangsquartiere ist heute schon gross, auf die Parkplätze ebenfalls. Einen künstlichen Anreiz zu schaffen, mit dem Elektroauto in den Ausgang zu fahren, ist in unseren Augen kein guter Anreiz. Deshalb ist der Stadtrat nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen und bittet Sie, das Postulat abzulehnen.*

Dominique Zygmunt (FDP) *begründet das Postulat 2019/224 (vergleiche Beschluss-Nr. 1288/2019): Nun sag', mein Rat, wie hast du's mit der Innovation? Das ist die Gretchen-Frage, die hinter diesem Postulat steht. Es ist kein Blick in die Glaskugel nötig, um voraussagen zu können, dass die Elektromobilität in Zukunft eine wichtige Rolle spielt. Elektroautos verursachen lokal keine Emissionen, und je nach Art der Stromproduktion sind sie im Betrieb CO₂-frei. Sie haben zudem den Vorteil, dass sie kaum Lärm verursachen und von der Konstruktion her sehr kompakt gebaut werden können. Für uns wäre es deshalb wichtig, die Elektromobilität und weitere umweltfreundliche Antriebsformen schon heute als wesentliche Teile der städtischen Mobilität anzuerkennen. Für die FDP ist etwas, das einen Motor hat, nicht automatisch schlecht. Für uns geht es darum, dass Mobilität insgesamt ermöglicht wird, dass man schnell und umweltfreundlich von A nach B kommt und dass verschiedene Mobilitätsbedürfnisse nicht gegeneinander ausgespielt werden. Jetzt ist die Frage: Was kann die Stadtpolitik machen, um Anreize für Elektromobilität zu schaffen? Wir machen Ihnen heute zwei Vorschläge. Es geht nicht um Verbote, sondern um das Setzen von Anreizen. Es ist uns auch klar, dass nicht alle gleich ein neues Auto kaufen deswegen. Es geht um die langfristigen Nutzerentscheidungen. Diese können durch solche Anreize durchaus beeinflusst werden. Elektro- und andere umweltfreundliche Fahrzeuge sollen in der Blauen Zone günstiger parkieren können. Wer weniger Platz braucht, weniger Emissionen ausstösst und weniger Lärm verursacht,*

soll so belohnt werden. Das heisst schlussendlich «Verursacherprinzip» und ist der bessere und direkt wirksame Ansatz, wie wir solche Innovationen unterstützen und zu einer umweltfreundlicheren individuellen Mobilität beitragen können.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag zu GR Nr. 2019/224: Wir hatten einen Vorstoss eingereicht, der vorsah, für die Blaue Zone Halbtageskarten einzuführen. Der Stadtrat inklusive FDP hat dies abgelehnt. Jetzt kommt ein ähnlicher Vorstoss aus der Feder der FDP. Ich möchte aus dem Protokoll vorlesen, wie Andreas Egli (FDP) die Ablehnung damals begründete: «Auch wir unterstützen den Antrag nicht. Die fünfzehn Franken pro Tag sind ein akzeptabler Preis, vor allem in Relation zum Stundenpreis von gewissen anderen Parkplätzen. Die mögliche Ersparnis bleibt im tiefen einstelligen Frankenbereich. Dafür zusätzliche Administration aufzubauen, lohnt sich nicht.» Was bei einer Halbtageskarte nicht nötig ist, soll bei Elektrofahrzeugen plötzlich möglich und nötig sein. Auch dieser Vorstoss wird dem Klima nicht helfen. Gemäss Prognosen der Grünen und der Linken werden wir auch mit diesem Vorstoss alle verbrennen. Ihr schafft hier eine Zweiklassengesellschaft. Elektrofahrzeuge gut, Benzin- und Dieselfahrzeuge böse. Dieser Vorstoss bevorzugt ein paar wenige. Senkt die Preise für den gesamten motorisierten Individualverkehr, dann sind wir dabei. So einen Vorstoss lehnen wir jedoch ab.

Weitere Wortmeldungen:

Shaibal Roy (GLP): Auf den ersten Blick mag es erstaunen, dass wir beide Postulate ablehnen. Ich kann als Quartierbewohner der Kreise 4 und 5 sagen, dass die primären Lärmemissionen weniger ausschlaggebend sind für ein Nachtfahrverbot. Es geht vielmehr um jene Emissionen, die nicht durch die Fahrzeuge selbst entstehen. Das Ausgangspublikum ist zudem nicht die richtige Zielgruppe für ein solches Anreizsystem. Es manifestiert sich in diesen beiden Postulaten wiederum, dass die FDP krampfhaft versucht, sich eine ökologische Couleur anzueignen, die sich aber, wie Andreas Egli (FDP) selbst gesagt hat, im homöopathischen Bereich bewegt. Bezüglich des zweiten Postulats möchten wir eine Gleichbehandlung des MIV. Wir wollen nur noch kleinere und umweltfreundlichere Autos, das soll grundsätzlich und nicht nur in der Nutzung der Blauen Zone gelten. Die Administration würde nur Kosten verursachen.

Heidi Egger (SP): Wir verstehen nicht, warum ein Fahrzeug durch ein Nachtfahrverbot fahren soll, auch wenn es leiser und umweltfreundlicher als andere Autos ist. Die SP sagt klar Nein. Dass leichtere und umweltfreundlichere Autos vergünstigte Parkkarten kaufen können, tönt im ersten Augenblick sehr sympathisch. Die Kontrolle wäre aber unmöglich. Es sollen gar keine umweltschädlichen Autos mehr verkauft werden, dann müssen wir auch nicht mehr verschiedene Tarife machen. Auch dazu sagen wir klar Nein.

Peter Anderegg (EVP): Wir sind nicht gegen private Mobilität, schon gar nicht, wenn es sich um Elektromobilität handelt. Wir sind auch für die Förderung ökologischer Verkehrsmittel. Wir unterstützen das Postulat 2019/224, das durch minimalen Aufwand bei der Parkkarte in der Blauen Zone Anreize dafür schaffen kann. Auch das nächste Postulat 2019/222, das solchen Fahrzeugen eine längere Parkdauer ermöglichen soll, finden wir einen guten Anreiz, wir werden es ebenfalls unterstützen. Mit der Aufhebung des Nachtfahrverbots werden wir aber nicht warm. Das Nachtfahrverbot hat seinen Sinn, der nicht nur in der Vermeidung von Motorenlärm besteht. Für die Wohnbevölkerung ist das Nachtfahrverbot wichtig. Das Postulat 2019/219 lehnen wir deshalb ab.

Andreas Egli (FDP): Zum Votum von Stephan Iten (SVP): Der Vergleich mit eurem Vorstoss für eine Halbtageskarte mit unserem Vorstoss hinkt – aber wenn es das gleiche Anliegen ist, könntet Ihr ja heute zustimmen. Ich bin zudem etwas irritiert darüber, dass

die GLP vor allem auf die Methode des Verbots setzt, um dem Klimawandel zu begegnen. Kleine Motivationsspritzen scheinen kein Thema zu sein. Ich stelle fest, dass das Klima und der Klimanotstand nur eine Rolle spielen, wenn es nicht das eigene Quartier betrifft. Wir hätten sofort umsetzbare Vorschläge ohne grosse Kosten und Aufwand für die Stadt. Zur Bestimmung, welche Autos wie umweltfreundlich sind, gibt es Labels auf Bundesebene. Ich nehme aber zur Kenntnis, dass Ihr andere Vorstellungen habt.

Res Marti (Grüne): *Ich möchte noch kurz auf den zweiten Vorstoss zu sprechen kommen. Sie wissen alle, dass die Blauen Zonen ein Provisorium sind – so wie das Globus-Provisorium ein Provisorium ist. Der einzige Unterschied ist, dass wir wüssten, was wir mit dem von den Blauen Zonen belegten Platz anfangen könnten. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind heute deutlich zu günstig. Für 300 Franken im Jahr oder 25 Franken im Monat gibt es in der Stadt Zürich keinen privaten Parkplatz zu mieten. Die öffentliche Hand subventioniert also die Parkplätze massiv. Eine liberale Lösung wäre doch, dass die Kosten verursachergerecht gedeckt und die Parkgebühren für die konventionellen Autos erhöht würden. Wenn wir die Preise für die konventionellen Autos verdoppelten, wären wir dabei, dass die Elektroautos weniger bezahlen. Das wäre ebenfalls ein Anreiz- und nicht ein Verbotssystem.*

Walter Angst (AL): *Etwas in Bezug zu meinem Vorredner: Bei den Blauen Zonen handelt es sich um öffentlichen Raum, auf dem Gebühren erhoben werden. Es wurde bereits alles mögliche draufgeschlagen, um den heutigen Preis zu erreichen. Die Gebühren können nicht weiter erhöht werden.*

Stephan Iten (SVP): *Wir wollten die Halbtageskarte für alle und nicht nur für ein paar Privilegierte. Wir wollen einem Halter eines Elektroautos nicht mehr Rechte geben als einem konventionellen Fahrzeughalter. Ich habe heute noch keinen Vorstoss der FDP gesehen, der dem Klima auch nur im Ansatz etwas nützen würde. Wenn die Nachtfahrverbote generell aufgehoben würden, hätten wir weniger Suchverkehr, was dem Klima nützen würde. Da wären wir dabei gewesen. Nachtfahrverbote sind sowieso eine Farce. Die gibt es nur dort, wo die Party stattfindet, im Kreis 1 und im Kreis 4. Die, die Lärm machen, sind nachts um drei Uhr im Bett, wenn das Nachtfahrverbot aufgehoben wird. Zudem werden die Nachtfahrverbote automatisch kontrolliert. Wie soll ein Gerät erkennen können, ob es sich nun um ein klimafreundliches Auto handelt oder um ein konventionelles? Dieser Vorstoss hilft weder dem Klima noch sonst jemandem. Wir lehnen ihn deshalb ab.*

Das Postulat wird mit 17 gegen 89 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

1727. 2019/224

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Günstigere Gebühren für Blaue-Zone-Parkkarten für kleinere, leichtere und umweltfreundlichere Fahrzeuge

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/219, Beschluss-Nr. 1726/2019.

Dominique Zygmunt (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1288/2019).

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 20 gegen 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

1728. 2019/222

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Längere Parkerlaubnis für umweltfreundlichere und kleinere, leichtere Fahrzeuge

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

Andreas Egli (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1286/2019): Ich verweise für die Begründung mit dem Anreiz auf das letzte Postulat. Ein paar Anmerkungen zum Votum von Stephan Iten (SVP): Es steht jedem frei, ein Elektrofahrzeug zu kaufen. Man bekommt diese heute teilweise bereits zu anständigen Preisen. Dass nicht alle Fahrzeuge gleich sind, sollte Dir auch bekannt sein. Es gibt einfach verschiedene Fahrzeuge, und die sollen auch ungleich behandelt werden. Schlussendlich geht es um eine Förderung von Innovation für den Klimaschutz. Jene, die die Kosten dafür auf sich nehmen, sollen in der einen oder anderen Form entschädigt, statt mit Verboten bestraft oder mit Subventionen zugeschüttet werden. Ich gebe zu, dass unsere Vorstösse einen kleinen Beitrag leisten würden. Dafür könnten die Vorschläge sofort umgesetzt werden.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 12. Juni 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Wahrlich liberal wäre es doch, den Leuten auch den Kauf eines Benzinfahrzeugs freizustellen. Ihr betreibt reine Bevorzugung. Und auch dieser Anreiz hilft dem Klima nichts. Wenn ein Elektrofahrzeug einen Parkplatz länger nutzen darf, bedeutet das, dass er länger nicht zur Verfügung steht und so mehr Suchverkehr generiert. Suchverkehr bedeutet Emissionen. Auch die Umprogrammierung der entsprechenden App verursacht nur wieder Kosten. Wir lehnen den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldung:

Res Marti (Grüne): Die FDP hat sich gebrüstet mit der hohen Anzahl an Klimavorstössen, die sie eingereicht hat – in diesem Fall wäre aber weniger wohl mehr. Bei jedem Parkplatz, der abgebaut wird, argumentiert die FDP mit der Wichtigkeit von Parkmöglichkeiten für das Gewerbe und den Detailhandel. Jetzt will die FDP diese wichtigen Parkfelder mit Elektroautos vollstellen. Die Grüne-Fraktion stimmt dem Vorstoss nicht zu.

Das Postulat wird mit 20 gegen 86 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

1729. 2018/358

**Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Florian Utz (SP) vom 19.09.2018:
Sicherstellung einer Wahlmöglichkeit betreffend mindestens einer warmen vegetarischen Mahlzeit in städtischen Kantinen und Restaurants**

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

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nr. 2018/358, und 2018/361.

Matthias Probst (Grüne) begründet das Postulat 2018/358 (vergleiche Beschluss-Nr. 379/2018) und 2018/361 (vergleiche Beschluss-Nr. 382/2018): Global ist die Ernährung für ungefähr ein Drittel der CO₂-Ausstösse verantwortlich, in der Schweiz ist es etwa ein Viertel. Wir haben überlegt, was wir in der Stadt Zürich diesbezüglich unternehmen könnten und sind schliesslich auch aufgrund von Zuschriften aus der städtischen Verwaltung auf eine hausinterne Baustelle aufmerksam gemacht worden. Das erste Postulat 2018/358 verlangt, dass in jeder städtischen Kantine zu jeder Tageszeit mindestens eine warme vegetarische Mahlzeit angeboten wird, was bisher nicht überall der Fall ist. Im Stadtsptital Triemli hat sich seit Einreichung des Postulats offenbar schon etwas geändert. Es gibt aber auch Kantinen, in denen keines der angebotenen Menus vegetarisch ist. Leute, die sich aus ethischen oder klimatechnischen Gründen für eine nachhaltigere Ernährung entschieden haben, sollen sich in städtischen Kantinen verpflegen können. Der Vorstoss verlangt nicht, dass kein Fleisch mehr verkauft werden darf. Der zweite Vorstoss 2018/361 ist etwas komplexer. Aktuell werden im Schnitt pro Person in der Stadt Zürich ungefähr elf Tonnen CO₂ ausgestossen. In der Ernährung, die einen Viertel davon ausmacht, liegt ein riesiges Potenzial. Wir sollten das deshalb systematisch anschauen. Im Rahmen eines Forschungsprojekts der Stadt gab es einen Personalrestaurantwettbewerb. Die Kantinen sollten klimateffektiver kochen. Im Durchschnitt konnten sie die CO₂-Emissionen um 19 Prozent reduzieren, das Siegerrestaurant sogar um 42 Prozent. Das Ganze bei steigender Zufriedenheit der Gäste. Es gibt viele pragmatische Lösungen, die die Leute glücklich machen – beispielsweise kam eine Bolognese-Sauce mit halb Fleisch, halb vegetarischem Inhalt sehr gut an. Wir wollen mit diesem Vorstoss erreichen, dass systematisch erfasst wird, wie viel CO₂ pro Mahlzeit emittiert wird. Die Stadt soll sich schliesslich darum bemühen, dass der Ausstoss pro Mahlzeit auf unter ein Kilogramm reduziert wird. Im Moment sind wir im Schnitt noch bei 2,5 Kilogramm, was sehr hoch ist. Wir nehmen auch hier niemandem etwas weg, wir schaffen lediglich Transparenz und geben der Stadt einen Zielwert vor für eine ökologischere Nahrungsmittelproduktion. Das wird ein wichtiger Pfeiler der Klimapolitik und die Stadt Zürich soll sich vermehrt mit dem Thema Ernährung auseinandersetzen.

Elisabeth Schoch (FDP) begründet die namens der FDP-Fraktion am 3. Oktober 2018 gestellten Ablehnungsanträge zu GR Nr. 2018/358 und GR Nr. 2018/361: Das tönt alles sehr sophisticated. Die Planung eines Menus ist aber komplex und mit hohen Anforderungen verbunden. Aus Berufsstolz und aus betriebswirtschaftlichen Gründen kann und will kein Gastronom Food Waste produzieren. Die Menus werden so zusammengestellt, dass alle Bedürfnisse der Gäste berücksichtigt werden. Perfekte Planung funktioniert am besten, wenn der Gastwirt vor Ort sieht, was übrigbleibt und es für die nächsten Tage korrigieren kann. Das ist ein kontinuierlicher Veränderungsprozess. Wenn nun zwangsläufig ein vegetarisches Menu produziert werden muss, kann dieser Prozess nicht richtig gesteuert werden. Sie behaupten nun, Sie wissen besser, was die Gäste wollen, nämlich mindestens ein vegetarisches Menu. Statistisch gesehen ernähren sich lediglich zwei bis vier Prozent der Bevölkerung vegetarisch, grosszügig gerechnet zehn Prozent. Wenn nun noch zu Randzeiten für diese zehn Prozent ein eigenes Menu zur Verfügung gestellt werden soll, wird Food Waste produziert. Genau das wollen Sie ja

nicht. Ausserdem nehmen Sie sich heraus, dass Sie die Kundschaft besser kennen als der Gastwirt vor Ort. Man weiss, dass es nicht gut kommt, wenn alles aus der Helikopterperspektive gesteuert wird. Das kennen wir aus dem Kommunismus. Wir können diesen kontraproduktiven Vorstoss 2018/358 nicht unterstützen. Wir finden auch den zweiten Vorstoss schwierig. Er ist von Leuten formuliert, die wenig Ahnung von Küchen haben. Die Köche machen sich bereits viele Gedanken darüber, wie auch sie die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft erfüllen können. Ihr verlangt nun eine systematische Erfassung und wenn möglich noch einen Bericht. Das kommt mir vor wie im Gesundheitswesen, wo auch alles minutiös erfasst werden muss – was wahrscheinlich der Grund ist, weshalb keine Zeit für die Patienten mehr vorhanden ist sowie für eine teure Bürokratie. Wenn Sie wirklich etwas für Menus mit einer geringeren CO₂-Bilanz tun wollen, machen Sie eine Schulungsoffensive, in der Sie den Gastwirten erklären, wie man ökologischer wirtet. Dann können sie das umsetzen. Fordern Sie keinen administrativen Moloch, der lediglich zutage führt, was wissenschaftlich sowieso schon bekannt ist. Stellen Sie den betreffenden Leuten Informationen zur Verfügung und sagen Sie ihnen, worauf sie achten sollen. Ich bin überzeugt, dass sie das besser umsetzen werden, als wenn wir nun minutiös Buch führen. Ziehen Sie diesen Vorstoss zurück, er ist ein Bürokratie-Monster, das wir nicht unterstützen werden.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltsportaments Stellung.

STR Andreas Hauri: *Der Stadtrat nimmt die beiden Vorstösse gerne entgegen. Wir sind bei beiden bereits in der Entwicklung und haben gewisse Dinge bereits umgesetzt. Wichtig ist, dass niemand zu vegetarischem Essen gezwungen wird. Die Fakten sprechen aber dafür, dass vegetarische Menus nachgefragt werden. In den 450 städtischen Verpflegungsbetrieben werden jährlich sieben Millionen Menus ausgegeben. Davon sind bereits 22 Prozent vegetarisch. Im Triemlispital wurde zusätzlich aufgerüstet, so dass der Gesamtanteil dort bereits bei 40 Prozent vegetarischen Menus liegt. Dahinter liegt kein Zwang. Es werden weitere Massnahmen umgesetzt. Neben den Ernährungsrichtlinien an den Schulen, die gut funktionieren, haben wir in den städtischen Alterszentren immer wieder fleischlose Tage, die gut ankommen. Auch die klimafreundlichen Menus in den städtischen Verpflegungszentren werden immer stärker nachgefragt. Der erwähnte Wettbewerb in den Restaurants hat funktioniert. Wir haben auch Massnahmen gegen Food Waste in die Wege geleitet, die Resultate zeigen. Bezüglich des zweiten Postulats untersuchen wir momentan mit der Energieforschung Zürich, wie diese Datenbank funktionieren könnte. Die Resultate erwarten wir im Sommer 2020. Grundsätzlich unterstützen die beiden Postulate die Ernährungsstrategie, die wir verabschiedet haben. Wir haben das Ziel, die Umweltbelastung im Ernährungsbereich bis 2030 um weitere 30 Prozent zu reduzieren. Das erreichen wir durch eine weitere Reduktion von Food Waste, und das erreichen wir durch eine massive Erhöhung des Anteils an nachhaltigen Produkten beim Einkauf. Wir werden auch mit externen Partnern nach Lösungen suchen. Es gibt gute Start-ups, die Apps entwickelt haben, mit denen die Umweltbelastung von Menus auf einfache und spielerische Art aufgezeigt wird. Der Stadtrat ist in diesem Sinn bereits an der Umsetzung dieser beiden Postulate und nimmt sie deshalb gerne entgegen.*

Weitere Wortmeldungen:

Susanne Brunner (SVP): *Wir alle mögen nicht mehr heute Abend. Wenn wir beide Postulate überweisen, mögen wir dann nie mehr – nie mehr essen. Deshalb ist es bedauerlich, dass der Stadtrat bereit ist, diese Postulate entgegenzunehmen. Vegetarisches, sogar veganes Essen hat in den letzten Jahren einen grossen Aufschwung erlebt in der Stadt Zürich. Es gibt eine natürliche Nachfrage. In einem Punkt gebe ich deshalb*

den Postulaten Recht: Es gibt keinen Grund, sich dieser Nachfrage entgegenzustellen. Es machte auch wirtschaftlich keinen Sinn – genau deshalb braucht es dieses Postulat nicht. Die Restaurants und Kantinen brauchen keinen zentral gesteuerten Menuplan. Betriebsleitungen und Chefköche der einzelnen Betriebe müssen nur auf die Bedürfnisse ihrer Kundschaft eingehen. Alles Weitergehende würde unnötige Kosten und Lebensmittelverschwendung zur Folge haben. Die Kosten interessieren Links-Grün in diesem Rat regelmässig nicht, was mich immer wieder erschreckt. Die Lebensmittelverschwendung, die Links-Grün mit diesem Postulat bestellt, erstaunt mich aber. Diese wird es unweigerlich geben, wenn die Betriebe nicht entsprechend der Bedürfnisse der Kundschaft kochen dürfen, sondern in Erfüllung des zentral vorgeschriebenen Menu-Diktats. Doch zum Kerngehalt des Postulats: Es geht um staatliche Eingriffe bis auf den Teller der Leute. Grüne, GLP und SP wollen, dass die Leute weniger Fleisch essen. Aber auch ein vorgeschriebener Menuplan in der Stadt Zürich rettet das Weltklima nicht. Dafür sind wir in der Schweiz zu unbedeutend. Das Postulat 2018/361 löst bei mir das nackte Grauen aus. Wenn es um systematische Erfassung und um die Reduktion der CO₂-Menge pro konsumiertes Menu geht, kann die staatliche Ernährungsüberwachung nicht mehr weit sein. Muss der Bürger beim Essen oder beim Espressotrinken immer seine CO₂-Buchhaltung dabei haben? Wenn ich STR Andreas Hauri richtig verstanden habe, bewegt man sich mit einer App genau in diese Richtung. Als nächsten Schritt kann man sich Strafzahlungen vorstellen, die fällig werden, wenn man mehr verzehrt, als der Staat zugeteilt hat. Rindsfilet und Butterrösti könnten Bussen zur Folge haben. Das wirtschaftliche Risiko für die städtischen Betriebe ist nicht ganz auszuschliessen. Wo ganz auf tierische Fette verzichtet wird, kann nicht mit der gleichen Qualität und dem gleichen Geschmackserlebnis gekocht werden. Die Konsumenten gehen dort essen, wo es ihnen am besten schmeckt. Ich frage mich, ob CO₂ eine grosse Rolle spielen soll beim Essen. Eine einfache Möglichkeit, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren wäre, statt eines Hundes eine Katze als Haustier zu haben. Wer also von Hund auf Büsi wechselt oder kein Haustier hat, kann beim Essen wieder mehr geniessen. Die SVP setzt auf Eigenverantwortung, auch beim Kochen und beim Essen. Wir wollen keine verbotenen Lebensmittel, wir wollen keine CO₂-Strafzahlungen und wir wollen keine staatliche Ernährungsüberwachung. Wir lehnen beide Postulate ab.

Andrea Leitner Verhoeven (AL): Die AL-Fraktion geht mit Postulat 2018/361 völlig einig. Wir freuen uns euphorisch auf eine Auswertung der Daten und glauben, Wissen bewirkt in dieser Hinsicht einiges. Ein Bericht lohnt sich, weil die Stadt einige zentral geführte Betriebe und somit ein grosses Datenpotenzial hat. Ich bin aber der Meinung, dass es in den letzten zehn Jahren in Zürich überall möglich war, sich vegetarisch zu verpflegen. Warum es den Rat braucht, wenn man sich bei Unzufriedenheit auch bei den Kantinenchefs beklagen kann, ist mir nicht ganz klar. Ich arbeite an einer grossen Schule, deren Kantine ebenfalls Klima- und fleischlose Tage macht. Die Schülerinnen und Schüler holen sich dann einfach jeweils in der Migros ihren Hamburger. Ich bin überzeugt, dass es genau deshalb wichtig ist, mittels Daten Wissen über die Klimaeffizienz von Nahrungsmitteln zu generieren und vermitteln, bei Jung wie Alt. Diesem Postulat stimmen wir deshalb zu. Das erste Postulat 2018/358 lehnen wir jedoch ab, hier rennt man riesige bereits offenstehende Tore ein.

Guido Hüni (GLP): Essen verursacht einen substanziellen Teil der CO₂-Emissionen. Gleichzeitig ist es ein emotionales Thema und wenn es dazu noch um das Thema Fleisch geht, wird es noch viel emotionaler. In der Debatte wurden Szenarien gemalt, die mit den Postulaten nichts zu tun haben. Was ich aber vermisst habe ist der Hinweis, dass mit diesen Massnahmen tatsächlich der CO₂-Ausstoss gesenkt werden kann, dass sie tatsächlich klimawirksam sind – das ist unbestritten. Es steckt ja ein Forschungsprojekt dahinter, das übrigens auf Freiwilligkeit basierte. Es hat sich gezeigt, dass vieles über Information läuft, und dass die Substituierung von gewissen Produkten funktioniert,

die zum Teil nicht einmal richtig bemerkt wird. Die Zufriedenheit der Kantinenbesucher – die übrigens auch nicht weniger geworden sind – ist gestiegen. Man redet ja den Köchen nicht drein, man gibt ihnen lediglich Instrumente. Wir stimmen beiden Postulaten zu. Über das erste Postulat müssen nicht mehr viele Worte verloren werden, das wird ja teilweise auch schon umgesetzt. Das zweite Postulat ist ein längerfristiges Projekt, weshalb wir froh sind, dass der Stadtrat es entgegennimmt. Wir sind der Überzeugung, dass das ein wichtiger Aspekt ist, der zukünftig berücksichtigt werden soll. Die Vorbehalte haben viel mit Ängsten zu tun, die sich beheben lassen werden, wenn sie richtig angesprochen werden.

Florian Utz (SP): Das Votum von Elisabeth Schoch (FDP) zum von mir mitunterzeichneten Vorstoss 2018/358 verlangt nach einer Replik. Du argumentierst, dass lediglich zehn Prozent der Bevölkerung Vegetarier sind. Muss man denn auf diese keine Rücksicht nehmen? Vor allem vergisst Du aber, dass es auch Menschen gibt, die beispielsweise aus religiösen Gründen kein Schweinefleisch essen. Du vergisst auch, dass die meisten Fleischesserinnen und Fleischesser nicht jedes Mal Fleisch essen wollen. Insgesamt ergibt das eine Nachfrage für vegetarische Menus in der Grössenordnung von 40 Prozent. Diesen Menschen sollte man die Wahlfreiheit für ein vegetarisches Menu gewähren. Ich halte die Kommunismus-Keule – oder in umgekehrter Richtung die Nazi-Keule – allgemein für einen wenig produktiven Diskussionsbeitrag. Bei diesem Thema ist der Vorwurf des Kommunismus jedoch besonders absurd. Wir verlangen eine Wahlfreiheit für die Konsumentinnen und Konsumenten. Der Freisinn hingegen verlangt ein Einheitsmenu.

Susanne Brunner (SVP) beantragt, die vom Ratspräsidenten zuvor geschlossene Redeliste wieder zu öffnen.

Der Antrag von Susanne Brunner (SVP) wird mit 48 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt. Die Redeliste bleibt geschlossen.

Das Postulat wird mit 66 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1730. 2018/361

**Postulat von Matthias Probst (Grüne) und Guido Hüni (GLP) vom 19.09.2018:
Systematische Erfassung und Reduzierung der Umweltauswirkung von Mahlzeiten in städtischen Kantinen und Restaurants**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/358, Beschluss-Nr. 1729/2019.

Matthias Probst (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 382/2018).

Elisabeth Schoch (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 3. Oktober 2018 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Umwelt- und Gesundheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 69 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1731. 2019/143

Dringliche Interpellation der FDP-Fraktion vom 10.04.2019:

Vereinfachung von energetischen Sanierungen im Sinne des Planungs- und Baugesetzes (PBG), Gewährleistung der Beurteilung von Sanierungen im Anzeigeverfahren und Verzicht auf zusätzliche Auflagen sowie Anteil der denkmalgeschützten und inventarisierten Gebäude am Gesamtenergiekonsum und möglicher Ausbau von Anreizen für Sanierungen

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 810 vom 11. September 2019).

Andri Silberschmidt (FDP) nimmt Stellung: Die Antwort auf die Interpellation ist lesenswert und bringt einen Erkenntnisgewinn. Ich möchte drei Themen daraus anschneiden. Erstens schreibt der Stadtrat, dass die Erneuerungsquote doppelt so hoch sei wie in vorangehenden Jahren. Das zeigt die Wichtigkeit von energetischen Sanierungen in der Stadt Zürich auf, wenn wir im Bereich der Gebäude den CO₂-Verbrauch reduzieren wollen. Erneuerungen können nur gemacht werden, wenn private Investitionen getätigt werden. Das Gegenteil wäre eine Entwertung der Stadt, wie sie die Linke in diesem Rat anstrebt. Zweitens haben wir in Frage 5 konkrete Massnahmen gefordert, die energetische Sanierungen vorantreiben. Die Antwort ist erstaunlich, der Stadtrat schreibt dazu: «Aufgrund der vorliegenden Daten ist es praktisch unmöglich, die Wirkung einzelner Massnahmen auf die energetischen Sanierungen zu identifizieren. Somit fehlt auch die Grundlage für eine Aussage, welche Anreize ausgebaut werden können.» Ich frage angesichts dieser Antwort, was die Hunderten von Verwaltungsangestellten den ganzen Tag tun, wenn sie keine Ahnung haben, wie energetische Sanierungen gefördert werden könnten. Ohne eine solche Grundlage können Wirksamkeit und Effizienz nicht beurteilt werden. Wenn wir nicht wissen, was wieviel bringt, kann dieser Gemeinderat noch so viele Ziele beschliessen. Ich hoffe, dass der Stadtrat hier seine Führungsverantwortung wahrnimmt und die Wirksamkeiten besser analysieren lässt. Drittens geht es um die denkmalgeschützten und inventarisierten Gebäude. Wie man der Antwort des Stadtrats entnehmen kann, sind diese doch für 20–25 Prozent des gesamten Heizenergiebedarfs der Stadt verantwortlich. Die FDP hat im Postulat 2019/141 Massnahmen vom Stadtrat gefordert, um diese Gebäude gesamtheitlich zu betrachten und eine Strategie dafür zu entwickeln, wie auch denkmalgeschützte Gebäude energetisch saniert werden könnten. Man hört oft, dass die Voraussetzungen von Fall zu Fall verschieden seien. Oftmals fehlt aber den involvierten Personen auch eine Anleitung, wohin es gehen könnte. Da liegt enorm viel Potenzial. Wenn wir ein CO₂-Netto-Null erreichen wollen, brauchen wir also private Investitionen. Wir brauchen aber auch eine Stadtverwaltung, die weiss, was wirksam ist und was nicht. Wir müssen zudem bei den denkmalgeschützten Gebäuden die Handbremse lösen, damit wir hier den Energiebedarf ebenfalls reduzieren können.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR André Odermatt: Wir haben die Handbremse bei den denkmalgeschützten Gebäuden schon längst gelöst. Wir müssen anschauen, was dieser Rat bewilligt hat. Sowohl beim Depot Elisabethenstrasse wie auch beim Gebäude am Helvetiaplatz haben wir bei der Sanierung denkmalgeschützter Substanz Werte hinbekommen, die komplett kompatibel mit den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft und CO₂-neutral sind. Bei den Privaten

braucht es immer einen gesamtheitlichen Blick. Wir wissen schon, was einzelne Massnahmen bewirken. Bei jedem Gebäude muss aber ermittelt werden, was gesamthaft für ein Haus die richtigen Massnahmen sind. Es nützt nichts, wenn lediglich die Fenster oder die Decke ausgewechselt werden, es muss immer eine Kombination von Massnahmen angeschaut werden. Wer die Interpellationsantwort genau liest, stellt fest, dass es auch immer mit finanziellen Anreizen zu tun hat, was sich beispielsweise auch in der Zunahme von Photovoltaik-Anlagen äussert. Die Förderkulisse ist entscheidend.

Das Geschäft ist erledigt.

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1732. 2019/421

Postulat von Res Marti (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 25.09.2019: Verbesserung der Verkehrssituation für Zufussgehende und Velofahrende im Haltestellenbereich der Hardbrücke

Von Res Marti (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) ist am 25. September 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Verkehrssituation für Zufussgehende und Velofahrende im Haltestellenbereich der Hardbrücke mit einfachen Mitteln verbessert werden kann. Dafür kommen zum Beispiel farbliche Markierungen des Wartebereichs für Zufussgehende mit gelben Flächen (analog Langstrassenunterführung), eine Signalisation eines separierten Fuss-/Veloweg mit einer gelben Trennlinie, eine Ampelschaltung zusätzlich zu den Bodenlichtern usw. in Frage.

Begründung:

Die aktuelle Situation führt jeden Tag zu Konflikten. Die am Boden angebrachten Lichter haben die Situation zwar verbessert, aber das genügt nicht. Eine Signalisation muss auf den ersten Blick möglichst intuitiv verständlich sein. Wenn eine Verkehrssignalisation mittels Lehrvideos erklärt werden muss und trotzdem von vielen noch nicht verstanden wird, hat die Signalisation offensichtlich ihre Intention verfehlt. Das aktuelle Regime ist für viele Verkehrsteilnehmenden ohne eine verkehrstechnische Schulung nicht verständlich.

Da eine wirkliche Lösung durch eine durchgehende Veloroute und die Aufhebung des Mischverkehrs auch für Jahre nicht in Sicht ist, sollte das aktuelle System optimiert werden. Dabei steht nicht die signalisationstechnische Perfektion nach VSS-Normen im Vordergrund, sondern die Verständlichkeit des Regimes. Es muss auch für Personen, welche das erste Mal dort sind möglichst direkt ersichtlich sein, dass Zufussgehende im Bereich hinter dem Lichtstreifen warten sollen und Velofahrende nur bei weissen Lichtern und nur über den Lichtstreifen fahren sollten.

Selbstverständlich ist die Situation damit nicht bereinigt, es werden aber zumindest die Konflikte, welche auf dem Missverständnis der Intention der Signalisation beruhen, gesenkt.

Mitteilung an den Stadtrat

Das Postulat wird auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

1733. 2019/422

**Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) vom 25.09.2019:
Nicht bewilligte Parkplätze auf privatem Grund, Zahlen zum Ausmass der nicht
bewilligten Parkplätze und Angaben zur Praxis betreffend den nachträglichen
Bewilligungen der illegal markierten Parkplätze sowie Möglichkeiten zur konse-
quenteren Anwendung der geltenden Parkplatzverordnung (PPV)**

Von Simone Brander (SP) ist am 25. September 2019 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Parkplatzverordnung (PPV) regelt die Zahl der nötigen und möglichen privaten Parkplätze für Nutzungen aller Art. Mit der laufenden Verdichtung der Stadt droht die Zahl der privaten Parkplätze ebenfalls entsprechend zuzunehmen, was infolge des damit einhergehenden zusätzlichen Autoverkehrs nicht erwünscht ist – denn das Angebot an Parkplätzen ist eine zentrale Steuerungsgrösse bei der Reduktion des CO₂-Ausstosses durch den privaten Autoverkehr und hat einen grossen Einfluss auf die Verteilung des knappen Platzes – sowohl im öffentlichen wie auch privaten Bereich – in der wachsenden und sich verdichtenden Stadt. Deshalb ist es sinnvoll, die PPV erneut anzupassen, d. h. die Zahl der möglichen und nötigen Parkplätze je Nutzungseinheit erneut zu senken – wie dies der Stadtrat im kürzlich öffentlich aufgelegten kommunalen Verkehrsrichtplan bereits vorgeschlagen hat. Allerdings greift das Instrument der PPV nur, wenn es auch vollzogen und durchgesetzt wird.

Vor diesem Hintergrund hat die Beobachtung, dass vielerorts regelmässig Flächen als Parkplätze benutzt werden, obwohl sie nicht als Parkplätze auf Privatgrund bewilligt worden sind, einige Brisanz. Einige Beispiele: So parkieren z. B. regelmässig Autos auf dem Vorplatz der SVA Zürich an der Röntgenstrasse – an Abenden sind es meist mehr als ein Dutzend. Auf dem kleinen Platz des Kirchgemeindehauses an der Imfeldstrasse sind ebenfalls regelmässig Autos abgestellt – deutliches Anzeichen dafür ist, dass der Brunnen auf dem Platz mit Pollern gegen die Falschparkierenden geschützt werden musste. Der Missstand ist offensichtlich bekannt, wird aber nicht behoben, der Platz bleibt zweckentfremdet. Umfeld Nordstrasse zwischen Kornhaus- und Rotbuchstrasse: bei verschiedenen Liegenschaften werden regelmässig Flächen zum Parkieren benutzt, die offensichtlich nicht als solche bewilligt sind. Auf die ganze Stadt übertragen, ist von einigen tausend nicht bewilligten Parkplätzen auf Privatgrund auszugehen.

Werden Parkfelder ohne Bewilligung markiert und die Bewilligungsbehörden (Amt für Baubewilligungen) darauf aufmerksam gemacht, werden die Fehlbaren nicht etwa sanktioniert, sondern freundlich eingeladen, für den nicht bewilligten Parkplatz doch eine Bewilligung einzuholen. So z. B. an der Nordstrasse (Höhe Kornhausstrasse) geschehen, wo ein illegal markierter Parkplatz einer Firma im Nachhinein bewilligt worden ist, obwohl er nur über Fussgängerflächen erreichbar ist und so neu die Sicherheit des Fussverkehrs – speziell von Schulkindern – gefährdet. Dafür wurde im Hinterhof der Liegenschaft ein bestehender nicht störender Parkplatz aufgehoben. Werden private Flächen genügend lange illegal als Parkplätze benutzt, geniessen diese Parkplätze Bestandesgarantie, auch wenn dabei die Parkplatzzahl das Maximum gemäss gültiger PPV übersteigt. So z. B. geschehen an der Nordstrasse 175, wo trotz wiederholter Interventionen der Nachbarschaft eine Fläche dank langjähriger Vermietung als Parkplatz nun Bestandesgarantie als Parkplatz geniesst. Entscheidend war dabei, dass der Besitzer der Flächen den langjährigen Missbrauch mittels Parkplatz-Mietverträgen nachweisen konnte. Diese Praxis stellt eine Einladung an alle Grundeigentümer/innen dar, Flächen als Parkplätze zu missbrauchen. Wird der Missbrauch nicht entdeckt, lässt sich von Mietern profitieren, wird er entdeckt, droht schlimmstenfalls dessen Entfernung.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Stadtrat das Problem nicht bewilligter Parkplätze auf Privatgrund bekannt? Welche Schätzungen oder Erhebungen über das Ausmass gibt es? Zu welchem Mehrverkehr führen nicht bewilligte Parkplätze auf Privatgrund jährlich? Zu welchem zusätzlichen Ausstoss von Treibhausgasen führen nicht bewilligte Parkplätze auf Privatgrund jährlich?
2. Wie erfolgt die Kontrolle der Umsetzung der bewilligten Parkplätze auf Privatgrund? Wie wird über diese Kontrolle Bericht erstattet?
3. Wie viele nachträgliche Bewilligungen für illegal markierte bzw. erstellte Parkplätze werden pro Jahr aufgrund von welchen Güterabwägungen erteilt, wie viele verweigert?
4. Es scheint Praxis zu sein, die Eigentümerschaften nicht bewilligter Parkplätze einzuladen, die Parkplätze nachträglich bewilligen zu lassen, anstatt diese zu sanktionieren. Falls dies zutrifft, warum? Welches Verfahren läuft stadtintern ab, wenn ein nicht bewilligter Parkplatz den Bewilligungsbehörden (z. B. von um die Sicherheit von schulpflichtigen Kindern besorgten Eltern) gemeldet wird? Wie werden Sicherheitsbedenken (z. B. Schulwege) bei einer nachträglichen Bewilligung illegaler Parkplätze auf Privatgrund einbezogen und gewichtet?
5. Inwiefern ist der Stadtrat bereit, diese zur illegalen Nutzung von Flächen zur Parkierung einladende Praxis zu überprüfen? Welche Massnahmen wird der Stadtrat ergreifen?

6. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, die geltende PPV aus dem Jahr 2015 konsequenter anzuwenden, um das volle vom Gesetzgeber verlangte Potenzial (z. B. zur Minderung von Umweltauswirkungen und zur CO₂-Reduktion) auszuschöpfen?

Mitteilung an den Stadtrat

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 2. Oktober 2019, 17 Uhr.