

## Substanzielles Protokoll 35. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 18. Januar 2023, 17.00 Uhr bis 22.04 Uhr, in der Halle 9  
in Zürich-Oerlikon

---

Vorsitz: Präsident Matthias Probst (Grüne)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Substanzielles Protokoll: Matthias Wettach

Anwesend: 119 Mitglieder

Abwesend: Sandra Bienek (GLP), Roger Föhn (EVP), Albert Leiser (FDP), Tiba Ponnuthurai (SP), Claudia Rabelbauer (EVP), Jehuda Spielman (FDP)

---

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

- |    |                          |  |          |
|----|--------------------------|--|----------|
| 1. |                          | Mitteilungen   |          |
| 2. | <a href="#">2022/671</a> | * Weisung vom 21.12.2022:<br>Gesundheits- und Umweltdepartement, Pilotprojekt zur Schliessung der Lücken in der Palliative Care-Versorgung, Bericht  | VGU      |
| 3. | <a href="#">2023/4</a>   | * Weisung vom 11.01.2023:<br>Tiefbauamt, Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt, Projektierungskredit; Bericht und Abschreibung einer Motion   | VTE      |
| 4. | <a href="#">2022/644</a> | * Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 07.12.2022:<br>Verwaltungsentwicklung, Beseitigung der Doppelspurigkeiten bei den Themen Wohnen, Mobilität, Klima und Energie   | STP<br>E |
| 5. | <a href="#">2022/662</a> | * Postulat von Selina Frey (GLP), Patrick Hässig (GLP) und 6 Mitunterzeichnenden vom 14.12.2022:<br>Vorstösse des Gemeinderats im Bereich Strategien Zürich 2035 und Smart City, Überweisung als Themenliste für Studierende an Partnerhochschulen | STP<br>E |
| 6. | <a href="#">2022/674</a> | * Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 21.12.2022:<br>Verzicht auf die Angabe der Nationalität bei Polizeimeldungen und der öffentlichen Kommunikation der Stadtpolizei  | VSI<br>E |

- |     |                          |          |  |     |
|-----|--------------------------|----------|--|-----|
| 7.  | <a href="#">2022/675</a> | *<br>E   | Postulat von David Ondraschek (Die Mitte), Liv Mahrer (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 21.12.2022:<br>Verwendung der bestehenden Züri-Modular-Pavillons für unterschiedliche Nutzungszwecke  | VHB |
| 8.  | <a href="#">2022/677</a> | *<br>E   | Postulat von Mischa Schiwow (AL) und Marco Denoth (SP) vom 21.12.2022:<br>Neugestaltung des Auswahlverfahrens für die externen Mitglieder des städtischen Baukollegiums sowie mehr Transparenz über die beratenen Geschäfte  | VHB |
| 9.  | <a href="#">2022/679</a> | *<br>E   | Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 2 Mitunterzeichnenden vom 21.12.2022:<br>Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs rund um das Stadion Letzigrund und das Freibad Letzigraben während Veranstaltungen und an Badetagen mit grossen Frequenzen                | VSI |
| 10. | <a href="#">2022/680</a> | *<br>E   | Postulat von Selina Walgis (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 21.12.2022:<br>Kurse in heimatlicher Sprache und Kultur für Schulkinder, Zuteilung geeigneter Unterrichtszimmer der Volksschule mit der üblichen Infrastruktur   | VSS |
| 11. | <a href="#">2022/682</a> | *<br>E   | Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 21.12.2022:<br>Entlastung der städtischen Verwaltung von Routinefällen durch künstliche Intelligenz   | FV  |
| 12. | <a href="#">2022/616</a> | *<br>E/A | Postulat von Marcel Tobler (SP), Mélissa Dufournet (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 30.11.2022:<br>Berichterstattung über die Wirkungen der zusätzlich eingesetzten Mittel für die subventionierten Kita-Plätze und die umgesetzten Qualitätsverbesserungen   | VS  |
| 13. | <a href="#">2022/676</a> | *<br>A   | Postulat von Anna Graff (SP), Andreas Kirstein (AL) und 6 Mitunterzeichnenden vom 21.12.2022:<br>Kostenlose COVID19-Tests für symptomatische Personen und Personen mit engem und/oder regelmässigem Kontakt zu besonders gefährdeten Menschen  | VGU |
| 14. | <a href="#">2022/527</a> |          | Weisung vom 02.11.2022:<br>Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts und der Ausführungsbestimmungen zum Personalrecht betreffend Mutter- und Vaterschaftsurlaube in gleichgeschlechtlichen Ehen   | FV  |
| 15. | <a href="#">2019/128</a> |          | Weisung vom 31.08.2022:<br>Motion von Hans Jörg Käppeli, Dr. Ann-Catherine Nabholz und 6 Mitunterzeichnenden betreffend Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, Antrag auf weitere Fristerstreckung | VTE |

- |     |                          |     |  |     |
|-----|--------------------------|-----|--|-----|
| 16. | <a href="#">2022/307</a> |     | Weisung vom 06.07.2022:<br>Tiefbauamt, Projekt Bahnhof Altstetten, Ersatzneubau<br>Personenunterführung und Neubau Velostation, neuer<br>Projektierungskredit aufgrund wesentlicher Zweckänderung  | VTE |
| 17. | <a href="#">2022/579</a> | E/A | Postulat der SP-, Grüne-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom<br>16.11.2022:<br>Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof<br>Altstetten, Realisierung von mindestens 1500 Veloabstellplätzen<br>im Perimeter westlich der Publikumsanlagen der SBB | VTE |
| 18. | <a href="#">2022/580</a> | E/A | Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 16.11.2022:<br>Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof<br>Altstetten, Realisierung einer deutlichen Verbreiterung  | VTE |
| 19. | <a href="#">2022/336</a> |     | Weisung vom 13.07.2022:<br>Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Altstetterstrasse, Neu-<br>gestaltungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben  | VTE |
| 20. | <a href="#">2022/234</a> | A/P | Motion von Dominik Waser (Grüne) und Patrick Tscherrig (SP)<br>vom 08.06.2022:<br>Verordnung zur Ausschöpfung des technisch-ökonomischen<br>Fotovoltaik-Potenzials auf allen sich im Besitz der Stadt Zürich<br>befindenden Immobilien bis ins Jahr 2030         | VIB |
| 21. | <a href="#">2022/431</a> | A   | Postulat von Jean-Marc Jung (SVP) und Susanne Brunner<br>(SVP) vom 07.09.2022:<br>Dolderbahn, Weiterbetrieb der bisherigen Fahrzeuge   | VIB |
| 22. | <a href="#">2022/444</a> | E/A | Postulat von Dominik Waser (Grüne), Jehuda Spielman (FDP)<br>und 8 Mitunterzeichnenden vom 14.09.2022:<br>Weiterentwicklung des Photovoltaik-Contracting-Angebots im<br>Bereich Agro-Photovoltaik hinsichtlich von All-in-One-Lösungen<br>in der Landwirtschaft  | VIB |
| 23. | <a href="#">2022/544</a> | E/A | Postulat der AL- und Grüne-Fraktion vom 07.11.2022:<br>Ehemaliges Kesselhaus des Elektrizitätswerks Letten,<br>selbstorganisierte Nutzung für kulturelle und politische<br>Veranstaltungen sowie Selbsthilfewerkstätten  | VIB |
| 25. | <a href="#">2022/339</a> | A   | Motion von Sebastian Vogel (FDP), Ronny Siev (GLP) und<br>1 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:<br>Entlastung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und<br>Wehntalerstrasse vom Durchgangsverkehr durch eine<br>Untertunnelung                                | VTE |
| 30. | <a href="#">2022/475</a> | A   | Postulat von Johann Widmer (SVP) und Samuel Balsiger (SVP)<br>vom 28.09.2022:<br>Vollständige Abdeckung des Bedarfs an blauen Parkplätzen in<br>den Quartieren   | VTE |

- |     |                          |     |   |     |
|-----|--------------------------|-----|---|-----|
| 31. | <a href="#">2022/476</a> | E/A | Postulat von Mischa Schiwow (AL) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 28.09.2022:<br>Machbarkeitsstudie zur Entflechtung des motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehrs und den zu Fuss Gehenden um die Tramstation Balgrist | VTE |
| 32. | <a href="#">2022/495</a> | E/A | Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 05.10.2022:<br>Münsterhof, Begrünung im Einklang mit den Interessen des lokalen Gewerbes und der Grundeigentümer  | VTE |
| 33. | <a href="#">2022/497</a> | A   | Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL), Andreas Kirstein (AL) und 2 Mitunterzeichnenden vom 05.10.2022:<br>Fachplanung Hitzeminderung, passende Begrünung in den Zwischenräumen bei geeigneten Kopfsteinpflasterbelägen                     | VTE |
| 36. | <a href="#">2022/531</a> | E/A | Postulat der Grüne-Fraktion vom 02.11.2022:<br>Förderung einer breiten Akzeptanz und Nutzung der flächen-deckenden Bioabfallsammlung  | VTE |
| 37. | <a href="#">2022/547</a> | E/A | Postulat von Serap Kahrman (GLP), Anna Graff (SP) und 9 Mitunterzeichnenden vom 09.11.2022:<br>Realisierung eines digitalen und dynamischen Velo-Parkleitsystems für die städtischen Velostationen  | VTE |

\* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

### 1245. 2023/9

**Postulat der AL-, Grüne- und SP-Fraktion vom 11.01.2023:  
Verbilligung der Krankenkassenprämien, Orientierung und Unterstützung der  
Anspruchsberechtigten**

*Tanja Maag Sturzenegger (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Das Zeitfenster für eine Orientierung ist kurz: Bis am 31. März 2023 müssen entsprechende Gesuche bei der SVA eingereicht werden.*

Der Rat wird über den Antrag am 25. Januar 2023 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

## G e s c h ä f t e

**1246. 2022/671**

**Weisung vom 21.12.2022:**

**Gesundheits- und Umweltdepartement, Pilotprojekt zur Schliessung der Lücken in der Palliative Care-Versorgung, Bericht**

Zuweisung an die SK GUD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom 16. Januar 2023

**1247. 2023/4**

**Weisung vom 11.01.2023:**

**Tiefbauamt, Verbesserung der Veloverbindung von Dammsteg und Dammweg bis Lettenviadukt, Projektierungskredit; Bericht und Abschreibung einer Motion**

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom 16. Januar 2023

**1248. 2022/644**

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 07.12.2022: Verwaltungsentwicklung, Beseitigung der Doppelspurigkeiten bei den Themen Wohnen, Mobilität, Klima und Energie**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Stadtpräsidentin 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

**1249. 2022/662**

**Postulat von Selina Frey (GLP), Patrick Hässig (GLP) und 6 Mitunterzeichnenden vom 14.12.2022:**

**Vorstösse des Gemeinderats im Bereich Strategien Zürich 2035 und Smart City, Überweisung als Themenliste für Studierende an Partnerhochschulen**

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

Moritz Bögli (AL) stellt namens der AL-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1250. 2022/674**

**Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 21.12.2022:  
Verzicht auf die Angabe der Nationalität bei Polizeimeldungen und der  
öffentlichen Kommunikation der Stadtpolizei**

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

Roger Bartholdi (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1251. 2022/675**

**Postulat von David Ondraschek (Die Mitte), Liv Mahrer (SP) und 3 Mitunterzeich-  
nenden vom 21.12.2022:  
Verwendung der bestehenden Züri-Modular-Pavillons für unterschiedliche  
Nutzungszwecke**

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

Dr. Balz Bürgisser (Grüne) stellt namens der Grüne-Fraktion einen Textänderungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1252. 2022/677**

**Postulat von Mischa Schiow (AL) und Marco Denoth (SP) vom 21.12.2022:  
Neugestaltung des Auswahlverfahrens für die externen Mitglieder des städtischen  
Baukollegiums sowie mehr Transparenz über die beratenen Geschäfte**

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

Reto Brüesch (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion einen Textänderungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1253. 2022/679**

**Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 2 Mitunterzeichnenden vom 21.12.2022:**

**Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs rund um das Stadion Letzigrund und das Freibad Letzigraben während Veranstaltungen und an Badetagen mit grossen Frequenzen**

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

Roger Bartholdi (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1254. 2022/680**

**Postulat von Selina Walgis (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 21.12.2022:**

**Kurse in heimatlicher Sprache und Kultur für Schulkinder, Zuteilung geeigneter Unterrichtszimmer der Volksschule mit der üblichen Infrastruktur**

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

Roger Bartholdi (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1255. 2022/682**

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 21.12.2022: Entlastung der städtischen Verwaltung von Routinefällen durch künstliche Intelligenz**

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

Markus Knauss (Grüne) stellt namens der Grüne-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1256. 2022/616**

**Postulat von Marcel Tobler (SP), Mélissa Dufournet (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 30.11.2022:**

**Berichterstattung über die Wirkungen der zusätzlich eingesetzten Mittel für die subventionierten Kita-Plätze und die umgesetzten Qualitätsverbesserungen**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Marcel Tobler (SP) vom 11. Januar 2023 (vergleiche Beschluss-Nr. 1208/2023)

Die Dringlicherklärung wird von 89 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 124 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

**1257. 2022/676**

**Postulat von Anna Graff (SP), Andreas Kirstein (AL) und 6 Mitunterzeichnenden vom 21.12.2022:**

**Kostenlose COVID19-Tests für symptomatische Personen und Personen mit engem und/oder regelmässigem Kontakt zu besonders gefährdeten Menschen**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Anna Graff (SP) vom 11. Januar 2023 (vergleiche Beschluss-Nr. 1207/2023)

Die Dringlicherklärung wird von 83 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 124 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

**1258. 2022/527**

**Weisung vom 02.11.2022:**

**Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts und der Ausführungsbestimmungen zum Personalrecht betreffend Mutter- und Vaterschaftsurlaube in gleichgeschlechtlichen Ehen**

Antrag des Stadtrats

1. Die Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals wird gemäss Beilage (datiert vom 2. November 2022) geändert.
2. Der Stadtrat setzt die Änderungen in Kraft.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Hans Dellenbach (FDP):** *Am 1. Juni 2021 traten mit einer Teilrevision des städtischen Personalrechts und der Ausführungsbestimmungen neue Bestimmungen zur Urlaubsregelung bei Mutter- und Vaterschaft in Kraft. Seither sind Urlaubsregelungen für städtische Angestellte attraktiver. Gleichzeitig mit der Teilrevision wurden erstmals Ansprüche von Stiefeltern in eingetragenen Partnerschaften ausdrücklich im Personalrecht erwähnt. So haben Angestellte, bei deren eingetragener Partnerin oder eingetragendem Partner ein Kindesverhältnis mit Geburt oder durch Anerkennung oder gerichtliche Feststellung begründet wird, Anspruch auf einen bezahlten Mutter- oder Vaterschaftsurlaub von vier Wochen. Ausserdem wird unbezahlter Urlaub bis längstens ein Jahr bewilligt. Nachdem das Schweizer Volk der «Ehe für alle» auf nationale Ebene zustimmte, hat*



*sich das übergeordnete Bundesrecht geändert. Seit dem 1. Juli 2022 können gleichgeschlechtliche Paare heiraten oder ihre eingetragene Partnerschaft in eine Ehe umwandeln. Das müssen wir im städtischen Personalrecht nachvollziehen. Aktuell sind im Artikel 70 des Personalrechts als anspruchsberechtigte Personen «Stiefeltern» genannt. Der Grund dafür ist, dass in eingetragenen Partnerschaften bei der Geburt eines Kindes einer Partnerin, beziehungsweise nach Anerkennung oder Feststellung der Vaterschaft, ein Stiefkind-Verhältnis zur anderen Partnerin oder zum anderen Partner entsteht. Das ist in einer gleichgeschlechtlichen Ehe immer noch so. Wenn aber eine Mutter zum Zeitpunkt der Geburt ihres Kindes mit einer Frau verheiratet ist und das Kind durch eine Samenspende gezeugt wurde, dann gilt gemäss dem Schweizerischen Zivilgesetzbuch (ZGB) die Ehefrau der Mutter nicht als Stiefmutter, sondern als der andere Elternteil. Auf den bezahlten und unbezahlten Mutterschaftsurlaub hat das zwar keinen Einfluss, doch der Terminus «Stiefeltern» ist nicht mehr korrekt. Er muss gestrichen und durch die Worte «Angestellte Stiefeltern in eingetragenen Partnerschaften und gleichgeschlechtlichen Ehen» ersetzt werden. Weil die Mutter- und Vaterschaftsurlaube bereits heute in gleichgeschlechtlichen Ehen wie in eingetragenen Partnerschaften gewährt werden, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.*

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

Die Vorlage wird stillschweigend an die Redaktionskommission (RedK) überwiesen.

Damit ist beschlossen:

Der geänderte Art. 70 der Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals (Personalrecht, PR) ist durch die RedK zu überprüfen (Art. 70 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 213 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

**AS Nr. 177.100**

**Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals (Personalrecht, PR)**

**Art. 70 Ferien und Urlaub, Mutterschaft, Vaterschaft, Militär-, Zivilschutz- und Zivildienst**

Der Stadtrat regelt:

lit. a–e unverändert.

- f. den Anspruch von Angestellten in eingetragenen Partnerschaften und gleichgeschlechtlichen Ehen auf bezahlten Mutter- oder Vaterschaftsurlaub, der mindestens vier Wochen beträgt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1259. 2019/128**

**Weisung vom 31.08.2022:**

**Motion von Hans Jörg Käppeli, Dr. Ann-Catherine Nabholz und 6 Mitunterzeichnenden betreffend Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, Antrag auf weitere Fristerstreckung**

Antrag des Stadtrats

Die Frist zur Erfüllung der am 18. Dezember 2019 überwiesenen Motion, GR Nr. 2019/128, der Gemeinderatsmitglieder Hans Jörg Käppeli (SP) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) sowie sechs Mitunterzeichnenden vom 3. April 2019 betreffend

Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, wird um weitere zwölf Monate bis zum 18. Dezember 2023 erstreckt.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Patrick Hässig (GLP):** *Mit dieser Motion verlangen die beiden Motionäre die Neugestaltung der Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz, sodass diese auch von Menschen mit Beeinträchtigungen gut genutzt werden können. Am Klusplatz wird bereits seit dem Jahr 2012 gearbeitet, es scheint eine schwierige Ausgangslage zu sein. Die Motion löste eine Machbarkeitsstudie aus, die aufzeigen soll, wie die komplexe Verkehrssituation rund um den Klusplatz verbessert werden kann: Es geht um die Verkehrsbetriebe (VBZ), Haltestellen, Kursänderungen, Mehrkosten, den motorisierten Individualverkehr, Umleitungen, mögliche Staubildung, Fussgängerinnen und Fussgänger und es geht um eine behindertengerechte Umsetzung des Projekts. Vor allem wurde festgestellt, dass eine Umsetzung innerhalb der zwei Motionsjahre nicht möglich ist. Nach zwei Jahren wurde im Sommer 2021 ein Antrag auf Fristerstreckung eingereicht, dem zugestimmt wurde. Ein gutes Jahr später sind wir in der gleichen Ausgangslage. Die Machbarkeitsstudie wurde zwar erstellt, der Entscheid, in welche Stossrichtung es gehen soll, wurde aber noch nicht getroffen. Es liegt keine Empfehlung für eine beste Variante aus der Machbarkeitsstudie vor. Es wurde viel überlegt; konkret ist aber noch nichts auf dem Tisch. Darum stellt das Tiefbauamt den Antrag auf eine weitere Fristerstreckung von 12 Monaten. Es geht um einen komplizierten Verkehrsknotenpunkt und ein Quartier, das mit allen Verkehrsteilnehmerinnen im Einklang umgehen muss. Darum lohnt es sich, auf der hofentlich letzten Meile des Projekts nochmals eine Fristerstreckung zu gewähren.*

Kommissionsminderheit:

**Derek Richter (SVP):** *Die SVP lehnt die Fristerstreckung aus einem einfachen Grund ab: Es gibt diverse Abhängigkeiten. Es ist eine sehr komplexe Angelegenheit und im Wesentlichen hat man am Klusplatz alles, nur keinen Platz. Erschwerend kommt hinzu, dass die Witikonstrasse, die Bergstrasse und die Asylstrasse Kantonsstrassen und für die Erschliessung der Gemeinden nordöstlich von Zürich essenziell sind. Mein Vorredner verwies auf die Behindertengleichstellungsverordnung, das ist richtig. Darin wird im Wesentlichen auf die Verhältnismässigkeit hingewiesen. Wie an einer Stelle mit einem solchen engen Wendekreis der Tramschleife etwas realisiert werden soll, ist uns ein Rätsel – es ist schlichtweg nicht machbar. Das sahen wir bereits beim Central. Wir sind gleich schlau wie vor einem Jahr und sehen in einer erneuten Fristerstreckung keinen Segen.*

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Patrick Hässig (GLP), Referent; Präsident Andreas Egli (FDP), Peter Anderegg (EVP), Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)
Minderheit:	Derek Richter (SVP), Referent; Vizepräsident Stephan Iten (SVP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 18. Dezember 2019 überwiesenen Motion, GR Nr. 2019/128, der Gemeinderatsmitglieder Hans Jörg Käppeli (SP) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) sowie sechs Mitunterzeichnenden vom 3. April 2019 betreffend Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, wird um weitere zwölf Monate bis zum 18. Dezember 2023 erstreckt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1260. 2022/307**

**Weisung vom 06.07.2022:**

**Tiefbauamt, Projekt Bahnhof Altstetten, Ersatzneubau Personenunterführung und Neubau Velostation, neuer Projektierungskredit aufgrund wesentlicher Zweckänderung**

Antrag des Stadtrats

Für die Projektierung des Ersatzneubaus der Personenunterführung und des Neubaus einer Velostation am Bahnhof Altstetten, werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 6 000 000.– bewilligt (Preisbasis: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/307, 2022/579 und 2022/580.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Peter Anderegg (EVP):** *Es geht um einen Projektierungskredit in der Höhe von 6 Millionen Franken für eine Personen- und Velounterführung und um eine neue Velostation beim Bahnhof Altstetten. Die bestehende Unterführung zwischen dem Altstetterplatz und der Max-Högger-Strasse soll ersetzt werden. Im Einzugsgebiet des Bahnhofs Altstetten finden grosse städtebauliche Verdichtungen statt. Das Gebiet nördlich des Bahnhofs wandelt sich zunehmend von einem Industrie- und Gewerbestandort zu einem Dienstleistungsstandort. Auch der Bereich zwischen dem SBB-Gleisfeld und der Hohlstrasse zeichnet sich durch grossvolumige Büro- und Wohnungsneubauten aus. Seit dem 11. Dezember 2022 ist der Bahnhof Altstetten die zürcherische Endstation der Limmattalbahn und seit Herbst 2022 ist das neue Eishockeystadion beim Bahnhof in Betrieb. Der Fuss- und Veloverkehr wird aufgrund dieser Entwicklungen rund um den Bahnhof weiterhin zunehmen – in den Hauptverkehrszeiten ist die Kapazitätsgrenze bereits erreicht. Die Personenunterführung aus dem Jahr 1965 ist eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Quartier Grünau und dem Zentrum Altstetten. Weil keine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr besteht, ist die Situation konfliktrichtig, gefährlich und sehr beengt. Die vorhandenen Veloabstellplätze sind bereits stark ausgelastet. Da in Zukunft mit einer weiteren Zunahme der Personenfrequenzen und einer Zunahme der parkierenden Velofahrenden zu rechnen ist, soll – angeschlossen an die neue Personenunterführung – eine unterirdische kommunale Velostation mit mindestens 520 Veloabstellplätzen erstellt werden. Der Ersatzneubau soll rund zwanzig Meter westlich der bestehenden Unterführung gebaut werden. Die Verschiebung um zwanzig Meter ist notwendig, damit die ebenfalls auszubauenden Perronaufgänge und die Perronaufgänge der weiter östlich liegenden Personenunterführung der SBB einen ausreichenden Abstand zueinander haben. So erhalten die von den*

*Aufgängen kommenden Personen genügend Platz auf den Perrons, wodurch deren Sicherheit während der Stosszeiten erhöht wird. Im Rahmen der Projektierung soll untersucht werden, ob die neue Rampe in Richtung Vulkanstrasse durch eine weitere Rampe in Richtung Max-Högger-Strasse ergänzt werden kann. Die Kosten dafür sind bereits im Projektierungskredit enthalten. Die Rampe in Richtung Altstetterplatz soll verbreitert werden, weil der Fuss- und Veloverkehr in Zukunft konsequent getrennt werden sollen. Bei der Kommission tauchten verschiedene Fragen zur Vorstudie auf, die entsprechend dem Projektstand teilweise noch nicht abschliessend beantwortet werden konnten. Darum braucht es diesen Projektierungskredit. Optimale Lösungen für die offenen Fragen zu finden, wird eine zentrale Aufgabe und eine Herausforderung der weiteren Projektierungsarbeit sein. Zur Weisung wurden drei Begleitpostulate eingereicht. Das Postulat GR Nr. 2022/578, das eine sichere Ausgestaltung der Veloführung über den Altstetterplatz und über die nördliche Zufahrt fordert, wurde vom Rat bereits am 7. Dezember 2022 überwiesen. Der Ersatzneubau der Personenunterführung beim Bahnhof Altstetten ist ein gutes und absolut notwendiges Projekt.*

**Anna Graff (SP)** begründet das Postulat GR Nr. 2022/579 (vergleiche Beschluss-Nr. 965/2022): *Die SP sieht angesichts des Wachstums in Altstetten und der neuen ZSC-Arena grossen Handlungsbedarf, um beide Hauptstossrichtungen der Weisung möglichst zeitnah zu erfüllen. Das sind einerseits der Ersatzneubau der Personenunterführung und andererseits die Situation für die Velofahrerinnen, die sich grundsätzlich verbessern soll. Für eine Verbesserung der Verkehrsführung wurde bereits ein Vorstoss überweisen, andererseits müssen die Abstellplätze verbessert werden. In der Weisung wird der Neubau einer Velostation mit 520 Veloabstellplätzen geplant. Wir teilen diese Ziele grundsätzlich, wollen aber sicher sein, dass das mit dem Projektierungskredit ausgearbeitete Projekt überzeugen kann. Wir wollen der Weisung ohne grosses Hin und Her zustimmen, aber die Bedenken aus der Kommissionsdiskussion mit Postulaten bekannt machen. Eines davon verlangt eine genügende Anzahl an Veloabstellplätzen auf dem Perimeter des Bahnhofs Altstetten westlich der Publikumsanlage. In der Weisung wird festgehalten, dass die vorhandenen Veloabstellplätze rund um den Bahnhof Altstetten stark ausgelastet sind – das stimmt definitiv – und dass mit einer Zunahme der Velofrequenzen zu rechnen ist, was mit der Limmattalbahn verstärkt wird. Ebenfalls auf die Frequenzen wird sich auswirken, dass durch den Richtplan Verbesserungen für Velos geplant sind. Als Lösung für die Abstellplatz-Problematik wird die unterirdische kommunale Velostation mit Raum für mindestens 520 Veloabstellplätze angegeben. Diese Anzahl Abstellplätze wird aber nicht explizit als zusätzlich zu den vorhandenen 530 oberirdischen Abstellplätzen aufgeführt. Das bedeutet, dass gemäss der Formulierung des Projektierungskredits kein Erhalt der aktuellen Abstellplätze vorgesehen ist. Die bereits vorhandenen Abstellplätze werden in geringerer Anzahl in den Boden verlegt. Die SP, Grünen, AL und Die Mitte/EVP begrünnen grundsätzlich die Projektierung der unterirdischen Veloabstellstation. Wir wollen aber klar festhalten, dass eine Zunahme an Abstellplätzen erreicht werden muss. Darum fordern wir mit dem Postulat, dass aus den aktuell 530 oberirdischen Abstellplätzen im Perimeter mit der Realisierung des Doppelprojekts Personenunterführung und Veloabstellplätze insgesamt mindestens 1500 Abstellplätze werden. Damit wird gewährleistet, dass genügend Abstellplätze entstehen und dass die oberirdischen Abstellplätze nicht vergessen werden. Mit der Annahme von diesem und dem nächsten Postulat wird die SP auch dem Projektierungskredit zustimmen.*

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag zu Postulat GR Nr. 2022/579: *Während die Weisung bei uns schlank durchging, sind wir bei diesem Postulat nicht dafür. Das hat den einfachen Grund, dass 1500 ober- oder unterirdische Veloabstellplätze westlich der Publikumsanlagen der SBB gefordert werden. Unterirdisch ist das nicht*

möglich. In der Kommission wurde aufgezeigt, wie der Untergrund des Bahnhofs mit diversen Werk-, Strom- und Datenleitungen verbaut ist. Warum trotzdem am Postulat festgehalten wird und der Stadtrat zur Entgegennahme bereit ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Abstellplätze könnten nur oberirdisch erstellt werden, da ergibt sich aber ein neues Problem: Nördlich des Bahnhofs ist praktisch der gesamte Platz in privaten Händen. Vornehmlich ist es die UBS, die dort mit VZA1 und VZA2 den gesamten Boden in Beschlag nahm, weiter hinten befindet sich die Firma IBM. Öffentlicher Grund ist an der Vulkanstrasse Mangelware. Wo die Veloabstellplätze erstellt werden sollen, ist nicht nachvollziehbar. Wieso steht im Postulat «westlich der Publikumsanlagen der SBB»? Will man vielleicht den hübschen Vulkanplatz vor Veloabstellplätzen retten?

**Markus Knauss (Grüne)** begründet das Postulat GR Nr. 2022/580 (vergleiche Beschluss-Nr. 966/2022): Während den Kommissionsberatungen erhielten wir den Eindruck, dass es sich um eine zwar breitere, aber eigentlich 0815 Tiefbauanlage handelt, und dass die Fragestellungen zu den sehr anspruchsvollen Verknüpfungen zwischen den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Veloverkehrsströmen nur ungenügend berücksichtigt wurden. Das erkennt man an der Rampenneigung, den Kurven, den Mischverkehrsflächen und der gesamten Dimensionierung der Anlage. Wir wollen am Ende nicht vor vollendeten Tatsachen stehen, denen wir knurrend zustimmen müssen. Wir wollen, dass von Anfang an sehr breit und grosszügig geplant wird. In diesem Postulat geht es um die Dimensionierung. Wir haben uns am Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamts für Strassen (ASTRA) orientiert. Darin finden sich auf zwölf Seiten sehr interessante Ausführungen zu Unterführungen und Brücken. Das zentrale, oft erwähnte Stichwort ist, dass Unterführungen gerade bei Bahnhöfen «grosszügig dimensioniert» werden müssen. Bei starkem Publikumsverkehr oder kurzfristigen Frequenzspitzen muss die Breite genügen und der Velo- und Fussverkehr getrennt werden. Diese Situation besteht am Bahnhof Altstetten: Wir haben Pendlerinnen- und Pendler-spitzen, aber auch viele Arbeitsplätze rund um den Bahnhof. Am Morgen sind also Viele gleichzeitig unterwegs. Dazu kommen die Veranstaltungen in der Eishockey-Halle in unmittelbarer Nähe, die ebenfalls zu einer pulk-artigen Nutzung der Anlage führt. In der Vorstudie ging man von einer Breite von 3,5 Meter für die Velofahrenden und 5,5 Meter für die Fussgängerinnen und Fussgänger aus. Das scheint uns deutlich zu klein. Man ging davon aus, dass die Anlage bei einem Eishockeyspiel für Velofahrende gesperrt wird. Auch das kam bei uns nicht sehr gut an und motivierte uns, das Postulat einzureichen. Hinzu kommt die Frage, wie man zu einer besseren Lösung kommt. Beim Stadttunnel mussten wir leider feststellen, dass die planenden Tiefbauer nur ungenügend auf die spezifischen Situationen eingingen. Man verpasste es, frühzeitig Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner einzubeziehen. Das merkt man an dieser Anlage. Sie wird ein wenig optimiert, das Grundkonstrukt ist aber ungenügend. Beim Stadttunnel geht es nur um Velofahrende, die beispielsweise ungenügende Sichtwinkel haben. Bei der Personenunterführung am Bahnhof Altstetten kommen Fussgängerinnen und Fussgänger dazu und es gibt Mischverkehrsflächen. Das heisst, dass es eine sehr sorgfältige Planung braucht, die wir mit diesem Postulat einfordern. Wir hoffen, dass wir damit zu einem sehr guten Projekt kommen, das wir mit Überzeugung unterstützen können.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag zu Postulat GR Nr. 2022/580: Markus Knauss (Grüne) hörte in der Kommission offenbar nicht zu. Wir wissen, wie es unter dem Bahnhof Altstetten aussieht: Datenleitungen, Stromleitungen und vieles mehr. Es ist richtig, dass dort vor allem durch das neue Eishockeystadion eine sehr starke Belastung herrscht. Das führt dazu, dass der Abschnitt, der den Velofahrern vorbehalten ist, automatisch durch die Fussgänger in Beschlag genommen wird. Im Crowdmanagement ist man verloren. Leider kann am Bahnhof Altstetten keine Personenüberführung

realisiert werden. Die Fläche und Installationsmöglichkeiten der Unterführung sind begrenzt. Wir sind auch nicht glücklich darüber, dass es nicht Platz für mehr hat. Wir wollen uns aber an der Realität orientieren und nicht an Wunsch-Schlössern.

Weitere Wortmeldungen:

**Andreas Egli (FDP)** stellt folgenden Textänderungsantrag zum Postulat GR Nr. 2022/579: Die FDP hat eine Vielzahl an Eishockeyfans, die schon in diesem Stadion waren und wie ich mit dem öffentlichen Verkehr angereist sind. Das Ausmass der Fussgängerunterführungen ist kritisch: Sie sind aktuell nicht genügend breit. Dafür haben wir diese Weisung. Was in der Kommission vorgestellt wurde, empfanden wir nur als knapp genügend breit oder als zu wenig breit. Das wurde moniert. Tatsächlich sind verschiedene, sehr komplexe Fragestellungen mit der Breite verknüpft. Die Platzverhältnisse sind schwierig. Natürlich kann mit einem Postulat gefordert werden, dass die Breite stark vergrössert wird. Es macht aber aus Sicht der FDP keinen Sinn, dass wir das Projekt mit Vorgaben belasten, die nur mit solch hohen Kosten erfüllt werden können, dass das Projekt nicht mehr finanzierbar ist. Wenn es abgelehnt wird, bleibt der Status quo. Darum werden wir beim Postulat zur Breite der Unterführung in die Enthaltung gehen. Wir sind der Meinung, dass das mögliche und finanzierbare Maximum der Breite herausgeholt werden soll. Aber wir finden nicht, dass es Experten im Velobereich braucht, da es in erster Linie eine Angelegenheit der Ingenieure ist. Wenn dies erfüllt werden kann, ist bereits viel erreicht. Beim Postulat zu den Veloparkplätzen stellen wir einen Textänderungsantrag. Von der SP-Fraktion erhielt ich die Rückmeldung, dass man davon nicht begeistert ist. Ich muss darauf hinweisen, dass man im Rahmen des Projekts der Unterführung nicht auch noch Veloparkplätze projektiert, weil das nicht Teil des Projekts ist. Das müsste begleitend gemacht werden. Die nächste Frage ist, ob es tatsächlich 1500 Veloabstellplätze sein müssen. Dass es «möglichst» 1500 Abstellplätze sein sollen, war ein weiterer Punkt, den wir einbringen wollten. Ob es sinnvoll ist, dass sie zwingend westlich erstellt werden müssen, hinterfragen wir ebenfalls. Aus unserer Sicht können die Veloparkplätze auch östlich oder nördlich in der Nähe des Bahnhof-Perimeters erstellt werden. Uns wurde angekündigt, dass der Textänderungsantrag abgelehnt wird, weshalb wir auch bei diesem Postulat in die Enthaltung gehen werden.

**Peter Anderegg (EVP)** stellt folgenden Textänderungsantrag zum Postulat GR Nr. 2022/580: Eine breitere Unterführung wäre schön und begrüssenswert. Vermutlich ist das aber technisch schwierig oder nicht realisierbar. Im Prinzip kann die Machbarkeit überprüft werden. Wir stören uns beim Postulat daran, dass man von Anfang an ein externes Verkehrsingenieursbüro beigezogen werden muss. Wir sind der Meinung, dass es in der Stadtverwaltung genügend Spezialistinnen und Spezialisten hat, die das planen können. Darum stellen wir den Textänderungsantrag, den letzten Satz zu streichen.

**Michael Schmid (AL):** In Altstetten wurde nicht nur ein neues Eishockeystadion eröffnet, das viele Besucher anlockt. Es ist auch ein Quartier, das sich sehr stark entwickelt und das in den nächsten Jahrzehnten beinahe zu einer eigenen Grossstadt wird. Vergleicht man Altstetten mit Winterthur und Oerlikon, dann steht es diesen Zentren in we-nigem nach. In Winterthur wurde kürzlich eine 4,5 Meter breite Bahnhofunterführung auf 17,5 Meter ausgebaut; in Oerlikon eine 4,5 Meter breite Unterführung auf 16,5 Meter erweitert. Beide kombinieren den Velo- und Fussverkehr. Es wäre schade, wenn in Altstetten ein grosser Aufwand betrieben würde, um eine neue Unterführung zu bauen, und man bei der Eröffnung feststellen müsste, dass sie zu klein ist. Darum lohnt es sich, diesen Aufwand zu betreiben, auch wenn es nicht einfach ist.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** *Ein Ersatzneubau der bestehenden Personenunterführung ist dringend nötig. Das Einzugsgebiet des Bahnhofs Altstetten wird verdichtet und rundherum gibt es immer mehr Dienstleistungsunternehmen. Das Eishockeystadion und die Limmattalbahn bringen zusätzliche Personenströme. Die bestehende Personenunterführung stammt aus dem Jahr 1965 und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Während der Stosszeiten wird die Kapazitätsgrenze erreicht. In Anbetracht der Entwicklungsgebiete nördlich des Bahnhofs und in der Grünau, ist ein Neubau der Unterführung und der Velostation absolut zwingend. Die Velostation soll mindestens 520 Abstellplätze haben. Ob diese kostenpflichtig sein werden, klären wir später. Die Velostation und die Personenunterführung sind eng verflochten und darum ein Gesamtbauwerk. Die Velostation kann nicht dem «Rahmenkredit Velo» belastet werden, weil dieser nur für die Verbesserung der kommunalen Veloinfrastruktur da ist. In der Kommission wurden die Vorstudien zur Erweiterung der Personenunterführung, für die Veloführung und den Bedarf an Veloabstellplätzen intensiv diskutiert und in der Folge drei Begleitvorstösse eingereicht. Mit dem Postulat GR Nr. 2022/580 soll der Stadtrat prüfen, wie die Personenunterführung im Vergleich zu den neun Meter, die in der Vorstudie vorgesehen sind, deutlich verbreitert werden kann. Seit dieser Vorstudie wurden die Normen für die minimale Breite von Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr überarbeitet und erhöht. Die neue Norm fliesst selbstverständlich in die weitere Planung ein und das Anliegen des Postulats für eine deutliche Verbreiterung prüfen wir gerne. Mit dem Postulat GR Nr. 2022/579 soll der Stadtrat prüfen, wie mindestens 1500 Veloabstellplätze westlich der Publikumsanlage realisiert werden können. Auch dieses Anliegen nimmt der Stadtrat gerne entgegen. Die bisherige Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 sieht eine Velostation mit 520 Abstellplätzen vor. Das bezieht sich auf die Velostation selbst und sagt nichts darüber aus, wie viele Veloabstellplätze in der Umgebung oder im westlichen Bereich entstehen werden. Dass die 520 Abstellplätze für die Zukunft zu wenig sind, ist aber klar. Das Tiefbauamt erstellt darum ein neues Abstellplatzkonzept, analog zu den Konzepten für den Bahnhof Stadelhofen und den Hauptbahnhof. Mit dem bereits überwiesenen Postulat GR Nr. 2022/578 soll der Stadtrat prüfen, wie eine sichere Veloführung über den Altstetterplatz und auf den nördlichen Zufahrten gewährleistet werden kann. Die sichere Veloführung über den Altstetterplatz ist Teil der Velovorzugsroute Triemli–Altstetterplatz. Dort läuft das Vorprojekt, der Bau ist für die Jahre 2025/26 geplant. Die nördliche Zufahrt verläuft über die Vulkanstrasse und über die Max-Högger-Strasse. Diese Projektierungen sind abhängig davon, wie die Rampen der Unterführung konkret gestaltet werden. Darum wurde dieses Projekt momentan sistiert. Die beiden Velovorzugsrouten, die dort anschliessen werden, sind für die Jahre 2026/27 vorgesehen. Die geforderte Prüfung einer sicheren Veloführung ist Bestandteil der Velovorzugsroute. Darum werden wir auch dieses Anliegen weiterverfolgen. In den Diskussionen in der Kommission konnten wir die wichtigen Punkte herausarbeiten, sodass wir für die anstehende Projektierung der Personenunterführung gut aufgestellt sind.*

#### Schlussabstimmung

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Zustimmung: Peter Anderegg (EVP), Referent; Präsident Andreas Egli (FDP), Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Patrick Hässig (GLP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 116 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Projektierung des Ersatzneubaus der Personenunterführung und des Neubaus einer Velostation am Bahnhof Altstetten, werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 6 000 000.– bewilligt (Preisbasis: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 25. Januar 2023 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 27. März 2023)

**1261. 2022/579**

**Postulat der SP-, Grüne-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 16.11.2022:  
Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten,  
Realisierung von mindestens 1500 Veloabstellplätzen im Perimeter westlich  
der Publikumsanlagen der SBB**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/307, Beschluss-Nr. 1260/2023.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 965/2022).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 83 gegen 13 Stimmen (bei 20 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1262. 2022/580**

**Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 16.11.2022:  
Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten,  
Realisierung einer deutlichen Verbreiterung**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/307, Beschluss-Nr. 1260/2023.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 966/2022).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.



Das Postulat wird mit 76 gegen 13 Stimmen (bei 27 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1263. 2022/336**

**Weisung vom 13.07.2022:**

**Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Altstetterstrasse, Neugestaltungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben**

Antrag des Stadtrats

1. Für Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Altstetterstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 2 525 000.– bewilligt, davon Fr. 717 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).
2. Die neuen einmaligen Ausgaben stehen unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Dr. Roland Hohmann (Grüne):** Die Altstetterstrasse soll im stark befahrenen Abschnitt zwischen der Hohlstrasse und der Pfarrhausstrasse vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet und für den Velo- und Fussverkehr attraktiver gestaltet werden. Das Projekt ist mit diversen dringlichen Sanierungsmassnahmen an der Oberfläche und im Untergrund verknüpft. Diese können jedoch unabhängig von der Weisung durchgeführt werden. Der gesamte Strassenabschnitt ist im kommunalen Richtplan als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität vermerkt und Bestandteil des Alleenkonzpts sowie des Programms QUARZ (Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren). Auf dem kommunal klassierten Abschnitt zwischen der Hohlstrasse und der Badenerstrasse soll Tempo 30 eingeführt und die Fahrbahnbreite von heute 10 Meter auf 6,1 Meter reduziert werden. So kann das Trottoir westseitig auf 5,3 Meter und ostseitig auf 5,4 Meter verbreitert werden. Dank der Temporeduktion und der Reduzierung der Fahrbahnbreite wird der Strassenabschnitt für den Velo- und Fussverkehr attraktiver. Am Nordrand des Abschnitts an der Ecke Altstetter-/Hohlstrasse gibt es eine unbebaute Parzelle. Dort soll eine kleine Parkanlage mit neuen Bäumen, Stauden, entsiegelten Flächen, einem Trinkwasserbrunnen und Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden. Die Bushaltestelle Lindenplatz, Richtung Bahnhof Altstetten, sowie die beidseitigen Bushaltestellen Bristenstrasse werden hindernisfrei ausgestaltet. Die Wartehäuser werden entweder neu gebaut oder saniert. Die Bushaltestelle Lindenplatz wird zudem einige Meter in Richtung Badenerstrasse verschoben. Für die Verbreiterung des Trottoirs und das Pflanzen von neuen Bäumen werden vier weisse und acht Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben. Dafür entstehen zwischen dem Grossverteiler und dem Bio-Laden 32 Veloabstellplätze. Der Abschnitt südlich der Badenerstrasse ist regional klassiert. Auf diesem Abschnitt wird eine neue Spur für das Linksabbiegen in die Badenerstrasse stadtauswärts markiert. Damit kann der Strassenabschnitt nördlich der Badenerstrasse vom Durchgangsverkehr in Richtung Schlieren entlastet werden. Die Veloführung wird neu mit einem baulich abgetrennten, 1,5 Meter breiten Veloweg verbessert. Damit diese beiden Massnahmen umgesetzt werden können, werden sechs weisse Parkplätze aufgehoben. Auf dem gesamten Perimeter werden also insgesamt zehn weisse und acht Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben. Im Neumarkt Altstetten stehen insgesamt 250 Parkplätze zur Verfügung. Das Parkplatz-Angebot ist also nach wie vor übergross. Trotz den Sanierungsarbeiten und der Verbreiterung des Trottoirs hat das Projekt eine positive Baumbilanz. Von den heute

64 Bäumen werden acht Bäume wegen starkem Pilzbefall, fünf Bäume wegen Sturm-schäden und 16 Bäume projektbedingt gefällt. Mit dem Projekt werden 35 neue Bäume gepflanzt, was insgesamt in einem Plus von sechs Bäumen resultiert. Mit der vorliegen-den Weisung beantragt der Stadtrat neue einmalige Ausgaben von 2,525 Millio-nen Franken. Weil gegen das Projekt vier Einsprachen und Begehren um Neubeurtei-lung eingegangen sind, die noch nicht abschliessend behandelt wurden, steht die Aus-gabenbewilligung unter dem Vorbehalt, dass das Projekt rechtskräftig festgesetzt wer-den kann. Die überwiegende Mehrheit der Kommission findet das Strassenbauprojekt gut und unterstützt den Antrag des Stadtrats. Die Kommissionsmehrheit ist davon über-zeugt, dass der Strassenabschnitt dank der Massnahme zu einem Quartierzentrum für Altstetten werden kann.

Kommissionsminderheit:

**Derek Richter (SVP):** Die Altstetterstrasse befindet sich in einem suboptimalen Zu-stand. Daher sind die knapp sieben Millionen Franken, die für die Renovation der Strasse aufgewendet werden müssen, unbestritten. Umstritten sind hingegen die Neu-gestaltungsmassnahmen für rund 2,5 Millionen Franken. Diverse Parkplätze sollen ver-schwinden. Auf «Zuerich24.ch» sieht man, dass es sich um 41 Parkplätze handelt. Da-für sollen Bäume, die heute unter Pilzbefall leiden, ersetzt werden, damit sie wieder un-ter Pilzbefall leiden können. Es wurde argumentiert, dass sich im Neumarkt Altstetten 250 Parkplätze befinden, was einem Überangebot entspreche. Warum sind diese Park-plätze dann am Abend und am Wochenende restlos ausgebucht? Im gleichen Artikel wird die Limmattalbahn erwähnt, an der nicht alle Freude haben. Es wird zu massiv mehr Umsteigeverkehr kommen, ohne dass die lokale Wertschöpfung wesentlich ver-bessert würde. Auch dass eine grossartige Aufenthaltsqualität erreicht werden soll, er-schliesst sich uns nicht. Es ist der Bevölkerung, dem Gewerbeverband und dem Quar-tierverein Altstetten zu verdanken, dass das Tram 2 und die Limmattalbahn die heutige Verkehrsführung haben. Die ersten Pläne, in denen das Tram an den Bahnhof verlegt werden sollte, waren untauglich und das Zentrum von Altstetten, der Lindenplatz, wäre merklich entwertet worden. Auch hätte der dortige Markt deutlich an Bedeutung verlo-ren. Die Parkplätze im Neumarkt sind in der Höhe beschränkt: Gewerbefahrzeuge kön-nen nicht parkieren und sind auf oberirdische Parkplätze angewiesen. Es ist also eine gewerbefeindliche Weisung, weshalb wir ihr nicht zustimmen können.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdeparte-ments Stellung.

**STR Simone Brander:** Mit der Neugestaltung der Altstetterstrasse im Abschnitt von der Hohlstrasse bis zur Pfarrhausstrasse erhält das zentrale Gebiet von Altstetten ein neues, frisches und grünes Gesicht. Die Aufenthaltsqualität in der Altstetterstrasse wird deutlich verbessert, beispielsweise gilt neu Tempo 30 statt wie bisher Tempo 50 zwi-schen der Hohlstrasse und der Badenerstrasse. Dank der tieferen Geschwindigkeit kann die Breite der Strasse um vier Meter verringert werden. Dieser Platz kommt den Fuss-gängerinnen zugute. Links und rechts verbreitern wir das Trottoir um jeweils gut zwei Meter. An der östlichen Ecke Altstetter-/Badenerstrasse bauen wir einen kleinen Park mit einem Brunnen, Sitzbänken, Bäumen, Sträuchern und unversiegelten Flächen. Dank dem kleinen Park entstehen ein neues, offenes Raumgefühl und ein Ort zum Verweilen. Dank den Bäumen machen wir auch etwas für die Hitzeminderung. Mit der Neugestal-tung können wir an diesem zentralen Ort eine Flaniermeile gestalten.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit:	Dr. Roland Hohmann (Grüne), Referent; Peter Anderegg (EVP), Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Patrick Hässig (GLP), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Derek Richter (SVP), Referent; Vizepräsident Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Präsident Andreas Egli (FDP), Claudio Zihlmann (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 99 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Altstetterstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 2 525 000.– bewilligt, davon Fr. 717 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).
2. Die neuen einmaligen Ausgaben stehen unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 25. Januar 2023 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 27. März 2023)

#### 1264. 2022/234

##### **Motion von Dominik Waser (Grüne) und Patrick Tscherrig (SP) vom 08.06.2022: Verordnung zur Ausschöpfung des technisch-ökonomischen Fotovoltaik-Potenzials auf allen sich im Besitz der Stadt Zürich befindenden Immobilien bis ins Jahr 2030**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

**Dominik Waser (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 191/2022): *Das Jahr 2022 war das heisseste seit Messbeginn. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen stiegen global um ein weiteres Prozent auf 36 Milliarden Tonnen. Die Zahlen und Temperaturen im letzten Jahr waren in beinahe jeglicher Hinsicht ausserordentlich und besorgniserregend. Die Klimakrise ist da, wir sind mittendrin und sie führt bereits jetzt zu sehr vielen Toten. Nicht nur die sehr hohe Übersterblichkeitsrate, die auch in der Schweiz und in Zürich gemessen wurde, sollte uns zum Handeln bewegen, sondern auch Dürren, Brände und vieles mehr. Was ist die wichtigste Massnahme, wenn wir die Klimakrise und das Schlimmste verhindern wollen? Ganz klar ist es die Abkehr von fossilen Brennstoffen; der Umbau der Energieversorgung – die Energiewende. Das Klima wird sich weiterhin verändern, auch wenn wir keine Emissionen mehr verursachen würden. Bei der Klimakrise geht es oftmals nur noch um Schadensbegrenzung. Genauso könnte man dieses Postulat beschreiben. Wir versuchen, das langsame Ausbautempo der Photovoltaik (PV) in der Stadt und den fehlenden politischen Willen zu beschleunigen. Im letzten Jahr wurden in der Europäischen Union 41 Gigawatt Solarenergie installiert. Im Vergleich zum Vorjahreswert von 28 Gigawatt ist das ein extremes Wachstum. Auch*

*global wächst die Solarbranche sehr stark. Natürlich geht es bei der Solarenergie auch in der Schweiz vorwärts, nur leider in einem zu niedrigen Tempo. Noch immer liegt die Nutzung des Solarpotenzials gesamtschweizerisch bei 6,2 Prozent, im Kanton Zürich bei 5,2 Prozent und in der Stadt bei lediglich 3,3 Prozent. Das ist sehr wenig und das muss sich ändern, zumal wir alle Mittel haben, um den Solarausbau zu beschleunigen. Als reiche Stadt müssten wir Vorreiterin sein; im Moment bilden wir das Schlusslicht. Unsere Regierung, namentlich STR Michael Baumer, aber auch das gesamte Gremium, hat es in den letzten Jahren verschlafen, genügend dafür zu tun. Somit reiht sich die vorliegende Motion in eine Reihe von sehr vielen Vorstössen ein, die versuchen, diese Misere zu beheben. Vor kurzem haben wir gegen den Willen des Stadtrats die Motion zur Erhöhung des Rückliefer tariffs überwiesen. Heute geht es um den massiven Ausbau von PV-Anlagen auf städtischen Liegenschaften, wofür wir während der Budgetdebatte vier zusätzliche Stellen geschaffen haben, damit das Anliegen der Motion erfüllt werden kann. Weitere Vorstösse werden folgen. Städtische Liegenschaften sind eine Art Gratisangebot oder sogenannte «Low Hanging Fruits», denn wir haben direkten Einfluss und können relativ rasch handeln. Eine städtische Studie zeigt, dass das Potenzial für die Solarstromproduktion auf städtischen Liegenschaften bei 57 Gigawattstunden pro Jahr liegt. Wir wollen, dass das genutzt wird. Ich gebe zu bedenken, dass die PV-Strategie, die uns vorgelegt wurde und sich jetzt in der Überarbeitung befindet, eine Potenzialausnutzung von lediglich 20 Gigawattstunden bis zum Jahr 2030 vorsah. Das ist viel zu wenig. Die Motion verlangt, dass das gesamte Potenzial bis zum Jahr 2030 ausgeschöpft wird. Die zusätzlichen Stellen für Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) und Immobilien Stadt Zürich (IMMO) sollen dafür genutzt werden. Es geht darum, dass wir unsere Verantwortung als sehr reiche Stadt wahrnehmen und vorwärts machen.*

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

**STR Michael Baumer:** *Das letzte Jahr und der aktuelle Winter haben gezeigt, dass die Stromproduktion in der Schweiz ausgebaut werden muss. Einerseits sind es die geschil-derten Klimagründe und andererseits geht es um die Energieversorgungssicherheit. Wir müssen dafür sorgen, dass die erneuerbaren Energien künftig mehr ausgebaut werden. Zum Glück ist das Elektrizitätswerk (ewz) ein führender Anbieter, der den Ausbau voran-treibt und die Wasserkraft stets unterstützt hat – auch als viele sagten, dass sie aus fi-nanziellen Gründen keine Zukunft habe. Das hat sich rentiert: Auch heute können wir der gesamten Stadtbevölkerung Strom anbieten, der ausschliesslich aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Für diesen Winter konnten wir genügend Energie sichern, auch für den Fall, dass es kälter geworden wäre. Die Strategie des ewz war sehr gut, aber die verschiedenen Energieträger müssen ausgebaut werden. Einer davon ist die PV. Wenn Sie über die Gemeindegrenzen hinausschauen, dann erkennen Sie, dass das ewz auch in diesem Bereich führend ist. Der Vorstoss geht beinahe in den Bereich der Märchen, wenn behauptet wird, dass wir eine andere politische Absicht hätten, als Sie mit dem Vorstoss. Wir sind mit Ihnen einig, dass die PV auch auf dem Stadtgebiet ausgebaut werden soll und wir wollen das Potenzial nutzen. Das präsentierten wir in der viel ge-scholtenen PV-Strategie bereits im September 2021. Die erwähnten 20 Gigawattstun-den bis ins Jahr 2030 mögen in Anbetracht des Potenzials vielleicht erst die Hälfte sein. Es ist aber die fünffache Menge an Energie, die heute produziert wird. In der Strategie geben wir vor, dass bei jedem Eingriff – wie einer Sanierung oder einem Neubau – eine PV-Anlage erstellt werden soll, ausser wenn dies aus technischen Gründen nicht mach-bar ist. Auch haben wir beschlossen, dass eine PV-Anlage in der Mitte eines Sanie-rungszyklus erstellt werden kann, wenn beispielsweise ein Dach genügend gross dafür ist. Der Stadtrat ist insofern der gleichen Meinung wie die Motionäre und wir wollen die potenziellen 56 Gigawattstunden nutzen. Differenzen haben wir beim Zeitrahmen: Ich muss klar sagen, dass die Umsetzung bis ins Jahr 2030 in der Praxis nicht möglich ist.*

Argumentiert wurde, dass die Stadt genügend Geld habe. Es geht aber nicht nur um die ökonomischen Fragestellungen. Selbstverständlich sind die wirtschaftlichen Aspekte wichtig. Vor allem ist es aber auch ökologisch nicht sinnvoll, Anlagen ausserhalb des Sanierungszyklus zu bauen, wenn sie danach wieder abgebaut und neu aufgebaut werden müssen. Normalerweise kann man bei einer Dachsanierung die alte Anlage nicht wieder installieren; es braucht eine komplett neue Anlage. Wenn mehr Energie für den Bau einer Anlage verwendet wird, als diese schliesslich produziert wird, dann ist das ein Schildbürgerstreich. Dass momentan ausserdem die Fachkräfte und Solarzellen fehlen, ist eine weitere Herausforderung, die wir lösen wollen. Der Grund ist aber, dass wir am Ende eine ökologisch sinnvolle Massnahme und nicht graue Energie vernichten wollen. Darum ist das Anliegen nicht bis zum Jahr 2030 umsetzbar. Der Stadtrat nimmt den Vorstoss gerne als Postulat entgegen. Denn wir sind wie Sie der Meinung, dass wir das gesamte Potenzial der 56 Gigawattstunden auf städtischen Gebäuden ausnützen wollen. Der zweite Grund, warum der Vorstoss nicht motionabel ist: Sie fordern Planungsrichtlinien. Das liegt in der Kompetenz des Stadtrats.

Weitere Wortmeldungen:

**Beat Oberholzer (GLP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: Der PV-Ausbau ist ein wichtiges Thema und ich danke den beiden Motionären, dass es auf der Traktandenliste bleibt. Wir sind uns fast alle einig, dass die PV die wichtigste Energiequelle in Siedlungsgebieten ist und ausgebaut werden muss. In der Stadt hat es auf den Dächern noch viel zu selten PV-Anlagen. Man sieht das beschriebene Potenzial förmlich. Darum hat eine Mehrheit des Gemeinderats eine Nachbesserung der PV-Strategie gefordert und die entsprechende Motion nicht abgeschrieben. Jährlich 20 Gigawattstunden im Jahr 2030 sieht die Strategie für die stadteigenen Gebäude vor. Wir sind uns einig, dass mehr möglich ist. Wir haben uns aber auch Gedanken zu den realistischen Fragestellungen gemacht: 57 Gigawattstunden bis ins Jahr 2030 sehen wir nicht als ambitioniertes, sondern als unmögliches Ziel. Die ambitionierteste Variante in der Studie sieht 27 Gigawattstunden vor. Momentan sind wir bei sechs Gigawattstunden. Wir wollen eine realistischere Ausgestaltung, damit die Forderung des PV-Ausbaus gestärkt werden kann. Mit unserem Textänderungsantrag wollen wir nicht 100 Prozent und 57 Gigawattstunden einfordern, sondern den immer noch ambitionierten Wert von 40 Gigawattstunden pro Jahr. Das ist doppelt so viel wie vom Stadtrat vorgeschlagen und 6,5-mal so viel wie heute. Das ist ein Ziel, an dem man sich orientieren kann. Wir sind wie der Stadtrat der Meinung, dass eine Motion und Regelung auf Verordnungsebene für diese Forderung nicht geeignet sind. Die erwähnte Motion ist immer noch offen und könnte als Steilpass genutzt werden: Der Stadtrat könnte die Frist für den weiteren Ausbau nutzen, um das Vorhaben in die Länge zu ziehen. Die PV ist wichtig und wir denken, dass 40 Gigawattstunden bis zum Jahr 2030 möglich sind. Wir sehen vor allem zwei Hebel. Zum einen sind es die denkmalgeschützten Gebäude. Vor allem beim Erhaltungsziel A des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) kann man mehr machen, während dies in der Studie noch stiefmütterlich behandelt wurde. Zudem werden die Wirtschaftlichkeitsberechnungen jetzt anders aussehen als früher. Die Wirtschaftlichkeit muss berücksichtigt werden, aber es soll kein Argument sein, eine PV-Anlage nicht zu bauen, wenn etwas als knapp nicht wirtschaftlich gilt.

**Johann Widmer (SVP):** Niemand hat etwas gegen die Förderung von Solarenergie. Die Frage ist nur das Wie. Für uns ist dies ein schönes Beispiel dafür, wie die Grünen die Fakten negieren und ihrem Dogma entsprechend Solarenergie mit unsinnigen Projekten umsetzen wollen. Die Motion ist praxisfremd. Die Grünen meinen, dass sie es besser wissen, verstehen aber nicht, dass man nicht auf jedem Dach eine Solaranlage bauen kann. Statik, Windlasten, Zustand und Alter des Dachs, Sanierungszyklen, der Zustand des Gebäudes, der Renovationsbedarf und die Renovationszyklen müssen beachtet

werden. Die 65 Gigawattstunden sind nur eine theoretische Zahl. Gemäss Stadtrat ist es nur möglich, 13 bis 27 Gigawattstunden zu erstellen. Solarenergie ja, aber bitte nur dort, wo das machbar, sinnvoll und ökonomisch ist. Solche Ansinnen beschleunigen nichts und bringen eine gute Technologie in Verruf. Zugutehalten will ich den Motionären, dass ihr jugendliches Ungestüm in dieser Frage verständlich ist. Früher war das bei mir nicht anders. Ich fürchte mich vor dem Tag, an dem einem Menschen ein Solarpanel auf den Kopf fallen wird, weil die Windlast nicht richtig berechnet wurde oder das Gebäude nicht geeignet war. Der Vorstoss ist ein typisches Beispiel dafür, wie Utopien und Dogmen in einer guten Sache kontraproduktiv sein können.

**Patrick Tscherrig (SP)** ist mit der Textänderung sowie der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden: Ich kann Johann Widmer (SVP) beruhigen: Wir sind äusserst pragmatisch unterwegs, weshalb wir die Textänderung und die Umwandlung in ein Postulat akzeptieren. In der Antwort des Stadtrats wird erwähnt, dass man nur in geringem Umfang von den natürlichen Sanierungszyklen abweichen will. Dort liegt unsere Differenz. Natürlich macht es Sinn, die Sanierungszyklen zu berücksichtigen und darauf zu achten, dass die Wirtschaftlichkeit stimmt. Sie sind aber auch nicht sakrosankt. Angesichts der Klimakrise und des Bedarfs an zusätzlichem sauberem Strom ist die Gewichtung zu verschieben. Darum kann es durchaus Sinn machen, dass man vom starren Konstrukt wekommt und öfters PV-Anlagen einbaut. Irritiert war ich über die Aussage von STR Michael Baumer, dass die PV-Anlagen bei einer Dachsanierung grundsätzlich erneuert werden müssten. Ich kenne andere Beispiele, bei denen sie nicht gleich zerstört werden mussten. Ich traue dem ewz eine geschickte Planung diesbezüglich zu. Wir akzeptieren den formellen Hinweis des Stadtrats zur Umwandlung in ein Postulat. Wichtig ist, dass der Ausbau rasch vorangeht.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Wir finden die PV sinnvoll und notwendig. Wichtig ist zu berücksichtigen, dass in der Stadt nicht die gleichen Bedingungen wie in den Bergen herrschen. Dort ist die Sonneneinstrahlung und somit die Energie, die mit PV-Anlagen gewonnen werden kann, massiv höher. Ich gebe zu bedenken, was STR Michael Baumer sagte: Man muss eine Umbau- oder Einbaufähigkeit haben. Einerseits ist das Material ein Thema. Das wird sich in den nächsten Jahren nicht ändern. Andererseits sind es die Kapazitäten bei den Anbietern, die den entsprechenden Ein- oder Umbau vornehmen. Für uns sind die Umwandlung in ein Postulat und die Textänderung der GLP essentiell, weil wir finden, dass man nicht mit dem Vorschlaghammer 100 Prozent aller Bauvorhaben mit PV-Anlagen ausrüsten muss. Entscheidend ist ein gezieltes und überlegtes Vorgehen. Es gibt immer Gründe, warum eine PV-Anlage nicht gebaut werden kann, seien es technische, denkmalpflegerische, architektonische oder andere Überlegungen. Wir vertrauen auf den gesunden Menschenverstand des Stadtrats und des ewz.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Man soll das Vernünftige machen, dazu gehören PV-Anlagen und andere erneuerbare Energien. Auch dass es zu einer Textänderung und einer Umwandlung in ein Postulat kommt, ist vernünftig. Das zeigt, dass eine extreme Forderung gestellt und auf diese Weise ein Manövrierpotenzial herausgeholt wurde. Das macht die Argumentation der Grünen nicht glaubwürdiger. Gestern hörte ich im Radio das Mittagsinterview mit einem Wirtschaftsprofessor, der gleichzeitig Klimaaktivist ist. Auch bei diesem Interview entstand der Eindruck, dass die Klimakatastrophe heraufbeschworen wird. Das ist kontraproduktiv. Gleiches gilt, wenn die Fakten einseitig dargestellt werden: Es wurde wieder gesagt, dass wir einen sehr heissen Sommer hatten. Natürlich war es sehr warm. Unterschlagen wurde, dass es sich um eine Luftströmung handelte, die von der Sahara kam; wir hatten noch nie so viel Saharastaub. Es geht nicht, dass Klima und Meteorologie durcheinandergebracht werden. Man hätte auch ins Feld

*führen können, dass in amerikanischen Städten wie Chicago vor Weihnachten Temperaturen von bis zu –50 Grad Celsius herrschten. Auch das war ein meteorologisches Phänomen. Man soll bei den Fakten bleiben und nicht alles dramatisieren.*

**Dominik Waser (Grüne):** *Dass Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) ernsthaft behauptet, dass es schlichtweg warm war, ist unglaublich – darauf kann und muss man nicht eingehen. Es ist traurig, dass wir uns immer noch die Leugnung des Klimawandels anhören müssen. Mir wurde Träumerei vorgeworfen. Natürlich kann das so betrachtet werden. In meinen Augen ist es aber keine Träumerei. Vielmehr wurde in den letzten Jahren zu wenig gemacht und das kann man anerkennen. Die PV-Strategie fordert 20 Gigawattstunden. Das ist nicht die Hälfte des Potential, es sind 35 Prozent. Darum erhöhen wir dies auf 70 Prozent des Potenzials bis zum Jahr 2030. Ich freue mich, dass wir dafür eine breite Mehrheit gefunden haben und hoffe, dass wir den Rest bis im Jahr 2040 ausbauen können. Ich appelliere an Sie, dass wir in einer Zeit sind, in der es mehr Mut und Glauben braucht, damit wir das Tempo des Solarausbaus beschleunigen können. Bei anderen Themen wie dem Wirtschaftswachstum haben wir diesen Glauben auch.*

Johann Widmer (SVP) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Verordnung vorzulegen, die sicherstellt, dass das technisch-ökonomische Photovoltaik-Potenzial auf allen sich im Besitz der Stadt Zürich befindenden Immobilien bis ins Jahr 2030 zu 100% einem grossen Teil ausgeschöpft werden kann. ~~Dabei sind alle Gebäude betroffen, die sich technisch für Photovoltaik eignen, mindestens aber eine Fläche von 0.35 km<sup>2</sup>. Mindestens sollen 40GWh/a produziert werden.~~

Das geänderte Postulat GR Nr. 2023/18 (statt Motion GR Nr. 2022/234, Umwandlung) wird mit 101 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1265. 2022/431**

**Postulat von Jean-Marc Jung (SVP) und Susanne Brunner (SVP) vom 07.09.2022: Dolderbahn, Weiterbetrieb der bisherigen Fahrzeuge**

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

**Jean-Marc Jung (SVP)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 585/2022): Im September 2022 haben Sie die Dringlicherklärung leider abgelehnt. Trotzdem bleibt das Anliegen aktuell. Zürich ist hügelig und manchmal steil, sodass nur vertikale Verkehrswege das Quartier und die Naherholungszonen gut erschliessen können. Die Dolderbahn führt auf einer Strecke von 1,3 Kilometern in einen Wald und in ein Naherholungsgebiet und bedient zwei Zwischenstationen. An der Dolderbahn-Betriebs-AG sind die Stadt Zürich und die Dolder Hotel AG zu jeweils 50 Prozent beteiligt und ihr Verwaltungsrat ist gleich gross, wie die Anzahl Mitarbeiter. Die Bahn soll neue Wagen erhalten: zwei Fahrzeuge inklusive Ersatzteile für 10,5 Millionen Franken. Ist das ein Monopolpreis? Es geht nur um zwei kleine, zweiachsige Triebwagen. Eine solche Bestellung liegt zwar in der Kompetenz des Stadtrats, allerdings gibt es hier ein gesteigertes öffentliches Interesse. Es geht nicht nur um die Anschaffung von zwei Tramwagen oder die normale Sanierung eines Tramhäuschens. Eine solche Bahn ist nicht nur in einer Berggemeinde identitätsstiftend, sondern auch in einem Stadtquartier. Man ist stolz auf die Dolderbahn*

*und sie gibt dem Hotelquartier eine besondere Identität. Alle waren von der Bekanntgabe im Juli 2022 überrascht, dass die aktuellen Wagen weg und mit neuen ersetzt werden sollen. Bahnbenutzer und Wanderer rieben sich die Augen: Die Bahn ist doch noch in einem Zustand, der völlig in Ordnung ist. Ob die jetzige Bahn schön ist oder ob die neue schöner sein wird, ist irrelevant. Dass der Chauffeur und die Passagiere mehr Polsterung erhalten sollen, ist ebenfalls nicht wichtig; die Verkehrsbetriebe (VBZ) könnten dies in eigener Kompetenz auch in die alten Wagen einbauen. Die neue Bahn verspricht ein Kundeninformationssystem mit akustischen und visuellen Haltestellenangaben. Auch das kann man gut in die jetzigen Wagen einbauen. Diese sind bereits kinderwagengerecht ausgestattet sowie rollstuhlgängig. Ich selbst konnte die Bahn während mehrerer Jahre nutzen und den Rollstuhl problemlos befestigen. Die nicht denkmalgeschützten Wagen könnte man unter dem Chassis erneuern – wenn der Wille da wäre. Das würde vielleicht nur einen Drittel der 10,5 Millionen Franken kosten. Wir wissen nicht genau, was in den letzten Jahren investiert wurde, ob ein Investitionsstau gezüchtet oder eine sanfte Instandsetzung tatsächlich erwogen wurde. Wir kennen keine Exit-Klausel des Lieferanten. Da der Lieferant Übung im Verkauf von Wagen an staatliche Abnehmer hat, darf man davon ausgehen, dass er über die politischen Risiken solcher Geschäfte im Bild ist und vielleicht eine Kompensation ausgehandelt hat. Soweit wir wissen, ist die Quartierverbundenheit gegeben, darum sollte man mehr Verständnis dafür aufbringen. Die heutigen Wagen sind seit dem Jahr 1973 in Betrieb. Mit 50 Jahren sind sie etwa so alt wie das Tram 2000, das auch noch wunderbar läuft. Es gibt andere vergleichbare Bahnen wie die Pilatusbahn, die zeigen, dass solche Bahnen «in Würde» 80 Jahre alt werden können. Die Wagen der Pilatusbahn haben grössere Belastungen auszuhalten: Die Strecke ist doppelt so steil und um ein Vielfaches länger. Andere gute Beispiele in der Schweiz, wie solche Bahnen unterhalten werden können, sind die Giessbachbahn, die Wengernalpbahn, die Schynige Platte-Bahn und die Brienz Rothorn Bahn. Auch im nahen Ausland gibt es in Städten mit Hügeln – Barcelona, Lyon und Genua sind Beispiele – solche alten Bahnen, die noch hervorragend laufen. Die Dolderbahn gehört wie die sehr gut besuchte Dolder Kunsteisbahn und das Freibad Dolder zum kulturellen Erbe von Zürich. Sowohl die Kunsteisbahn als auch das Dolder Wellenbad werden laufend sanft saniert und hart subventioniert. Eine neue Wellenanlage sorgt für ein Feriengefühl und im Winter hat es bei genügend Schnee sogar einen Kinderteppich; man kann also sagen, dass Zürich ein eigenes kleines Skigebiet hat. Bei all dem handelt sich um ein Ensemble. In der Talstation am Römerhof stehen mehrere Informationsvitrinen, an denen alle Fahrgäste vorbeigehen. Eine grosse Vitrine ist seit Monaten, beziehungsweise seit Jahren beinahe leer, es liegt lediglich ein zerknittertes Papier in der Ecke. In der Talstation herrscht kein Gefühl von fünf Sternen oder Gault-Millau. Vor allem fehlt eine Information der Stadt, der VBZ oder der Aktionäre. Es gibt keine Kontaktangabe für einen Ideenaustausch. Es kann das Gefühl entstehen, dass die Verantwortlichen sich um das Quartier foutieren. Es herrscht reine Behördenwillkür. Es gibt nicht einmal ein A4-Papier über aktuelle Informationen. In einer Stadt, in der so viele millionenteure Analysen – sogenannte Expertisen oder Rechtsgutachten – zum Wegwerfen produziert werden, wird der Quartierbevölkerung keine kleine Information zur Dolderbahn zur Verfügung gestellt. Lassen wir doch die alte Dolderbahn, die immer noch hervorragend läuft, am Leben.*

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

**STR Michael Baumer:** *«Wer nichts verändern will, wird auch das verlieren, was er bewahren möchte.» Das brachte Gustav Heinemann, der deutsche CDU-Bundespräsident, so auf den Punkt. Ich kann nachvollziehen, dass man dieser Bahn nachtrauert. Ich bin durchaus «ferrophil» und besuche gerne das Trammuseum. Meine politische Vergangenheit zeigt auch, dass ich für Seilbahnen zu haben bin. An einem bergigen Ort wie Zürich ist es angebracht, diese Fortbewegungsmittel zu nutzen. Wenn eine solche Bahn*



*weiterhin genutzt und modernisiert werden kann, soll man dies tun. Die Dolderbahn aber müssen wir fit für die Zukunft machen. Sie ist seit 50 Jahren in Betrieb; für solche Fahrzeuge bedeutet es das Ende der Lebensdauer. Das gilt auch für das Tram 2000, das jetzt ausgemustert wird. Die Bahn muss an die Zeit angepasst werden. Darum gibt es verschiedene Gründe für die Neubeschaffung des Rollmaterials – für eine Sanierung gibt es weniger. Eine länger als vorgesehene Nutzung bedeutet, dass die Anfälligkeit für Störungen zunimmt. Diese Ausfälle werden im Quartier gespürt und das wollen Sie kaum, wenn Sie die Bahn am Sonntag oder auch unter der Woche nutzen wollen. Das entspräche einer ungenügenden Qualität des öffentlichen Verkehrs, wenn wir die Zuverlässigkeit nicht garantieren können. Die Seilbahnen dienen nicht nur dem Freizeitverkehr, sondern auch dem Alltagsverkehr. Bei Zahnradbahnen wie der Dolderbahn befindet sich, anders als beispielsweise bei der Seilbahn Rigiblick, die gesamte Antriebstechnik auf dem Fahrzeug. Es ist ein anderes Verkehrssystem. So muss nicht nur der Kasten, sondern auch der Motor saniert werden. Nach 50 Jahren Betrieb geht dies nicht mehr ohne grosse Kosten und es kann nicht garantiert werden, dass der Betrieb damit für weitere zwanzig oder dreissig Jahre aufrechterhalten werden kann. Zudem würden die Instandhaltungskosten massiv zunehmen. Daneben bieten die Fahrzeuge nicht die Möglichkeiten, die bei modernen Verkehrsmitteln Standard sind. Es geht um die Barrierefreiheit und um die Gestaltung des Arbeitsplatzes. Die Fahrzeuge haben ihr Lebensende erreicht und jetzt ist der Zeitpunkt für eine Erneuerung. Ich habe sehr viel Verständnis dafür, dass man der altherwürdigen Dolderbahn nachtrauert. Auch ich habe schöne Erinnerungen an Fahrten zum Dolder. Wir können das Rad der Zeit aber nicht aufhalten oder zurückdrehen, denn seit dem Jahr 1973 haben sich die Anforderungen an ein modernes Verkehrsmittel in der Stadt verändert. Auch sind die Anforderungen an eine zuverlässige Zahnradbahn des Bundes gestiegen. Eine Sanierung der bisherigen Fahrzeuge brächte ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis mit sich, wenn sie denn gelingen würde. Ich kann Ihnen versichern, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der die Kosten übernimmt, uns das Geld für neue Fahrzeuge nicht zugesprochen hätte, wenn eine Sanierung finanziell vertretbar wäre. Die neue Dolderbahn ist grosszügig und barrierefrei gestaltet. Sie hat Platz für zwei Rollstühle und auch Platz für Velos. Es gibt Bereiche zum Verweilen für Familien. Sie bietet mehr Komfort und ein modernes Kundeninformationssystem. Ich bin mir sicher, dass diese Aufwertung nach der Inbetriebnahme der neuen Wagen geschätzt wird und dass auch die Fangemeinde des altherwürdigen Designs sich mit der neuen Bahn anfreunden wird. Die Geschäftsleitung der Dolderbahn nahm an einer Veranstaltung des Quartiervereins teil. Aber ich nehme gerne entgegen, dass die Information für das Quartier zukünftig besser sein sollte.*

Weitere Wortmeldungen:

**Mischa Schiwow (AL):** Was ist los am oberen Zürichberg, was ist los mit STR Michael Baumer und seinen Verkehrsbetrieben? Zuerst probt Hottingen den Aufstand gegen den Selecta-Automaten an der Tramhaltestelle Römerhof, jetzt erheben sich Stimme gegen die Erneuerung des Rollmaterials der Dolderbahn. Man könnte sich fragen, ob die FDP in ihrer Hochburg die Bodenhaftung verloren hat. Das Mindeste, das man sagen kann: Die Kommunikation der VBZ kommt nicht gut an. Vielleicht, weil sie nicht stattfindet und die Quartierbevölkerung vor vollendete Tatsachen gestellt wird. Bei der Stadler Rail AG wurden zwei neue Wagen bestellt. Ob der Ersatz tatsächlich erfolgen muss, ist ebenso fragwürdig wie die Tatsache, dass in dieser Stadt reihenweise Häuser abgebrochen werden, die keineswegs baufällig sind. Ich wuchs in Hottingen auf, die Dolderbahn gehört zu meinem Universum. Ich kann mich an die alte Standseilbahn erinnern, die vor 50 Jahren durch die heutige Zahnradbahn ersetzt wurde. Dass die Dolderbahn nostalgisch sein soll, wie im Postulat erwähnt wurde, finde ich ein wenig übertrieben. Ich bezweifle aber vor allem, dass ein Triebwagen nach 50 Jahren in die Alteisensammlung gehört. Wurde das abgeklärt? Tatsache ist, dass die Bahn praktisch ist, weil sie die unterschiedlichen

*Benutzungszwecke gut erfüllt. Alles hat darin Platz: Kinderwagen, Schlitten, Hunde, Velos, ein fröhliches Miteinander und Durcheinander für die Sechs-Minuten-Fahrt vom Römerhof zur Bergstation Dolder. Es wird das Argument ins Feld geführt, dass es für Menschen mit Mobilitätsbehinderung neue Normen zu beachten gibt. In der Dolderbahn sind Menschen im Rollstuhl anzutreffen. Sowohl die Stationen als auch die Bahn sind dafür geeignet. Wenig Flair für den tatsächlichen Geist des Quartiers Hottingen hat der Stadtrat, wenn er in seiner Mitteilung schreibt: «Sie erhalten ein modernes und edles Design. Es kombiniert die klassisch rote Farbgebung mit goldigen Elementen und typischen Motiven aus der Umgebung vom Dolder Grand.» Nein. Das Quartier will nicht eine Bahn für die Reichen, für die Gäste des Grand Hotels. Diese fahren meist per Taxi auf den Berg. Das Quartier will eine Dolderbahn für alle. Eine Petition mit mehreren hundert Unterschriften verlangt, die Notwendigkeit des Ersatzes der Triebwagen ernsthaft zu prüfen. Die AL-Fraktion unterstützt das Postulat.*

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** *Die Dolderbahn ist tief im Quartier Hottingen verwurzelt, sichtbar am Hottinger Wappen, das auf der Frontseite der roten Triebwagen prangt. Die Zahnradtriebwagen sind 50 Jahre alt, womit sie ihre vorgegebene Einsatzzeit erreicht haben. Die Dolderbahn-Betriebs-AG und die VBZ nahmen ihre Verantwortung wahr: Am 1. November 2017 lösten sie ein Projekt zur Erneuerung der Dolderbahn aus. Der Projektabschluss ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Heute stehen wir mitten in der Realisierungsphase des Projekts. Es ist unverständlich, warum die Projektverantwortlichen die Bevölkerung von Hottingen nicht rechtzeitig in diesen Prozess einbezogen haben. Der Vorstand des Quartiervereins Hottingen erfuhr aus der Presse, dass die neuen Triebwagen bestellt wurden. Bei einem solchen Vorgehen ist es kein Wunder, dass es Widerstand aus dem Quartier gibt. Die Stadt schreibt sich die Partizipation der Quartierbevölkerung auf die Fahne – warum tat sie dies bei der Dolderbahn nicht? Die Fachleute bestätigen, dass die Störungsanfälligkeit bei einer Nutzung der beiden Triebwagen über die vorgegebene Einsatzzeit hinaus zunimmt. Das bedeutet eine erhöhte Ausfallwahrscheinlichkeit. Die Folge davon sind steigende Instandsetzungskosten und verärgerte Passagiere. Man muss sich bewusst sein, dass die beiden Fahrzeuge sieben Tage pro Woche im Einsatz stehen und dass es keine Reservefahrzeuge gibt. Die Zuverlässigkeit des Angebots kann mit den heutigen Triebwagen mittelfristig nicht gewährleistet werden. Dazu kommt, dass die bestehenden Fahrzeuge das Behindertengleichstellungsgesetz nicht erfüllen und der Arbeitsplatz für das Fahrpersonal nicht den geltenden Standards entspricht. Die Fahrdienstmitarbeitenden leiden darunter. Mit einer umfassenden Sanierung könnten diese Mängel nur teilweise behoben werden. Eine solche Instandsetzung und Erneuerung wäre gleich teuer, wie eine Neubeschaffung. Mit einer umfassenden Sanierung der bestehenden Fahrzeuge wird das Gewünschte also nicht erreicht. Wir Grünen sind grundsätzlich für die Wiederverwendung und Instandsetzung, anstelle von Abriss. Wir sind aber auch für einen gut ausgebauten und zuverlässigen öffentlichen Verkehr (ÖV). Nur so steigen immer mehr Menschen vom Auto um. Von der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs hängt es ab, ob wir in der Stadt unsere Umwelt- und Klimaziele erreichen. Gerade die Dolderbahn ist für die ÖV-Erschliessung des Dolder Bads, der Kunstseilbahn und sogar des Zoos wichtig und muss zuverlässig verkehren. Darum sollen die beiden Triebwagen ersetzt werden und im Trammuseum ihre Ruhe finden.*

**Roger Suter (FDP):** *Wir haben den Kontakt zu unseren Wählern im Kreis 7 und 8 nicht verloren. Wir sind die Partei des Fortschritts. Im Gegensatz zu Personen mit Photovoltaik-Träumen, die nicht wirklich machbar sind, stehen wir zu unseren Sachen. Die Kritik, dass zu wenig informiert wurde, nahm unser Stadtrat an. Damit hat sich dies erledigt. Die Dolderbahn liegt auch mir am Herzen. Auch ich ging schon oft im Dolder Eislaufen. Genauso wie es mit der Energie vorwärts geht, muss es auch bei den Schienenfahrzeugen vorwärts gehen. Wer stehen bleibt, kommt nicht vorwärts.*

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP):** Wir lehnen das Postulat vor allem ab, weil uns eine gut funktionierende ÖV-Infrastruktur wichtiger ist, als der Erhalt einer Museumsbahn. Dem von Jean-Marc Jung (SVP) gezeichneten nostalgischen Bild hängen wir nicht nach. Einige von euch mögen sich vielleicht erinnern: Wir sehen Zukunftspotenzial in der Dolderbahn. Im Jahr 2016 forderten wir, dass die Dolderbahn weitergedacht und bis zum Bahnhof Stadelhofen verlängert wird und dass man sogar den Zoo erschliessen könnte. Leider fand das keine Mehrheit. Uns erstaunt der Fokus auf die Goldstreifen und dass von einer Luxuskundschaft gesprochen wird, die bedient werden soll. Unsere Wahrnehmung ist eine andere. Meines Erachtens wird die Dolderbahn primär von der Quartierbevölkerung genutzt, die sich aufgrund der steilen Topografie nicht über ein engmaschiges ÖV-Angebot freuen darf. Andererseits wird die Bahn von allen genutzt, die am Dolder die Naherholung geniessen. Wir gehen davon aus, dass sich diese Nutzergruppe auch in Zukunft nicht verändern und hoffentlich vergrössern wird. Das Postulat beschäftigt sich mit dem neuen Outfit und warnt davor, dass dies die 1970er-Jahre-Bahn, die als Teil des historischen städtebaulichen Ensembles für die Identität des Quartiers sinnstiftend sei, zerstören wird. Mit keinem Wort wird auf das Ausfallrisiko des alten Rollmaterials verwiesen oder darauf, dass Museumsbahnen zwar sympathisch, aber mit zunehmendem Alter weniger zuverlässig sind. Die Unterhaltskosten sind auch nicht bescheiden. Eine legitime Frage ist, welche Ressourcen und wie viel Energie notwendig sind, um eine neue Zahnradbahn zu bauen. Diese Frage lässt sich heute Abend nicht abschliessend beantworten. Die GLP geht davon aus, dass die Investition nachhaltiger ist, als der aufwändige Erhalt einer Museumszahnradbahn, auch wenn sie nicht bis zum Zoo oder Stadelhofen führt. Die Neubeschaffung hätte insgesamt transparenter kommuniziert werden können.

**Ivo Bieri (SP):** Die Dolderbahn hat einen hohen Stellenwert im Quartier. Die roten Wagen werden von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern sehr geschätzt. Die vielseitige Nutzung setzt aber eine zuverlässige Bahn voraus, die allen Anforderungen der heutigen Zeit gerecht wird. Für die SP stehen der Zugang für alle, auch mobilitätseingeschränkte Personen, ein nachhaltiges, ökologisches und den heutigen Normen entsprechendes Rollmaterial sowie ein störungsfreier Betrieb im Zentrum. Ob diese Anforderungen mit den bestehenden Treibwagen bei einem gesunden Mitteleinsatz erreicht werden können, bleibt fraglich. Bei einer Sanierung könnte ausser dem äusseren Gehäuse kaum etwas beibehalten werden. Mit neuen Treibwagen können wir sicherstellen, dass die Anforderungen energieeffizient umgesetzt werden und die Bahn wieder viele Jahre lang störungsfrei betrieben werden kann. In einem Punkt kann auch ich den Unmut der Quartierbevölkerung nachvollziehen: Die Kommunikation. Die Gesamterneuerung hätte bereits im Jahr 2021 bei der Vertragsunterzeichnung kommuniziert werden können und nicht erst ein Jahr später. Auch die Optik sorgte für Diskussionsstoff. Geschmack ist subjektiv. Ob sich das «moderne und edle Design» mehr am Quartier oder eher am Dolder Grand ausrichtet, lassen wir im Raum stehen. Das Aussehen von Bahnen ist kein Thema, das wir im Gemeinderat diskutieren müssen.

**Karin Weyermann (Die Mitte):** Die Kommunikation hätte besser sein können, was vor allem dazu geführt hätte, dass wir die Bahn zu einem Zeitpunkt diskutiert hätten, als wir noch etwas zu sagen hatten. Die Bahn wurde bestellt und auch unsere Fraktion stellt in den Vordergrund, dass sie zuverlässig funktionieren soll. Als Vertreterin der Kreise 7 + 8 habe auch ich nostalgische Erinnerungen an das Eislaufen im Dolder. Ich war stets froh, dass die Bahn pünktlich unterwegs war, damit ich rechtzeitig zu meinen Kursen und zuverlässig wieder nach Hause kam. Das ist für uns relevant. Wie sie genau aussehen wird, spielt für uns keine Rolle. Relevant ist, dass die Dolderbahn als Verkehrsmittel funktionieren muss. Es ist keine Museumsbahn, sondern ein alltägliches Transportmittel für die Quartierbevölkerung. Das ist wahrscheinlich der Auslöser für die emotionalen Reaktionen nach der Ankündigung. Wir glauben, dass die Neuanschaffung der modernen Bahn nachhaltiger und wohl energetisch sinnvoller als ein Weiterbetrieb der alten Bahn ist.

Das Postulat wird mit 22 gegen 95 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1266. 2022/444**

**Postulat von Dominik Waser (Grüne), Jehuda Spielman (FDP) und 8 Mitunterzeichnenden vom 14.09.2022:**

**Weiterentwicklung des Photovoltaik-Contracting-Angebots im Bereich Agro-Photovoltaik hinsichtlich von All-in-One-Lösungen in der Landwirtschaft**

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

***Dominik Waser (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 626/2022): Wir wollen dafür sorgen, dass nicht nur wir von der Photovoltaik (PV) träumen. Es geht um Solarstrom auf landwirtschaftlichen Flächen. Wir konnten in der Herbstsession beobachten, wie der National- und Ständerat der Solar-Offensive den Weg geebnet haben. Dabei geht es mehrheitlich um alpine und sehr grosse Anlagen, sowie dank der Grünen auch um einen kleinen Teil auf bestehenden Gebäuden, die grösser als 300 Quadratmeter sind. Ausserdem wurde im Sommer die Raumplanungsverordnung revidiert. Eine erste Neuerung war, dass auf alpinen Stauseen schwimmende Solarpanels installiert werden können und die zweite Neuerung erlaubt das, was wir im Postulat fordern. Diese Anlagen sollen nicht mit dem Umweltschutz in Konkurrenz stehen. Das ist möglich. Es geht um landwirtschaftliche Flächen, wovon viele nicht ökologisch wertvoll sind. Es geht um die Produktion von Lebensmitteln. Der Bund verabschiedete viele, relativ strenge Regeln, unter welchen Bedingungen Agro-Photovoltaik (Agro-PV) möglich ist. Es geht unter anderem darum, dass ein klarer, nachweisbarer Nutzen für die Landwirtschaft und die landwirtschaftliche Produktion bestehen muss. Gleichzeitig muss sich die Anlage optisch in die bestehende Infrastruktur einfügen. Da Leitungen notwendig sind, kann davon ausgegangen werden, dass eine Umsetzung nur in siedlungsnahen Gebieten erfolgen wird. Das Potenzial solcher Anlagen ist gross. Studien zeigen, dass die Agro-Photovoltaik einen Mehrfachnutzen generieren kann, weil es möglich ist, Gemüse oder Obst zu produzieren und gleichzeitig Solarpanels darüber zu installieren. Das macht nicht bei allen Kulturen Sinn. Aber bei gewissen Kulturen, die auf Beschattung angewiesen sind oder die mit den steigenden Temperaturen Schwierigkeiten haben, macht das sehr viel Sinn. Laut der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) können auf einem Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche der Schweiz bis zu zehn Prozent des Strombedarfs gedeckt werden. Wir wissen noch nicht, wie viel bewilligungsfähig ist. Dazu laufen aktuell Studien. Unsere Idee ist, dass das Elektrizitätswerk (ewz) All-in-One-Lösungen für Landwirtinnen entwickelt. Das würde ein weiteres Geschäftsfeld für das ewz eröffnen und gleichzeitig können wir den ländlichen Regionen einen Dienst erweisen. Wir sind auf die ländlichen Regionen angewiesen, unsere Lebensmittel kommen von dort und somit können wir eine gute Unterstützung leisten.*

***Walter Anken (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 28. September 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Es handelt sich um ein sehr theoretisches Postulat. Es geht um Contracting-Angebote im Bereich Agro-PV. Das hat ein gewisses Potenzial, das Gebiet wurde jedoch noch zu wenig erforscht, was man bei den Forschungsanstalten nachlesen kann. Bei Rebkulturen kann es sein, dass man darüber Solarpanels installieren kann. Wie sieht es aber bei einem Mais-, Getreide- oder Zuckerrübenfeld aus? Ich erinnere Dominik Waser (Grüne) daran, dass Mähdrescher, Maishäcksler und Rübenroder zwischen sechs und zehn Meter gross sind. Damit kann*

*man nicht unter den Solarpanels hindurchfahren. Dazu kommt, dass regnerische Sommer immer wieder vorkommen. Dann sind die Reben um jeden Sonnenstrahl froh. Wir leben in einem Breitengrad mit relativ kurzen Vegetationszeiten. Die Pflanzen brauchen so viel Sonne wie möglich. Eine Beschattung im Frühling, Frühsommer und Spätsommer wird sich extrem negativ auf den Ertrag von gewissen Kulturen auswirken. Eine Zuckerrübe wird beispielsweise im Frühling gesät und kann erst im Oktober geerntet werden. Mit PV-Anlagen über den Zuckerrüben wird ihr Zuckergehalt niemals das erforderliche Niveau für die Ernte erreichen. Grosse Rebkulturen halten sich in städtischen Regionen in Grenzen. Es ist eine Illusion, wenn man glaubt, dass eine Ackerfläche genutzt und gleichzeitig Strom produziert werden kann. Wenn man mit dem Zug von Zürich in Richtung Olten fährt, sieht man vor Olten eine Brücke, die etwa 15 Meter hoch ist. Darunter hat ein Bauer ein Feld. Beobachtet man das im Sommer, dann sieht man, dass unter der Brücke nichts wächst. Es ist eine Illusion, wenn man glaubt, dass unter Solarpanels beispielsweise Getreide gedeihen wird. Wir sollten dafür sorgen, dass die grossflächigen Bürokomplexe, Schulen und Gebäude mit PV-Anlagen ausgerüstet werden. Dort ist das sinnvoll, im Gegensatz zur Verunstaltung von Wiesen. Es ist nicht an der Stadt, umliegenden Gemeinden vorzuschreiben, wie sie ihre Energiewende erreichen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Beat Oberholzer (GLP):** *Zur Vorbereitung las ich alles zur Agro-PV auf Google. Es ist ein spannendes Gebiet und ich habe das Gefühl, dass es gut erforscht wurde. Früher dachte man, dass man sich zwischen PV-Anlagen und der Landwirtschaft entscheiden muss. Es gibt Kulturen, bei denen es tatsächlich nicht möglich ist. Bei den Anlagen, die bereits in Betrieb sind, liegt der Landwirtschafts- und Energieertrag zwar nicht bei 100 Prozent, aber bei jeweils 80 Prozent. Unter gewissen Umständen lohnen sich solche Anlagen also. Die bestehenden Anlagen entstanden vor allem im Ausland, nun sollen sie vermehrt in der Schweiz ermöglicht werden. Ich gehe von einer steigenden Nachfrage aus. Vielleicht sind solche Dienstleistungen beim ewz bereits in Vorbereitung und sonst gaben die Postulanten einen wichtigen Hinweis, die Fühler auszustrecken.*

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Auch wenn es in Affoltern im Kreis 11 einige Bauernhöfe gibt, sind es auf dem gesamten Stadtgebiet relativ wenige Betriebe. Daher ist es sinnvoll, wenn das ewz im gesamten Kanton tätig wird. Man kann darüber diskutieren, ob es sinnvoll ist, wenn ein staatlicher Betrieb gewisse Technologien anbietet, die von Privaten ebenso angeboten werden können. Es ist eine erprobte Technologie, die nicht erst seit gestern eingesetzt wird und eine klassische Win-win-Situation erzeugt. Man kann sinnvoll nachhaltig Energie und gleichzeitig Lebensmittel produzieren.*

**Johann Widmer (SVP):** *Die Grünen versuchen jede Idee umzusetzen, weil sie mittlerweile realisiert haben, dass es riesige Flächen braucht, um mit PV genügend Strom in der Schweiz zu erzeugen. Darum gibt es solche Schnapsideen wie Solarpanels im Weltall und in der Sahara. Sinnvoller sind Dächer, Autobahnleitplanken und Staumauern. Nur gibt es keine Ideen dafür, wie der Strom geglättet und zwischengespeichert werden kann. Dieser Hyperaktivismus entbehrt jeder technischen und ökologischen Grundlage. Glaub mir: Landwirte machen in der Schweiz bereits sehr viel auf ihren grossen Scheunendächern und anderen Flächen, die für die Solarenergieproduktion geeignet sind. Die Städter müssen sich nicht einmischen und ihnen etwas vorschreiben. Nicht jeder Standort ist für eine Solaranlage geeignet. Ich habe eine sehr schlaue Idee: Ich schlage vor, dass alle, die grün sind, ab sofort einen Hut mit 30 Zentimeter Durchmesser tragen, worauf Solarzellen installiert werden. Pro Hut ist das eine Fläche von 0,07 Quadratmetern, bei 1,8 Millionen Grünen in der Schweiz sind das 126 000 Quadratmeter Solarzellen. Pro Jahr kann man pro Quadratmeter zirka 200 Kilowattstunden produzieren. Das ergibt*

*etwa 25,2 Gigawattstunden pro Jahr. Das entspricht der Forderung im vorherigen Postulat für die Stadtzürcher Dächer. Jeder muss zusätzlich einen Akku herumtragen, womit das Speicherproblem gelöst wird. Dem staatlichen Energieministerium muss rapportiert werden, wie viel Energie produziert wurde – ist es zu wenig, reklamiert Greta Thunberg.*

**Dominik Waser (Grüne):** *Es ist sehr bezeichnend, dass die SVP, die sich stets als Partei der Landwirtschaft sieht, einen solchen Vorstoss nicht unterstützt. Ihr habt wohl nicht verstanden, dass damit ein Zusatzeinkommen generiert werden kann. Auch von der Technologie habt ihr wenig verstanden. Es geht nicht darum, Brücken aus Solarpanels zu bauen, sondern darum, dass sie oberhalb installiert werden. Das bedeutet nicht, dass eine vollständige Beschattung entsteht, sondern ergibt nur eine Teilbeschattung. Je nach Installation können sich die Panels bewegen. Ich möchte betonen, dass es für gewisse Kulturen sogar zu einer Produktivitätsverbesserung kommen kann. Mit der Klimakrise wird es vermehrt Kulturen geben, die auf Beschattung angewiesen sind. Beispiele dafür sind Beeren, die bereits jetzt mit Plastikdächern oder Folien beschattet werden.*

**Patrick Tscherrig (SP):** *Die SVP befürwortet die Photovoltaik. Nur einmal geht es nicht, weil es Träumerei ist, und einmal geht es nicht, weil es mit den Zuckerrüben nicht aufgeht. Der Vorstoss ist sinnvoll. Für den Ausbau muss man kreative Wege finden. Es ist schön, dass auch Johann Widmer (SVP) einen kreativen Beitrag geleistet hat; das Postulat schlägt jedoch einen besseren vor. Es geht um die Prüfung eines solchen Angebots, wofür das ewz sehr gute Voraussetzungen hat. Wir wollen voranschreiten und diese neue, interessante und vielversprechende Technologie ernsthaft prüfen.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Es ist erstaunlich, wie der SVP vorgeworfen wird, dass sie sich nicht für die Bauern einsetzt. Walter Anken (SVP) hat sehr gut begründet, warum es ein Problem sein kann, wenn überall PV-Anlagen eingerichtet werden und darunter nichts wächst. Er kennt sich in dieser Materie aus; seine Kompetenz in Frage zu stellen, ist nicht fair. Das Problem ist, dass man viel Gutes und Vernünftiges machen könnte. Durch extreme Vorschläge und Forderungen, durch die Polemik der einen Seite führt das am Ende zu Widerstand und weniger, als mit einer sachlichen Diskussion.*

Das Postulat wird mit 97 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

#### **1267. 2022/544**

**Postulat der AL- und Grüne-Fraktion vom 07.11.2022:**

**Ehemaliges Kesselhaus des Elektrizitätswerks Letten, selbstorganisierte Nutzung für kulturelle und politische Veranstaltungen sowie Selbsthilfewerkstätten**

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

**Michael Schmid (AL)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 896/2022): Mitten in Wipkingen steht eine leere Halle. Bis zum 30. Oktober 2022 wusste ich das nicht und ich bin der Gruppe dankbar, die das mit ihrer Besetzung aufdeckte. Die städtische Dienstabteilung, die den Leerstand des Gebäudes verwaltet, teilt meine Dankbarkeit nicht. Sie beantragte unverzüglich die polizeiliche Wiederherstellung des ungenutzten Zustands, was die Polizei am 8. November vollzog. In der Parlamentssitzung am Tag danach stritten wir uns in verschiedenen persönlichen Erklärungen darüber, ob Besetzungen und polizeiliche Räumungen gerechtfertigt sind. Das vorliegende Postulat hat*

mit dem Thema Hausbesetzungen wenig zu tun. Das ist vermutlich der Grund, warum der Stadtrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, obwohl er die Besetzung räumen liess. In der Stadt herrscht ein eklatanter Mangel an Freiräumen und Treffpunkten, die denjenigen von uns zugänglich sind, die sich regelmässige Besuche in kommerziellen Theatern, Kinos oder Cafés nicht leisten können oder wollen. Angesichts dieser Realität ist es nicht sinnvoll, eine zentrale Halle, die in einer Zwischennutzung als unkommerzieller Treffpunkt im Quartier dienen kann, leerstehend zu lassen. Diesbezüglich können wir wahrscheinlich auch im Stadtrat eine grosse Zustimmung geniessen. Die über die Medien und unsere Schriftliche Anfrage geführte Auseinandersetzung mit dem Stadtrat warf die Frage der Eignung dieser Halle für eine solche Nutzung auf. Die Gründe des Stadtrats gegen eine Nutzung lassen sich im Wesentlichen in bauliche, feuerpolizeiliche und infrastrukturelle gruppieren. Die offiziellen Stellen der Stadt sprachen anfänglich von einer Einsturzgefahr des Gebäudes, was später relativiert wurde. In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage blieb schliesslich übrig, dass an einzelnen Punkten auf dem Dach eine übermässige Punktlast zu einem Einsturz des Dachs führen könnte. Im Gebrauchsleihvertrag lässt sich gut festlegen, dass das Gebäude beispielsweise an Tagen mit mehr als fünf Zentimeter Schnee nicht benutzt werden darf und auch, dass das Dach nicht bestiegen werden darf. Ob die Jugendlichen, die im Sommer gern auf dieses Dach steigen, um einen Sprung in die Limmat zu wagen, sich auch an diese Bestimmung halten, ist eine andere Frage und unabhängig von der Zwischennutzung. Dass das Gebäude denkmalgeschützt sei, wurde als Argument ins Feld geführt. Präzise ausgedrückt steht es nicht unter Denkmalschutz; es befindet sich aber im kommunalen Inventar der Denkmalschutzobjekte der Stadt. Das bedeutet in erster Linie, dass bei Umbauten mit der städtischen Denkmalpflege Kontakt aufgenommen werden muss. Es bedeutet nicht, dass das Gebäude nicht genutzt werden soll. Tatsächlich verzögern eine Nutzung des Gebäudes und insbesondere die Beheizung im Winter den Verfall. Die Feuerpolizei verlangt genügend Fluchtwege. Weil es für die Haupthalle nur ein Tor sowie einen schmalen Hinterausgang gibt, ist möglicherweise eine Beschränkung auf hundert Personen notwendig. Dass sich im Fall eines Brands alle rechtzeitig in Sicherheit bringen können müssen, liegt im Interesse aller. Im Gegensatz dazu ergibt die Schlussfolgerung, dass die Nutzung der Halle wegen dieser Einschränkung nicht möglich sei, keinen Sinn. Es besteht eine grosse Nachfrage nach Nutzungen, für die sich weniger als hundert Personen in der Halle aufhalten. Beispiele dafür sind der Betrieb von Selbsthilfewerkstätten, eine Gassenküche oder die Durchführung von kleineren Veranstaltungen. Nicht wenige Kulturinstitutionen in Zürich bieten für wesentlich weniger als hundert Personen Platz, inklusive dem Personal. Für eine Publikumsnutzung fehlen Toiletten. Das stellte auch der Stadtrat fest und schätzte die Kosten dafür auf «bis zu elf Millionen Franken». Meine Recherche ergab, dass der Betrieb von zehn Kompost-Toiletten deutlich weniger kostet. Gleich wie bei den Toiletten, darf auch für andere notwendige Massnahmen wie elektrische Installationen gerne nur das Minimum erledigt werden. Wir fordern eine Zwischennutzung, die gewissen Beschränkungen unterliegt, nicht einen Umbau zu einem perfekten Veranstaltungsort. Bei der Diskussion um die Nutzung des Kesselhauses tauchten weitere Argumente auf, die nicht nachvollziehbar sind. Behauptet wurde, dass das Elektrizitätswerk (ewz) die Halle als Lagerraum benötige und erst darauf verzichten könne, wenn die Optimierung des Areals Herdern abgeschlossen sei. Angesichts der Tatsache, dass das ehemalige Kesselhaus leer stand, bevor es besetzt wurde, dass unmittelbar daneben eine leere Halle steht und dass am Tag der Räumung Material herangekarrt wurde, entsteht bei mir der Eindruck, dass dies nur als Grund aufgeführt wurde, um die Halle zu räumen. Ich bin zuversichtlich, dass sich Lagerflächen finden, die mit Lastwagen einfacher zugänglich und dafür vielleicht weniger zentral gelegen sind. Nachdem sie feststelle, dass die bisherigen Argumente nicht zogen, behalf sich die PR-Abteilung des ewz der profanen und unhaltbaren Angstmacherei: dass die Nutzung der Halle den Betrieb des Elektrizitätswerks Letten und die Elektrizitätsversorgung der Stadt gefährde. Zwischen dem Kesselhaus und dem Elektrizitätswerk befindet

sich eine weitere Halle. Wer sich im Kesselhaus aufhält, müsste mindestens zwei Wände durchbrechen, um in die Nähe der Anlagen zu kommen. Hätte jemand dies als Ziel, so könnte sie oder er sich wesentlich einfacher bereits jetzt Zugang verschaffen. Auch dass Personen durch das offene Tor auf das videoüberwachte Areal gelangen, scheint mir nicht relevant, denn momentan ist dies auch ohne die Nutzung der Halle auf einfachem Weg möglich. Wenn die Verlässlichkeit der Elektrizitätsversorgung davon abhängen würde, ob diese alte Halle einer Publikumsnutzung freigegeben wird, dann hätten wir dringendere Probleme bei der ewz. Ich bitte Sie, die unkomplizierte, selbstorganisierte und sofortige Zwischennutzung der Halle zu unterstützen.

**Benedikt Gerth (Die Mitte)** begründet den von Karin Weyermann (Die Mitte) namens der Die Mitte/EVP-Fraktion am 16. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Wenn es Schule machen würde, dass überall dort, wo es einem passt, Liegenschaften besetzt werden und zur Selbstjustiz gegriffen wird, dann wäre das nicht sinnvoll. Dann würden wir Fussgängerketten auf dem Trottoir oder dem Fussgängerstreifen bilden, damit wir nicht von Velofahrenden überfahren werden. Das trägt aber nicht zur Diskussion bei. Entscheidend ist, dass wir gewisse Regeln und Vorgaben haben, die von gewissen Kreisen, die im Gemeinderat Unterstützung finden, leider nicht eingehalten werden. Ich verlasse mich auf die Experten des Stadtrats und des ewz, dass beim Kesselhaus der Boden nicht stabil und das Dach baufällig ist. Ich gehe davon aus, dass sich die Personen wissentlich und willentlich in Gefahr begeben haben, die das Gebäude besetzten. Der Stadtrat und das ewz sagen nicht aus Freude, dass die Halle nicht aufgesucht werden soll, sondern auch aus Angst vor unnötigen Gefahren. Es liegt im Interesse der Öffentlichkeit, dass die Sicherheit der Menschen in der Stadt gewährleistet werden kann. Ausnahmsweise räumte die Stadtpolizei das besetzte Gebäude, so wie es sein sollte. Denn ein Recht wurde gebrochen: der Hausfrieden. Ich glaube, dass es im Gebäude Möglichkeiten für Kultur oder beispielsweise eine Gassenküche gibt. Es ist aber eine Frage der Verhältnismässigkeit. Ich habe die Antwort des Stadtrats und die Berichterstattung in den Zeitungen so verstanden, dass eine sinnvolle Umsetzung nur mit grossen Investitionen möglich ist. Dass das Gebäude unter Denkmalschutz steht, macht eine Sanierung aufwändig und teuer. Das Geld dafür kann sinnvoller für neuen Wohnraum oder andere kulturelle Projekte investiert werden. Zudem müsste der vom ewz noch genutzte Bereich vom Rest abgetrennt werden. Neue Fluchtwege und zusätzliche Vorrichtungen müssten eingebaut werden, damit gemäss Brandschutzvorgaben eine respektable Personenzahl untergebracht werden kann. Das alles setzt grössere Investitionen voraus, als wir für sinnvoll halten. Der Stadtrat sucht aktuell Lösungen, wir sollten ihn arbeiten lassen.

Weitere Wortmeldungen:

**Beat Oberholzer (GLP):** Ich bin beeindruckt, wie die Hausbesetzer immer wieder unbenutzte Liegenschaften finden. Aus unserer Sicht ist es auch nicht optimal, dass an einer solchen Lage ein Gebäude der öffentlichen Hand leer steht. Daher danke ich der Besetzerszene, dass sie das Kesselhaus in die öffentliche Diskussion gebracht haben. Ich darf mich öfters mit dem ewz auseinandersetzen und wusste nicht, dass das Gebäude leer steht. Die temporäre Besetzung ist jedoch der falsche Auslöser für die Diskussion, ob die Stadt das Gebäude instand setzen soll, sodass es für den unkommerziellen Gebrauch genutzt werden kann. Solche Lösungen gibt es, das Dynamo oder die Rote Fabrik sind Beispiele dafür. Ohne die Instandsetzung sehe ich nicht, wie das möglich wäre. Wir halten es nicht für möglich, dass die Stadt eine Nutzung mit einem minimalen Aufwand wie von der AL gefordert ermöglichen kann – zumal sie sogar eine Küche fordert. Es ist eine andere Diskussion, ob weitere solche Gebäude für den unkommerziellen Gebrauch nötig sind. Die Besetzerszene ist aber nicht an einer richtigen Instandsetzung eines Gebäudes und an einer schönen Küche interessiert.



**Patrick Tscherrig (SP):** Über besetzte Häuser streiten wir in Zürich seit beinahe vierzig Jahren. Man kann sich aber einig werden. Besetzungen legen den Finger auf einen wunden Punkt der Stadtentwicklung und oftmals stossen sie innovative Projekte an. Die kurze Besetzung des Kesselhauses bewirkte genau das. Plötzlich stellt man fest, dass mitten in der Stadt ein Haus seit Jahren leer steht. Als Politiker kann man das nur dankend annehmen. Die AL und die Grünen nahmen mit dem vorliegenden Postulat den Ball auf und der Stadtrat erkannte die Chance, indem er die Entgegennahme empfiehlt. In Zürich gibt es kein Überangebot an Räumen, in denen sich Menschen treffen und Gemeinschaften entstehen können. Das Kesselhaus könnte vorübergehend zu einem solchen Ort werden. Darum freuen wir uns auf viele gute Ideen und eine Umsetzung.

**Johann Widmer (SVP):** Unkommerzielle Freiräume und Treffpunkte werden in der Stadt immer rarer. Das stellen jetzt auch die Linken fest. Seit Jahren wächst die Stadt, immer mehr Raum wird für das Wohnen und Arbeiten benötigt. Auch das ewz braucht Platz: für Lager, angehende Energienetze und andere Vorhaben. Seit den 1980er-Jahren versuchte man immer wieder in der Roten Fabrik, im Unterwerk Selnau und an anderen Standorten alternative Kultur oder Staatskultur zu fördern. Dafür wurde Raum geschaffen. Jetzt will man mehr, und zwar sofort. Es geht aber nicht um harmlose Publikumsnutzungen, sondern um selbstorganisierte, rechtsfreie Räume analog zum Koch-Areal. Die Folgen für die Steuerzahler und die Sicherheit sind nicht positiv. Das Problem muss an der Wurzel gepackt werden. Rechtsfreie Räume und die Verschwendung von Steuergeldern lehnen wir ab.

**Martin Busekros (Grüne):** Jahrelang hat das ewz das Kesselhaus leer und das Gebäude verlottern lassen. Es ist nicht nur peinlich, sondern skandalös. Wir streiten wöchentlich um jeden Quadratmeter Freiraum, während eine ganze Halle an bester Zentrumslage leer steht. Wenn jemand Eigeninitiative ergreift, dann wird der leere Zustand mit der Androhung von Polizeigewalt wiederhergestellt. Beim Gebäude handelt es sich nicht um einen Pavillon oder ein Provisorium, sondern um ein schützenswertes Objekt. Wenn man seit Jahren wusste, dass das Dach einzustürzen droht, dann frage ich mich, warum das Gebäude nicht saniert wurde. Das Dach wird im Sommer rege genutzt, um in die Limmat zu springen. Denkt jemand an diese Menschen? Wenn jemand durch das Dach bricht, ist das ein Haftungsfall. Seit Jahren wird an einem angeblichen Nutzungskonzept gearbeitet. Ich zweifle daran, dass die Nutzungsplanung vorsah, dass diese Fläche bei der Sanierung des Areal Herdern durch das ewz genutzt werden sollte. Ich will E-Mails oder Protokolle sehen, die vor dem 30. Oktober verfasst wurden. Wir fordern eine sofortige Freigabe der unnötigen Besetzung des Kesselhauses durch das ewz.

**Martina Zürcher (FDP):** Ich will daran erinnern, welche Regeln in der Stadt für Veranstaltungen und Veranstalter gelten: Brandschutz, feuerpolizeiliche Abnahmen, Mehrwegkonzepte, Elektroabnahmen, Vorschriften zum Crowd Management, Gesundheitsschutz, Hygienekontrollen, Vorgaben über die Anzahl Toiletten, usw. In der Begründung ist von einer unkommerziellen Nutzung die Rede. Wir stellen fest, dass «unkommerziell» bei Ihnen bedeutet, dass keine dieser Regeln, die Sie und die rot-grüne Mehrheit erliessen, gelten. Wenn der Rat diesen Vorstoss überweist, dann heisst das für uns, dass er die für alle anderen Veranstaltungen geltenden Auflagen auf dieses Niveau senken wird.

**Moritz Bögli (AL):** Es geht um die Grundsatzfrage, wem der öffentliche Raum dient und für wen er zugänglich sein soll. Unkommerzielle Anbieterinnen gibt es durchaus einige in der Stadt. Kunst wurde aber immer mehr kommerzialisiert. Die Kultur leidet unterdessen an einer Marktausrichtung und dient oft nur noch dem Standortmarketing. Wenn es um selbstorganisierte Kunst und Kulturräume geht, dann gibt es nur noch einen in der Stadt: Das Koch-Areal, das in wenigen Wochen, am 13. Februar 2023, geräumt wird. Dadurch wird es keinen selbstorganisierten, unkommerziellen Raum mehr geben. Das

*ist inakzeptabel. Die Stadt soll allen Menschen offenstehen, die hier leben wollen. Besetzungen sind legitim, solange die Grundrechte auf Wohn- und Kulturraum nicht erfüllt werden. Die Gentrifizierung führte bereits dazu, dass viele Menschen es sich nicht mehr leisten können, in der Stadt zu leben und an der Kultur teilzunehmen. Das ist meiner Meinung nach nicht akzeptabel, daher war die Besetzung des Kesselhauses legitim.*

**Michael Schmid (AL):** *Von der SVP und der FDP wurde argumentiert, dass selbstverwaltet und unkommerziell mit Rechtsfreiheit gleichzusetzen sei. Im Umkehrschluss ist nur das Kommerzielle und Fremdverwaltete rechtens. Das sagt mehr über ihre Ideologie, als über das vorliegende Postulat aus. Von der GLP und der Mitte wurde argumentiert, dass eine Sanierung sehr teuer sei. Eine minimale Sanierung wäre nicht teuer und kann sehr einfach durchgeführt werden. Wenn es um eine Sanierung geht, um die Bausubstanz aus Sicht des Denkmalschutzes zu verbessern, wären die Kosten höher. Eine solche Investition wollen wir schliesslich sowieso. Entweder heute für eine sofortige Nutzung oder in fünf Jahren, wenn es um eine definitive Umnutzung des Gebäudes geht.*

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

**STR Michael Baumer:** *Im Unterschied zu vermutlich allen hier, bin ich der Einzige, der bereits in dieser Halle war – zumindest legal. Als wir die Halle, die vom ewz seit Jahrzehnten genutzt wird, im Rahmen des Bauprojekts an der Pfingstweidstrasse anschauten, stellten wir uns selbstverständlich die Frage, ob das ewz sie weiterhin nutzen soll oder nicht. Wir kamen zum Schluss, dass wir die Halle nicht mehr für das ewz brauchen. Mit dem Ausbau an der Pfingstweidstrasse und mit der Sanierung des Betriebsgebäudes in Oerlikon konzentrieren wir uns auf eine Zwei-Standort-Strategie. Das war der Hintergrund der gesamten Diskussion. Wir gaben die Halle in den städtischen Prozess zur Nutzung von Landreserven, bei dem die künftige Nutzung geprüft wird. Ich wäre sofort dafür, eine kulturelle Nutzung vorzusehen, weil der Standort und das Umfeld dies anbieten. Die Problematik ist, dass wir dort leider anstanden. Wir prüften, ob dies temporär anders betrachtet werden kann. Wie wir aber in der Schriftlichen Anfrage ausführten, ist eine Nutzung nicht ohne grössere Investitionen möglich. Vor allem sind es die Sanitäranlagen und die Tatsache, dass sich die Halle im Sicherheitsperimeter des ewz befindet. Baulich ist die Halle wegen der Stabilität nicht geeignet; es gibt keine Heizung; eine Nutzung ist aus feuerpolizeilicher Sicht so nicht möglich. Das Gebäude befindet sich im Inventar, weshalb eine einfache Instandsetzung nicht möglich ist. Eine Umnutzung setzt eine Ausgliederung aus dem Sicherheitsperimeter sowie Investitionen in die verschiedenen Fragestellungen voraus. Die elf Millionen Franken würden nicht nur für die Sanitäranlagen verwendet; ein paar Komposttoiletten reichen nicht aus. Davon abgesehen ist die Zwei-Standort-Strategie erst im Jahr 2027 umsetzbar, wenn die zwei Standorte bereitstehen. Die Halle war nicht während Jahrzehnten leer und unbenutzt. Die Halle wurde immer als Lager für das ewz genutzt. Falls sie aufgrund einer Bauphase einmal kurz leer stand, bedeutet das nicht, dass sie zur Verfügung steht. Sie betrachten die Sicherheits- und feuerpolizeilichen Fragen als locker und problemlos umsetzbar. Ich kann die Verantwortung nicht übernehmen; sie ist rechtlich dem Anlagenchef zugewiesen, weil sich das Gebäude im Sicherheitsperimeter des Elektrizitätswerks befindet. Das ist vom Bundesgesetz so vorgegeben. Wenn dort etwas geschieht, ist der Anlagenchef persönlich haftbar. Wenn Sie die Sicherheit von möglichen Nutzungen auf die leichte Schulter nehmen, können Sie das. Wir machen es nicht. Der Stadtrat prüft momentan, wie das Gebäude in Zukunft genutzt werden kann. Wir arbeiten an zwei Varianten und müssen abwägen, welche wir umsetzen wollen, damit nach der Fertigstellung des Pfingstweidareals im Jahr 2027 eine Nutzung möglich wird. Bis dann wird die Halle vom ewz genutzt und das bleibt so. Wir nehmen das Postulat entgegen, weil wir uns Gedanken machen, ob eine andere Nutzung möglich wäre. Die Investitionen für*

*eine temporäre Nutzung hängen davon ab, wie die Nutzung danach aussehen wird. Allenfalls kann man mit einer günstigeren Sanierung eine Nutzung ermöglichen, bevor die definitive Lösung kommt. Dabei sollten wir aber nicht unnötig zehn Millionen Franken investieren, wenn das Geld innerhalb von wenigen Jahren abgeschrieben werden muss. Wir werden prüfen, ob eine temporäre Nutzung möglich ist, versprechen kann ich nichts.*

Das Postulat wird mit 62 gegen 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1268. 2022/339**

**Motion von Sebastian Vogel (FDP), Ronny Siev (GLP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:**

**Entlastung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse vom Durchgangsverkehr durch eine Untertunnelung**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

***Sebastian Vogel (FDP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 408/2022): Mit dieser Motion wollen Ronny Siev (GLP), die Mitunterzeichnerin Florine Angele (GLP) und ich, sowie alle mit Herz und Seele für Unterstrass, dass der Stadtrat eine kredit-schaffende Weisung für eine Untertunnelung der Bucheggstrasse erarbeitet. Die Bucheggstrasse soll dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet und die vierspurige Verkehrsführung im Raum Bucheggplatz zumindest oberirdisch reduziert werden. Der Wunsch der Untersträsslerinnen und Untersträssler, vom Schandfleck befreit zu werden, gilt seit jeher. Alle bisherigen Versuche scheiterten aus diversen Gründen. Mit diesem Vorstoss kann der Rat sicherstellen, dass Unterstrass ruhiger, der Bucheggplatz vergrössert und das Quartier wieder zu einer Einheit verschmolzen wird. Alle Argumente, die den letzten Versuch zum Scheitern brachten, sind in diesem Vorstoss erfüllt. Die Motion ist einfach: Wir wollen, dass endlich gehandelt wird. Ein Ja für Unterstrass, und zwar jetzt.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

***STR Simone Brander:** Mit der vorliegenden Motion soll der Stadtrat ein Projekt ausarbeiten, das den Verkehr auf der Bucheggstrasse zwischen dem Bucheggplatz und der Wehntalerstrasse in einen Tunnel verlegt. Wenn möglich soll der Tunnel sogar bis zum Autobahnanschluss beim Tierspital führen. Im November 2020 wurde ein Postulat mit einem ähnlichen Vorschlag eingereicht und vom Gemeinderat abgelehnt. Der betreffende Abschnitt der Bucheggstrasse ist Teil der Rosengartenachse; das Stimmvolk des Kantons lehnte das Projekt Rosengartenram und Rosengartentunnel im Februar 2020 ab. Als Folge der Abstimmung hat der Gemeinderat eine Dringliche Motion überwiesen, die eine Entlastung und eine stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse–Rosengartenstrasse–Hardbrücke verlangt. Nach dem Nein zum Rosengartenram und Rosengartentunnel hat die Stadtverwaltung verschiedene Planungen gestartet. Es gibt eine gesamthafte Betrachtung der Rosengartenachse zwischen dem Wipkingerplatz und dem Irchel. Es wäre nicht zielführend, nur diesen Abschnitt des Bucheggplatzes und der Wehntalerstrasse zu betrachten, wie es die Motion verlangt. Es braucht eine Betrachtung der gesamten Achse, um die Verkehrsverlagerungen gesamthaft zu planen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Markus Knauss (Grüne):** Zu diesem bereits öfters diskutierten Thema liegt uns nun eine Motion der FDP und der GLP vor. Von der FDP habe ich nichts anderes erwartet. Es ist aber bemerkenswert, dass Florine Angele (GLP) und Ronny Siev (GLP) diesen Vorstoss ebenfalls unterzeichnet haben: die Digitalisierungspartei ist zur Betonpartei mutiert. Trotz der krachenden Abstimmungsniederlage am 9. Februar 2020 wollen die beiden Parteien das Projekt Rosengartentunnel stückweise wiederbeleben. Der Vorstoss ist nicht sehr klar formuliert: Es wird eine teure kreditschaffende Weisung verlangt, während man nicht wirklich weiss, was man genau will. Es wird nicht verlangt, dass die Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse in den Untergrund verlegt werden soll, sondern dass der Tunnel vielleicht bis zum Milchbuck oder vielleicht weiter bis zum Autobahnanschluss beim Tierspital führen soll. «Oder» bedeutet in diesem Fall dutzende oder hunderte Millionen Franken. Wenn man den Wortlaut ernst nimmt, dann soll die Stadt Geld ausgeben, um eine kantonale Hochleistungsachse zu finanzieren. Es fehlt jeglicher Hinweis darauf, dass der Kanton dies finanzieren müsste. Mir scheint, dass die Motionäre nicht viel Ahnung vom Zusammenspiel der Staatsebenen haben. Ich frage mich, wo das Qualitätsmanagement innerhalb der beiden Fraktionen ist, wenn ein Vorstoss eingereicht wird, der aus formellen Gründen nicht funktionieren kann. Wenn ein Teil der Strasse in den Untergrund verlegt wird, wird das Problem vielleicht für eine Strecke von wenigen hundert Metern gelöst. Die Autos, denen man einen grauen Teppich auslegt, werden wieder an die Oberfläche kommen und dort gleich stören, wie an der Bucheggstrasse. STR Simone Brander verwies zurecht darauf, dass die Verkehrsplanung für die gesamte Verkehrsachse neu gedacht werden muss. Die zentrale Fragestellung ist, ob wir die Verkehrsmenge so reduzieren können, dass wir einen Rückbau der grosszügig dimensionierten Strasse zu einer normalen Stadtstrasse erreichen können. Dann wäre die Achse immer noch laut und stark verkehrsbelastet, aber immerhin lebbar. Ein Ansatz, den Verkehr deutlich zu reduzieren, wird im Jahr 2027 mit der Eröffnung des Gubristtunnels kommen. Es ist klar, dass der Durchgangsverkehr grossräumig verlagert werden muss – auch in den Gubristtunnel. Es gibt nicht einen grossen Befreiungsschlag einer Strasse, die vielleicht in 15 oder 25 Jahren kommen würde. Wir müssen nach wie vor die bekannten Bestandteile nutzen: Die Förderung des öffentlichen und Velo-Verkehrs und die Reduktion von Parkplätzen. Wir haben im kommunalen Richtplan festgelegt, dass wir im Verkehrsbereich das Netto-Null-Ziel bis ins Jahr 2030 erreichen wollen. Wie wir das erreichen können, ohne die Verkehrsmenge zu reduzieren, ist für mich nicht nachvollziehbar. Bis ins Jahr 2040 sollte die gesamte Stadt das Netto-Null-Ziel erreicht haben. Wenn wieder eine Beton-Anlage gebaut wird, bedeutet das einen riesigen Ausstoss an CO<sub>2</sub>. Zum eigentlichen Problem, dem platzfressenden, nicht ökologischen Autoverkehr, sagte Sebastian Vogel (FDP) nichts. Wie wollen wir unsere Klimaziele erreichen, wenn wir ständig Unmengen an CO<sub>2</sub> und Beton aus dem Fenster werfen?

**Stephan Iten (SVP):** Wie bei jeder Verkehrsvorlage hörten wir das «Autohasser-Votum» von Markus Knauss (Grüne). Er soll mir erklären, wie das Netto-Null-Ziel erreicht werden kann, wenn grossräumig umfahren wird. Für mich ergibt das einen grösseren CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Wenn der Verkehr aus der Stadt hinaus verlagert wird, mag die Stadt das Netto-Null-Ziel erreichen, die Schweiz aber noch lange nicht. Genau jetzt besteht die Möglichkeit, dem Wunsch der Untersträssler entgegenzukommen. Günstiger werden wir dort nie wieder eine Unterführung bauen können. Wir müssen grossräumig denken: Jetzt wird der Buchegg- und der Hirschwiesentunnel saniert und die Einhausung Schwamendingen erstellt. Die Untertunnelung bedeutet viele Vorteile. Die gefährlichen Situationen beim Kreuzen der Spuren können vermieden werden und oberirdisch entsteht mehr Platz: für Bäume, für Fussgänger und für Velofahrer. Wir sollten diese Chance packen.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Das war wieder ein eindrückliches Bashing von Markus Knauss (Grüne), der die Autos am liebsten verbieten würde. Sein Votum war widersprüchlich und hängt sich an den eigenen Argumenten auf. STR Simone Brander präsentierte uns eine bürokratische Argumentation für eine Ablehnung. Es sind nicht nur die Autofreunde, die diese Untertunnelung fordern. Der Quartierverein Unterstrass teilt dieses Anliegen. Sein Vorstand ist aus allen Parteien zusammengesetzt. Es ist unverständlich, wie eine Stadträtin so auf ein überparteiliches Quartieranliegen reagieren kann. Es ist noch weniger verständlich, wie Markus Knauss (Grüne) die feindliche Philippika inszeniert. Er argumentiert, dass der Gubristtunnel im Jahr 2027 eröffnet wird. Er hätte aber bereits im Jahr 2013 eröffnet werden sollen, was durch Einsprachen sabotiert wurde. Argumentiert wurde, dass die Autos in den Untergrund gehen und wieder auftauchen. Der Vorstoss wurde offen formuliert, damit die Weisung pragmatisch umgesetzt werden kann: Eine mögliche Weiterführung bis zum Autobahnanschluss würde bedeuten, dass die Autos nicht mehr in der Stadt auftauchen, sondern in die Einhausung geführt werden. Das ist Pragmatismus, der von der grünen Seite leider immer untergraben wird. Es gibt eine strategische Alternative: Die Verlängerung des Milchbucktunnels unter der Sihl hindurch bis zur Sihlhochstrasse. Dies wurde ebenfalls abgelehnt.

**Anna Graff (SP):** Die SP lehnt diese Motion ab. Wie damals bei der Rosengarten-Abstimmung, die von der gesamten Stadt deutlich und von den betroffenen Kreisen 6 und 10 wuchtig abgelehnt wurde, sind wir heute klar der Meinung, dass wir unsere Klimaschutzziele nur durch eine Reduktion und nicht durch eine Untertunnelung oder Einbetonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erreichen können. Wir wollen den Status quo des Verkehrs nicht auf Jahrzehnte hinaus zementieren, weil wir finden, dass Lärm, Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen an der Quelle angegangen werden müssen. Auf diese Weise sollen nicht nur die Schandfleck Bucheggstrasse und Bucheggplatz behoben werden, sondern die gesamte, überdimensionierte Verkehrsachse, die sich als Relikt einer untauglichen, klima- und stadtschädlichen Verkehrsplanung aus dem letzten Jahrtausend durch unsere Stadt bohrt. Die SP wartet mit Spannung auf die Weisung zur Dringlichen Motion GR Nr. 2020/63, mit der wir eine Betrachtung der gesamten Achse forderten. Wir hoffen auf eine echte Entlastung und zukunfts-trächtige Umgestaltung von Bucheggstrasse, Rosengartenstrasse und Hardbrücke.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Würde ich die Argumentation der SP aufgreifen, müsste ich Tempo 60 auf der Rosengartenstrasse fordern – dann würden die Mieten sinken. Das Anliegen ist diskutabel und sinnvoll. Wir sind nicht grundsätzlich gegen einen Tunnel. Das Thema ist für uns ein Stückwerk. Wir könnten den Vorstoss als Postulat unterstützen, weil es ein Anliegen der Quartierbevölkerung ist. Wir sind aber nicht von der Lösung überzeugt. Nicht, weil wir gegen Autos oder andere Lösungen wären – wir sind meist lösungsoffen und vor allem lösungsorientiert. Es müsste aber Synergien geben. Wenn die laufenden Bauprojekte realisiert sind, wäre die Motion immer noch nicht umsetzbar.

**Ronny Siev (GLP):** Die Bucheggstrasse führt aus dem Bucheggtunnel, verläuft etwa hundert Meter über Grund und führt danach wieder in den Untergrund in den Hirschwiesentunnel, bevor sie hinter der Schaffhauserstrasse an den Obergrund gelangt. Dieser Ort, wo die Bucheggstrasse aus dem Tunnel führt, ist ein Schandfleck für Zürich. Wo die Verkehrswelle aus dem Tunnel rollt, geht nichts. Ist man mit dem Velo unterwegs, ist das äusserst gefährlich und es gab bereits schlimme Unfälle. Für die Anwohner ist es ein unsäglicher Zustand: Sie sind mitten im Lärm, Gestank und Transitverkehr. Der Quartierverein Unterstrass lancierte eine Petition mit genau dieser Idee. Alle Parteien sammelten Unterschriften, auch die SP Kreis 6. Es ist darum sehr erstaunlich, dass die SP die Motion nicht unterstützt. Die Petition hielt fest, dass die Bucheggstrasse vor beiden Tunnels tiefergelegt werden soll. Oben soll nur noch der Langsamverkehr sowie der Busverkehr durchführen. Es geht also um eine Tieferlegung und nicht um einen Spurausbau. Die

*Tieferlegung der Bucheggstrasse könnte den Moloch Bucheggplatz endlich entlasten. Man könnte die Schliessung eines Teils des Kreisels in Angriff nehmen und dem Quartier könnte endlich geholfen werden. Oben gäbe es dann Langsamverkehr, Platz für Bäume und eine Parkanlage und vielleicht sogar für gemeinnützigen Wohnungsbau. Dagegen sind offenbar SP, Grüne, AL und Die Mitte, die den Status quo unterstützen. Der Stadtrat vertröstet uns mit einer geplanten Gesamt-Neubetrachtung.*

**Michael Schmid (FDP):** Dem Vorwurf der Parteipolitik muss ich entgegnen, dass es sich um ein überparteiliches Anliegen aus dem Quartier handelt, das auch von Ihren Mitgliedern mitgetragen wurde. Aus ideologischen und parteipolitischen Gründen stellen Sie sich nun dagegen. Den Vorwurf von handwerklichen Fehlern kann ich nicht nachvollziehen: Dass der Vorstoss motionabel ist, stellt der Stadtrat nicht in Abrede. Ausgerechnet von der linken Seite, die sich regelmässig darum foutiert, kommt der Vorwurf bezüglich der Zuständigkeiten der verschiedenen Ebenen. Die Eröffnung des Gubristtunnels wird immer wieder als Argument verwendet. Es handelt sich aber um eine dringende Umfahrung von Zürich. Man muss zur Kenntnis nehmen, dass es insbesondere in den stark wachsenden Quartieren Zürich-Nord und Zürich-West sehr viel Ziel- und Quellverkehr gibt. Das lässt sich nicht wegzaubern, auch wenn man Netto-Null-Ziele festlegt. Wir waren übrigens die erste Fraktion, die das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2040 unterstützt hat. Wir warnten aber damals, dass man Netto-Null als fadenscheiniges Argument brauchen wird, um Vorstösse zu bekämpfen, die einem nicht passen. Das ist ein Missbrauch des Netto-Null-Ziels und wird uns in keiner Art und Weise näher ans Ziel bringen. Es ist grotesk, dass uns vorgeworfen wird, dass wir den Status quo zementieren wollten. Wir fordern eine städtebauliche Weiterentwicklung des Quartiers, während Sie den bestehenden Zustand zementieren und die Augen vor der Realität verschliessen wollen. Im Rahmen des Modalsplits muss Platz für den MIV bleiben.

Die Motion wird mit 49 gegen 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1269. 2022/475**

**Postulat von Johann Widmer (SVP) und Samuel Balsiger (SVP) vom 28.09.2022: Vollständige Abdeckung des Bedarfs an blauen Parkplätzen in den Quartieren**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

**Johann Widmer (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 704/2022): Ich zitiere: «Der Kampf um die Parkplätze wird immer schlimmer. Auch wenn viele es nicht wahrhaben wollen, gibt es Leute, die auf das Auto und somit auf Parkplätze angewiesen sind. Ausserdem, wenn alle so umweltbewusst sind: Wem gehören all die Autos, die täglich herumfahren? Natürlich schätze ich die Lebensqualität in Zürich und ich verstehe, dass alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden müssen. Aber ich wünsche mir auch, dass die Anti-Auto-Politik der Stadt aufhört.» Immer mehr Bewohner der Stadt beklagen sich bei uns über den Abbau der Parkplätze in den Quartieren. Nicht alle sind bei der Stadt angestellt. Oft müssen unsere Steuerzahler im Schichtbetrieb arbeiten und sind auf ein Auto angewiesen. Auch wenn auf juristischer Ebene kein Anspruch auf einen Parkplatz besteht, muss für die vielen Arbeiter eine Lösung gefunden werden. Der Stadtrat soll diesen und vielen anderen Bürgern, die den Mut hatten, mir zu schreiben, heute vor der Kamera eine Antwort liefern. Leider traut sich eine schweigende Mehrheit nicht mehr, gegen die unsägliche Velopolitik der Stadt, die von einem massiven Parkplatzabbau begleitet ist, aufzustehen. Die wenigen hundert Velochaoten besetzen das

*Feld und die öffentliche Meinung mit Gewalt. Helfen Sie der notleidenden Bevölkerung, die unter der links-grünen Herrschaft leidet und keinen Parkplatz mehr findet.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** *Auch in meinem Departement gibt es zahlreiche Mitarbeitende, die im Schichtbetrieb arbeiten. Die von uns umgesetzte Politik wurde durch zahlreiche Volksabstimmungen legitimiert und eingefordert. Die Anforderungen an den Strassenraum sind sehr vielfältig und komplex. Es ist die Aufgabe der Stadt, die gesetzlichen Richtplan- und strategischen Anforderungen umzusetzen. Im Bereich der Parkierung sind das für uns das Klimaschutzziel Netto-Null, das im Verkehrsrichtplan für das Jahr 2030 festgehalten ist; die Strategie Stadtverkehr 2025; das Alleekonzept; die Umsetzung der Velovorzugsrouten. Das alles ist massgebend. Gemäss dem kommunalen Richtplan sollen Leerstände in Tiefgaragen vermieden und der Strassenraum von der Parkierung entlastet werden. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) besagt, dass die Parkierung grundsätzlich auf Privatgrund erfolgen soll. Die Blaue Zone ist nur ergänzend, wenn es keine privaten Möglichkeiten gibt. Das bedeutet, dass wir Blaue-Zone-Parkplätze aufheben, wenn private Parkiermöglichkeiten geschaffen werden; beispielsweise bei Ersatzneubauten. Insgesamt verfolgt die Stadt eine gerechte neue Aufteilung des öffentlichen Raums und fördert wichtige Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen und Umschlagplätze fürs Gewerbe, sowie Klimaschutzmassnahmen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Severin Meier (SP):** *Das Postulat fordert, dass der Bedarf an Blaue-Zone-Parkplätzen vollständig gedeckt wird. Das bedeutet, dass mehr Parkplätze auf öffentlichem und privatem Grund geschaffen werden müssten. Die Mehrheit stimmt einem Ausbau der Parkplätze nicht zu. Johann Widmer (SVP) sprach von der linken Herrschaft und vom ideologischen Handeln. Das Wort Ideologie kann man positiv oder negativ verstehen. Uns wird es im negativen Sinn vorgeworfen: Dass wir Politik betrieben, die nicht auf Fakten beruhe. Wenn die Klimakrise nicht als Fakt betrachtet würde, wäre unsere Ablehnung des Postulats tatsächlich ideologisch. Ideologie kann man auch positiv als kohärentes Weltbild verstehen, das sich auf die politische Praxis bezieht und versucht, diese zu beeinflussen. So gesehen ist unsere Ablehnung im besten Sinne ideologisch als Teil einer Weltanschauung, die uns zur Überzeugung bringt, dass der Abbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dringend notwendig ist. So kann uns eine ökologische Wende gelingen. Wir sind überzeugt, dass wir konsequent gegen die Klimakrise vorgehen müssen. Es wäre inkohärent, wenn wir einem Vorstoss zustimmen würden, der den MIV fördert.*

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Wir haben uns überlegt, ob dieser Vorstoss sinnvoll ist. Aus unserer Sicht ist er ein Beispiel für gut gemeint und schlecht umgesetzt. Wir sind weder für eine massive Förderung noch für einen massiven Abbau von Parkplätzen. Wir finden, dass ein gesundes Miteinander aller Verkehrsträger sichergestellt werden soll. Stossend ist, dass der Stadtrat mehr Parkkarten für die Blauen Zonen verkauft, als Parkplätze verfügbar sind. Am Postulat stört uns vor allem, dass auch privater Grund einbezogen wird. Dafür müsste der Stadtrat Enteignungen durchführen, was wir definitiv ablehnen.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Dieser Vorstoss amüsiert mich. Darin wird der Sozialismus in der Parkplatzfrage ausgerufen und Private sollen notfalls enteignet werden. Der Kantonsrat stimmte im Jahr 1991 mit einer bürgerlichen Mehrheit einem PBG mit liberalem Charakter zu. Das PBG gilt auch für die Stadt. Bei solchen Geschäften pflege ich den ehemaligen Stadtrat Andres Türler zu zitieren: «Das Lesen eines Gesetzestextes erhöht die Rechtskenntnis ungemein.» Der Rechtstext PBG hält im Paragraph 242 fest, dass*

*Parkplätze Privatangelegenheit sind: Auf privatem Grund müssen so viele Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, dass Parkplätze immer ausserhalb des öffentlichen Raums angeordnet werden müssen. Die privaten Grundeigentümer sind der Aufforderung gefolgt, private Parkplätze auf privatem Grund zu bauen: Heute stehen für die 150 000 städtischen Autos von privaten und juristischen Personen rund 220 000 Parkplätze auf privatem und 70 000 Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Es stehen also hunderttausende Parkplätze bereit. Das reicht Ihnen nicht. Sie wollen, dass die Stadt zur «Parkplatz-Nanny» wird und allen einen Parkplatz zur Verfügung stellt. Ausserdem wollen Sie die Parkplätze auf privatem Grund realisieren, was in letztlich Enteignung bedeutet. Das Postulat soll im Einklang mit der kantonalen Gesetzgebung abgelehnt werden.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Wenn die Blaue Zone auf den privaten Grund erweitert würde, hätte das ein riesiges Potenzial. Vielleicht wären die Tiefgaragen dann endlich ausgelastet. Aktuell ist das selten der Fall. Wenn Sie durch die Strassen fahren, sehen Sie überall Schilder grosser Liegenschaftsbesitzer zu freien Parkplätzen. Das ist so, weil die Blaue Zone spottbillig ist. Bevor es um Angebot und Nachfrage geht und argumentiert wird, dass wir mehr Parkplätze markieren sollten, um alle Parkkarten abzudecken, müssen wir erst den Preisen des Dumpingangebots Beachtung schenken. Wenn man die Quadratmeterpreise in der Stadt betrachtet, dann sind die Blaue-Zone-Parkplätze de facto gratis. Sogar Menschen mit einem privaten Parkplatz leisten sich eine Parkkarte, weil sie nichts kostet. Wenn der Preis der Parkkarte auf 1000 Franken erhöht wird, können wir die effektive Nachfrage nach Parkplätzen in der Blauen Zone besprechen.*

**Johann Widmer (SVP):** *Ich bin sehr froh, dass mir endlich klar gemacht wurde, dass die Klimakrise eine ideologische Sache ist und dass man aus ideologischen Gründen ein solches Postulat ablehnen muss. Ebenfalls interessant ist, dass übergeordnete Gesetze plötzlich richtig sind und ins Feld geführt werden, während Kleinigkeiten wie das übergeordnete Recht diese Parteien normalerweise nicht kümmern.*

**Samuel Balsiger (SVP):** *Es ist immer gut, wenn Linke ehrlich sind und von ihren Absichten berichten. Ohne dass es schmerzt und ohne Chaos gibt es keine Veränderung. Es ist gut, wenn Sie schnell vorwärts machen mit Ihrer Politik: Bauen Sie möglichst rasch viele Parkplätze ab, setzen Sie ihr Programm möglichst rasch durch, erhöhen Sie möglichst rasch den Preis der Parkkarte auf 1000 Franken. Machen Sie alles, was die Bürger schmerzt, möglichst rasch. Wenn Sie das langsam über Jahre und Jahrzehnte machen, dann gewöhnt sich der Mensch daran. Ich freue mich auf ein grösseres Tempo, das die Bürger schmerzt, denn das bedeutet, dass mehr Menschen aufwachen und SVP wählen.*

**Stephan Iten (SVP):** *Gemäss Severin Meier (SP) soll der MIV aus der Stadt verbannt werden. Damit vertreiben wir aber auch das Gewerbe und nicht nur die Stadtzürcher Bevölkerung, die auf ein Auto angewiesen ist. Es geht stets um die Dekarbonisierung; das Auto soll elektrifiziert werden. Einerseits soll das Auto aus der Stadt vertrieben werden, andererseits sind Elektrofahrzeuge gut. Trotzdem sollen ihnen keine Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, auch wenn sie elektrifiziert sind. Das PBG schreibt vor, dass man Parkplätze auf privatem Grund erstellt, um jene auf dem öffentlichen Grund abzubauen zu können. Das ist richtig. Aber dem werden stets Steine in den Weg gelegt. Wenn man auf privatem Grund Parkplätze erstellen will, seid ihr auch dagegen. Der Stadtrat hat grosse Vorschriften aufgestellt. Die AL hat einen Vorstoss eingereicht, der verlangt, dass die Parkplatzverordnung angepasst wird, sodass die Parkplätze auf privatem Grund massiv reduziert werden. Es stimmt, dass es den Aufruf gibt, dass man allenfalls in Tiefgaragen anstatt auf öffentlichem Grund parkieren könnte. Dann müssen wir aber wieder die Verhältnisse sehen und wer sich das leisten kann. Ihr wollt also, dass die armen Leute, die auf ein Auto angewiesen sind, viel Geld für Tiefgaragenparkplätze bezahlen müssen. Das geht nicht auf. Im PBG ist auch geregelt, dass Veloabstellplätze*



*auf privatem Grund erstellt werden müssen. Aber heute und während der Budgetdebatte wurden hunderte Veloabstellplätze gefordert – auf öffentlichem Grund. Einerseits soll also das PBG als oberstes Gebot eingehalten werden, während es für die Velofahrer nicht gelten soll. Der Verkehr wird sich nicht reduzieren. Er wird sich anders gestalten, aber wir wissen nicht, wie sich die Technologie in der Zukunft entwickelt. Daher kommen wir nicht darum herum, die Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.*

Das Postulat wird mit 32 gegen 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1270. 2022/476**

**Postulat von Mischa Schiow (AL) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 28.09.2022:**

**Machbarkeitsstudie zur Entflechtung des motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehrs und den zu Fuss Gehenden um die Tramstation Balgrist**

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

***Mischa Schiow (AL)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 705/2022): In der Lengg, an der Quartiergrenze zwischen Hirslanden und Riesbach entsteht die grösste Spitallandschaft der Schweiz. Neben der bereits bestehenden Universitätsklinik Balgrist und den Kliniken Lengg, Hirslanden und Schulthess sowie der Epilepsie-Klinik wird im Jahr 2024 das neue Kinderspital fertiggestellt. Die Psychiatrische Universitätsklinik Burghölzli hat grosse Ausbaupläne von heute 90 auf 600 Betten mit einem doppelten Flächenanspruch. Paradoxerweise wurde die Frage der Verkehrserschliessung des Gesundheitsclusters nicht zu Beginn des Planungsprozesses gestellt. Sie wurde erst nachher studiert, ohne dass überzeugende Lösungen auf dem Tisch liegen. Es ist vor allem die Aufgabe des Kantons, diese Probleme zu lösen. Aber die nicht gelösten Fragen stellen sich heute akut der Bevölkerung, die entlang der Forchstrasse arbeitet und lebt. Es gibt den Schlussbericht Vertiefung Verkehr aus dem Jahr 2017 der kantonalen Bau- und Verkehrsverwaltung, der wesentliche Fragen stellt, aber nicht beantworten kann. Der Kantonsrat legte immerhin die zulässigen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 11 600 pro Werktag als Planungsvorgabe für die Richtplanfestsetzung fest. Patientinnen, Besuchende, Beschäftigte der Kliniken und Studierende müssen täglich zur Lengg fahren. Im Jahr 2015 waren es 8975 Personen. Im Jahr 2040 werden es 17 510 Personen sein, was einer Zunahme um 95 Prozent entspricht. Um die notwendige Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs herbeizuführen, wird das Tram- und Busangebot sukzessive ausgebaut. Die Verlängerung der Buslinie 77 und die Schaffung der Buslinie 99 sind bereits umgesetzt. Neben der Forchbahn mit ihrer grossen Passagierkapazität sind die Erhöhung der Fahrplanfrequenz der Tramlinie 11 und eine Verlängerung des Tram 15 zum Balgrist in Planung. Heute gibt es aber einen neuralgischen Punkt, der aus allen Nähten platzt: die Tramhaltestelle Balgrist. Dort steigen täglich tausende Personen ein und aus und müssen die stark befahrene Forchstrasse, die in Richtung Kliniken führt, überqueren. Diese Situation ist besorgniserregend, weil enorme Passagierströme die Ausfallachse Forchstrasse auf einem der zwei Zebrastreifen am jeweiligen Ende des schmalen Tramperrons überqueren müssen. Das Postulat verlangt eine Machbarkeitsstudie, die konkrete Lösungsvorschläge für den Ausbau der Tramhaltestelle ausarbeitet, damit die zu Fuss Gehenden, der MIV und die Velofahrenden sicher aneinander vorbeikommen. Diese Abklärungen und Vorschläge liegen im Aufgabenbereich des Stadtrats und sollten unverzüglich an die Hand genommen wer-*

den. Es sollte nicht spekuliert werden, dass der MIV an dieser Stelle von allein abnehmen wird, wie in einer Studie der Dienstabteilung Verkehr (DAV) voreilig behauptet wurde. Das Amt für Raumentwicklung antwortete mir, dass – nach einer leichten Abnahme in den letzten zehn Jahren – für das Jahr 2021 eine Zunahme klar erkennbar ist. Diese wird sich aufgrund der neuen Arbeitsplätze in der näheren Zukunft verstärken.

**Johann Widmer (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 26. Oktober 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Und wieder ist es eine Machbarkeitsstudie. Wir sind der Meinung, dass es nicht noch eine Studie braucht, bei der das herauskommen wird, was die Velobby der Stadt will: Fahrverbote, Parkplatzabbau und nur Platz für Velos. Für die Fussgänger wird sich dann nicht viel ändern, nur, dass man von einem Velo angefahren wird. Im Balgrist ist der Platz für Velostreifen knapp und es kommt immer wieder zu Stau. Beim knappen Platz müssen die Velos nun mal ausweichen: Es gibt Quartierstrassen, die sich dafür eignen. Es wären Lösungen möglich, für die es keine teure Machbarkeitsstudie braucht.

Weitere Wortmeldungen:

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** Im Gebiet Lengg entsteht ein gigantischer Gesundheitscluster. Es wird dort mehr Verkehr geben. Gemäss Masterplan Lengg soll die Zunahme des MIV begrenzt und der öffentliche Verkehr (ÖV) massiv ausgebaut werden. So wird die Haltestelle Balgrist in Zukunft durch zwei Tramlinien und die Forchbahn bedient. Es werden bis zu 24 Abfahrten pro Stunde realisiert und die Kapazität des öffentlichen Verkehrs damit um 40 Prozent erhöht. Es führt zu Problemen an der Haltestelle, wenn 40 Prozent mehr Menschen ein- und aussteigen. Auf diese Probleme wird im Masterplan Lengg hingewiesen: «Die Haltestelle Balgrist ist für den Fussverkehr aufzuwerten und eine direkte Anbindung in das Teilgebiet Spitalcluster zu schaffen.» Im Plan ist die Tramhaltestelle markiert und in der Legende steht der Vermerk «Verbesserung Zugänglichkeit ÖV-Haltestelle». Diese Hinweise sind ernst zu nehmen. Tatsächlich ist die ÖV-Haltestelle Balgrist heute unattraktiv für die zu Fuss Gehenden. Die Perrons sind schmal und das Überqueren der dicht befahrenen Forchstrasse ist gefährlich. Das geplante Lichtsignal löst die Probleme nicht. Wie sollen 40 Prozent mehr Menschen die dicht befahrene Strasse überqueren? Diese Frage konnte bisher keine Planerin und kein Planer beantworten. Die Skepsis in der Quartierbevölkerung ist entsprechend gross. Man zweifelt daran, ob der Verkehrsknoten Balgrist den Mehrverkehr bewältigen kann. Das zeigte ein Treffen von verschiedenen Anspruchsgruppen, das von den Quartiervereinen Riesbach und Hirslanden Ende Oktober 2022 durchgeführt wurde. Aus Sicht der Grünen müssen die zu Fuss Gehenden die Strassen ebenerdig überqueren können. Es ist selbstverständlich, dass die Priorität beim ÖV sowie beim Velo- und Fussverkehr liegt. Das Postulat legt den Finger auf einen wunden Punkt der Planung Lengg.

**Yasmine Bourgeois (FDP):** Die beiden neuen Buslinien 77 und 99 werden zusammen mit den Motivationsmassnahmen für die Mitarbeiter des Spitalclusters, vorwiegend den öffentlichen Verkehr zu benutzen, helfen, die Situation im Gebiet Balgrist zu entlasten. Wir wissen aber auch, wie lange solche Verkehrsprojekte für ihre Vollendung brauchen. Ausserdem ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die Cluster weiterentwickeln werden. Darum ist es wichtig, dass Varianten geprüft werden.

**Karin Weyermann (Die Mitte):** Ich kenne diese Haltestelle besser als mir lieb ist. Wenn man mit Krücken aus dem Tram steigt, merkt man, wie schmal die Haltestelle ist; denn man ist dann nicht so schnell, dass man mit dem Strom mitgehen könnte. Das zeigt die Problematik von heute und mit dem Spitalcluster wird sie massiv verstärkt. Es ist dringend notwendig, dass Abklärungen getroffen werden, um die Situation zu verbessern.

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP):** Die Veränderungen, die die Lengg aufgrund des geplanten Gesundheitsclusters erfahren wird, wurden planerisch und mit viel Aufwand vor allem vom Kanton begleitet. Dementsprechend äusserte sich der Gemeinderat bisher nur selten zu diesem Thema. Wir behandelten zwar die Buslinie, es wurden aber nur selten eigene Vorstösse zur Lengg eingereicht. Die Stimmen von Mischa Schiwow (AL) und anderen zeigen die Dimension der Entwicklung, die wir in diesem Gebiet erfahren werden. Die Herausforderungen für eine quartierverträgliche Abwicklung des erwarteten Verkehrsaufkommens sind enorm. Die damit verbundenen Probleme können nicht nur grossräumig geregelt und dem Kanton überlassen werden, sie müssen auch kleinräumig angegangen werden. Wir fordern nicht wie vorgeworfen «einmal mehr einen Masterplan», mit dem banal etwas abgeklärt wird. Das Problem ist grösser und ich freue mich über die breite Unterstützung. Es ist ein kleiner Schritt und wir glauben, dass es nicht ausreicht, die 11 600 Fahrten im Fahrtenmodell zu regeln. Die ÖV-Frage muss ebenfalls behandelt werden. Wir Grünliberalen sind überzeugt, dass die Zu- und Wegfahrten zur Lengg hauptsächlich durch den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden sollen. Der Langsamverkehr muss mitberücksichtigt werden. Wir hoffen, dass wir mit diesem ersten Vorstoss einen kleinen, aber wichtigen Schritt machen können, damit der Gesundheitscluster quartierverträglich entwickelt werden kann.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** Die zahlreichen beteiligten Dienstabteilungen, die sich mit dem Verkehr und mit vielen anderen Themen der Gebietsentwicklung Lengg beschäftigen, stimmen sich mit dem Verein Gesundheitscluster Lengg und den Quartiervereinen über alle Projekte im Gebiet Lengg ab. Das erweiterte ÖV-Angebot konnten wir Ende 2023 in Betrieb nehmen. Diese Massnahmen werden laufend mit einem Monitoring geprüft. So kann vor und nach der Eröffnung des Kinderspitals im Herbst 2024 die verkehrliche Situation in diesem Gebiet angepasst und notfalls entschärft werden. Es wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Gebiet Lengg erstellt. Neben der Verbesserung der verkehrlichen Situation und der Umsetzung von klimatischen Massnahmen wird auch eine mögliche Entflechtung des MIV und des Fussverkehrs am Balgrist untersucht. Zusammen mit dem Kanton und den Institutionen informierten wir die Bevölkerung über all diese Schritte im letzten Jahr und es wird weitere Informationsveranstaltungen geben.

Das Postulat wird mit 99 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1271. 2022/495**

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 05.10.2022: Münsterhof, Begrünung im Einklang mit den Interessen des lokalen Gewerbes und der Grundeigentümer**

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

**Samuel Balsiger (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 754/2022): Begrünung ist wichtig. Sie kann das Klima herunterkühlen, aber die Stadt soll nicht über-treiben und alles mit mobilen Bäumen vollstellen, sodass das Gewerbe eingeschränkt wird. Es ist ein sehr schöner Platz und man soll die mobile Begrünung im Einklang mit dem lokalen Gewerbe sowie den betroffenen Grundeigentümern umsetzen.

**Michael Schmid (AL)** begründet den namens der AL-Fraktion am 2. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag: *Wir begrüssen die Begrünung des Münsterhofs mit mobilen Bäumen und Stauden als Ersatzmassnahme für die Pflanzung von Bäumen, wie es die Stadtverwaltung geplant hatte. Die Planung des öffentlichen Raums soll primär den Bedürfnissen der Öffentlichkeit gerecht werden. Der Münsterplatz soll hauptsächlich der Allgemeinheit als Aufenthaltsort dienen. Personen sollen sich dort gerne aufhalten, insbesondere dann, wenn sie sich keine Stange für acht Franken leisten können oder schlichtweg nichts konsumieren wollen. Ich erwarte, dass gewisse Interessen von Gewerbebetrieben berücksichtigt werden. Der Zugang zu Geschäften und die Sichtbarkeit von Auslagen in Schaufenstern ist gewährleistet. Ich weiss von keinem Fall, bei dem die städtische Begrünung diese in der Vergangenheit eingeschränkt hätte. Für die Gastronomiebetriebe stehen weiterhin Flächen auf dem Münsterplatz zur Verfügung. Diesbezüglich zeigten sich sowohl der Gemeinderat als auch der Stadtrat stets grosszügig. Warum eine kleine Handvoll Personen, die eine der angrenzenden Parzellen ihr Eigentum nennen dürfen, eine Vorzugsbehandlung geniessen soll und warum diese privilegierten Wenigen auf diesem Platz mehr zu sagen haben sollen, als die Allgemeinheit, die durch die demokratischen Institutionen vertreten wird, verstehe ich nicht.*

Weitere Wortmeldungen:

**Ruedi Schneider (SP):** *Die SP wird das Postulat ablehnen. Die ursprünglich geplanten Bäume auf dem Münsterhof können leider nicht gepflanzt werden. Damit dem Bedürfnis nach Begrünung und Beschattung gerecht werden kann, gab STR Simone Brander gestützt auf das Postulat GR Nr. 2019/392 eine Prüfung von alternativen Begrünungsformen in Auftrag. Auch wenn es schön ist, dass die SVP eine Begrünung auf dem Münsterhof unterstützt, erachten wir das vorliegende Postulat als unnötig und überflüssig. Wir haben volles Vertrauen, dass STR Simone Brander die Interessen der Anwohnenden wie auch des lokalen Gewerbes und der Grundeigentümer angemessen berücksichtigt.*

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Ich muss ausnahmsweise eine Lanze für die SVP brechen. Ich sehe keinen Grund, der gegen das Postulat spräche. Wenn zusätzlich zu den Interessen der Anwohnenden auch jene des Gewerbes berücksichtigt werden, ist es eine sinnvolle Sache. Das Postulat richtet sich nicht gegen die Anwohnerschaft, weshalb ich den Ablehnungsantrag nicht verstehe. Im Jahr 2016 wurde der Platz saniert. Eigentlich hätte er bereits damals mit einem grüneren Erscheinungsbild gestaltet werden sollen.*

**Carla Reinhard (GLP):** *Wir haben es bereits vermutet und Samuel Balsiger (SVP) hat es jetzt leider bestätigt: Es geht um die Einschränkung der Begrünung. Da sind wir nicht dafür. Wir stimmen dem Postulat trotzdem zu, weil wir dem Stadtrat vertrauen, dass er die Balance zwischen den Interessen der Anwohnenden, des Gewerbes und der Öffentlichkeit findet. Für uns ist klar, dass mit den Leuten vor Ort gesprochen werden muss. Wir befürworten die Prüfung der mobilen Alternativlösungen, auch wenn wir uns bewusst sind, dass die Wirkung des Postulats nicht gross sein wird. Die Hitzeminderung und damit auch die Begrünung muss zu unseren Prioritäten gehören, damit unsere Stadt lebenswert bleibt und wir die Biodiversität erhalten und fordern können.*

**Martin Bürki (FDP):** *Der Stadtrat ist in dieser Sache bereits aktiv und hat eine Medienmitteilung veröffentlicht. Die SVP hat die Medienmitteilung ohne den letzten Satz kopiert: STR Simone Brander sagte, dass sie genau das bereits planen. Das ist ein ideales Beispiel für ein unnötiges Postulat. Es ist eine gute Sache und man soll dafür sein. Aber den Rat damit zu beschäftigen, ergibt nicht viel Sinn, weshalb sich die FDP enthält.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** *Die Begrünung des Münsterhofs hat eine lange Geschichte, die bisher leider nicht zum Erfolg führte. Sorgfältige Abklärungen des Tiefbauamts ergaben ursprünglich, dass der beste Ort für Bäume vor dem Zunfthaus zur Meisen wäre. Benedikt Gerth (Die Mitte) fragte, warum nicht von Anfang an Bäume auf dem Münsterhof gepflanzt wurden. Man muss sich vor Augen führen, dass es beinahe unter dem gesamten Münsterhof wertvolle Archäologie hat, auf der keine Bäume gepflanzt werden können. Man musste die Archäologie schützen, weshalb der Untergrund nicht zur freien Verfügung steht. Dies hielt auch der Kanton fest. Der Ort vor dem Zunfthaus zur Meisen wäre ideal gewesen: Man hätte den Platz weiterhin gut queren und auch für Veranstaltungen nutzen und dabei Festzelte aufstellen können. Das Projekt musste aufgrund einer Beschwerde leider zurückgezogen werden, weshalb man keine Bäume pflanzen konnte. Ursprünglich überlegte man, mit mobilem Grün zu arbeiten, dachte dann aber, dass das für die Hitzeminderung nicht viel bringt. Ausserdem ist der Pflegeaufwand sehr hoch. Nach dem gescheiterten Projekt entschied ich, dass das Tiefbauamt und Grün Stadt Zürich nach neuen, innovativen Lösungen für eine Begrünung des Münsterhofs suchen sollen. Viele haben noch das Bild der temporären Gartentor-Installation im Kopf, als der Münsterhof einen Baum und Blumen hatte und sehr grün war. Diese Installation machte Freude, die Leute hielten sich gern auf dem Münsterhof auf, was auch für das Gewerbe vorteilhaft war. Ich hoffe, dass wir etwas ähnlich Attraktives finden können, um den Münsterhof zu begrünen. Die Beschattung steht nicht im Vordergrund, wenn wir keine richtigen Bäume pflanzen können. Es wäre aber schön, wenn etwas Grünes entstehen kann, das ästhetisch ist und den Münsterhof attraktiver macht. Für mich ist selbstverständlich, dass man neben den Interessen der Anwohnenden auch die des Gewerbes einbezieht. Darum ist der Stadtrat gerne bereit, das Postulat entgegenzunehmen.*

**Samuel Balsiger (SVP):** *Zu allen, die Nein stimmen: Jetzt sagte STR Simone Brander, dass die mobilen Sträucher nicht kommen. Entweder haben Sie eine mobile Begrünung, indem Sie dem Postulat der SVP zustimmen, oder Sie haben keine Begrünung.*

Das Postulat wird mit 35 gegen 60 Stimmen (bei 18 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1272. 2022/497**

**Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL), Andreas Kirstein (AL) und 2 Mitunterzeichnenden vom 05.10.2022:**

**Fachplanung Hitzeminderung, passende Begrünung in den Zwischenräumen bei geeigneten Kopfsteinpflasterbelägen**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

**Dr. David Garcia Nuñez (AL)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 756/2022): *Aktuell erleben wir den wärmsten Winter seit Menschengedenken. Expertinnen zufolge sind seit dem Jahr 1881 keine heisseren Temperaturen in dieser Jahreszeit gemessen worden. Die statistische Kuriosität ist eine schlechte, aber nicht vernichtende Botschaft. Die gleichen Fachleute sagen voraus, dass wir momentan den kältesten Winter der nächsten Jahre erleben. Die Klimakatastrophe ist da, wird in den nächsten Jahren bleiben und sich zuspitzen. Von der Klimakatastrophe sind wir Städterinnen mehrfach betroffen. Wärmeinseln werden in den nächsten Jahren als ein typisches Merkmal des Stadtklimas an Dauer und Intensität zunehmen. Der Begriff Wärmeinsel scheint im ersten Moment etwas Positives zu sein, in Tat und Wahrheit stellen sie aber eine grosse Gefahr für die Bevölkerung dar. Insbesondere Kindern, älteren und kranken Menschen*

setzt die konzentrierte Hitze zu. Die Klimakatastrophe hat nicht nur ökologische, sondern auch gesundheitliche Auswirkungen und stellt aus medizinischer Sicht eine der grössten Herausforderungen dar. Wir sind in der Pflicht, alles Mögliche und Unmögliche zu unternehmen, um diese Dynamik zu stoppen. Wie Sie wissen, sind die Lösungsansätze für die Krise und folglich auch für die Reduktion der Wärmeinseln mannigfaltig und divers. Im Rat werden die grossen Würfe wie die Netto-Null-Strategie, die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung oder das Re- und Upcycling von ganzen Gebäudekomplexen besprochen. Das Problem der Klimakrise ist aber derart komplex und mit anderen Bereichen verflochten, dass wir uns irren würden, wenn wir nur über Inventionen debattieren würden. Angesichts der Grösse des Problems sollten wir mehrere Wege gleichzeitig begehen und viele kleine, mittlere und grosse Versuche unternehmen, um die Klimaerwärmung zu stoppen. Dazu gehört, dass wir Traditionen und Verhaltensweisen ablegen, die sich als kontraproduktiv oder schädlich erwiesen haben. Ein solches Beispiel ist die weit verbreitete Marotte, manche Gräser als Unkraut zu betrachten und zu zerstören. Noch schlimmer ist, mittels Versiegelung dafür zu sorgen, dass nichts aus dem Boden wachsen kann. Schlimm geschieht das in unserer Stadt bei vielen Kopfsteinbelägen, die so verlegt sind, dass nichts oder höchstens gewisse Moosarten zwischen den Steinen wachsen. Wir verschenken uns damit eine Chance, die städtischen Wärmeinseln zu bekämpfen. Forschungsergebnisse zeigen, dass der Temperaturunterschied zwischen versiegelten Kopfsteinflächen und solchen, bei denen Pflanzen zwischen den Steinen wachsen, mehr als 25 Grad betragen. Einheimische Pflanzenarten wie der Horn-Sauerklee oder der Krähenfuss-Wegerich können besonders schnell und unkompliziert zwischen den Kopfsteinen wachsen. Wir können zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas beitragen, wenn wir mit dem Jäten der Gräser aufhören und stattdessen das Wachstum fördern. Diese Massnahme hat einen ästhetischen Preis und manche werden ihren helvetischen Zwang zur Ordnung überwinden müssen. Sie müssen tolerieren lernen, wie die zubetonierte Stadt verwildert. Stellen Sie sich vor, wie der Beatenplatz zum Smaragdsee oder der Münsterhof zu einem Grasozean wird. Erinnern Sie sich an den präpandemischen Sommer, als die Kunstinstallation den Temperaturunterschied zwischen der Steinwüste und der Magerwiese auf dem Münsterplatz erfahrbar machte. Das mag für viele eine wilde Vorstellung sein, aber klimaeffizient und finanziell günstig wäre sie auf jeden Fall. Sie würde uns auch den Anblick einer Stadträtin, die Blumentöpfe ins Stadtzentrum transportiert, wie andere ihren Schnee mittels Helikopter zur Piste holen, ersparen. Kritikerinnen dieser Massnahme machen sich Sorgen, dass die Pflanzen dem urbanen Druck nicht widerstehen können. Sie glauben, dass die Gräser zerdrückt oder die städtische Salzorgie nicht überleben werden. Ich kann Sie beruhigen: Diese Pflanzen sind derart widerstandsfähig, dass sich ganze Internetforen verzweifelter Gärtnerinnen damit beschäftigen, wie sie die Pflanzen loswerden. Sorgen Sie sich also nicht um das Unkraut. Es wächst auf gesalzenen und ungesalzenen Böden, auf teurem und auf billigem Pflaster und vor allem wächst es, wenn wir ihm die Chance dazu geben.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** Im öffentlichen Raum treffen viele verschiedene Ansprüche aufeinander und es ist nicht immer möglich, alle zu erfüllen. Ein Platz muss beispielsweise seine Rolle als Versammlungs- und Veranstaltungsort erfüllen. Plätze sind darum versiegelt und haben häufig nur wenige Bäume. Die gegenteilige Situation treffen wir in Parks an. Dort pflanzen wir viele Bäume und der Boden ist weitgehend unversiegelt. So wird der Aufenthalt auch im Sommer angenehmer. Dafür können wir in Parks keine grossen Versammlungen und Veranstaltungen stattfinden lassen, weil die Böden zu weich sind. Bei den verschiedenen Oberflächen im öffentlichen Raum ist es ähnlich. In der Fachplanung Hitzeminderung sind Chaussierungen und begrünte Flächen vorgesehen. Es gibt

eine vielfältige «Toolbox» mit zahlreichen Massnahmen. Mit anderen Belägen wie Rasingittersteinen werden Versuche durchgeführt, um herauszufinden, ob sie sich zur Hitzeminderung eignen. Beim Kopfsteinpflaster handelt es sich um eine Pflästerung mit rundem Flussgeröll, die es in Zürich eigentlich nicht mehr gibt. Es gibt aber andere Pflästerungen in der Altstadt wie solche aus Quarzsandstein oder Granit. Für Pflästerungen im öffentlichen Raum gilt gemäss der Norm für hindernisfreien Raum, dass Rollatoren und Rollstühle mit möglichst wenig Erschütterungen darüberfahren können sollen. Das heisst, dass die Fugen möglichst schmal und die Oberflächen möglichst glatt sein müssen. Wo Pflästerungen wie in der Altstadt befahrbar sein müssen, werden sie nicht nur mit Sand versetzt, sondern auch mit einem Magerbetonbett. Diese Pflästerungen sind nicht mehr oder beinahe nicht mehr sickerfähig. Dort kann auch dann nichts wachsen, wenn man das will. Die Begrünung der Fugen ist also aus Gründen der Hindernisfreiheit nicht machbar. Ich finde es unschön, wenn die Hitzeminderung gegen die Anliegen der Menschen mit Behinderungen, beziehungsweise gegen die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums ausgespielt wird. Wollten wird das Postulat erfüllen, würde uns die Behindertenkonferenz rasch auffordern, darauf zu verzichten. Es geht nicht um ästhetische Überlegungen, sondern um die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für alle.

Weitere Wortmeldungen:

**Beat Oberholzer (GLP):** Die wichtigsten und effizientesten Massnahmen zur Hitzeminderung haben wir in der Fachplanung Hitzeminderung beschlossen. Diese kleine Massnahme ist nicht die Lösung aller Klimaprobleme – so wurde sie auch nicht angekündigt. Die im Postulat zitierte Studie zeigt sehr eindrücklich die Messunterschiede zwischen den versiegelten Pflastersteinen mit 55 Grad und jenen mit Unkraut mit 30 Grad. Das Resultat ist erstaunlich und man müsste versuchen, es in Zürich zu reproduzieren. Ich verstehe nicht, wie die Forderung komplett abgelehnt werden kann, da das Postulat sehr zahm formuliert ist: Es soll «zukünftig bei geeigneten Kopfsteinpflasterbelägen» versucht werden. Überall wo Versammlungen und Veranstaltungen durchgeführt werden und Beläge befahrbar sein müssen, ist es nicht geeignet. Es mag aber eine Ecke auf dem Münsterplatz oder in einem Quartierzentrum geben, wo eine Umsetzung möglich ist.

**Ursina Merkle (SP):** Kopfsteinpflaster mit mehr Grün in den Zwischenräumen sehen nicht nur schöner aus als das langweilige und kalte Grau, man kann damit auch einen erheblichen Beitrag zu einem besseren Mikroklima leisten. Der Boden wird weniger heiss. Die Hitzeminderung hat für uns eine hohe Priorität. Es wäre schade, wenn neben all den teilweise viel aufwändigeren und teureren Massnahmen zur Hitzeminderung der positive Effekt der «Microgreens» zwischen den Pflastersteinen nicht genutzt würde.

**Sibylle Kauer (Grüne):** Kopfsteinpflaster mit begrüntem Zwischenräumen können einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten. Dafür gibt es wissenschaftliche Hinweise. Gerade in der Innenstadt gibt es einige Gebiete mit vielen Kopfsteinpflastern, wo auch Hitzeinseln entstehen. Dort macht diese Begrünung Sinn. Das darf nicht als Ersatz für andere Massnahmen wie das Pflanzen von Bäumen verwendet werden, sondern soll zusätzlich umgesetzt werden. Damit die Hitze in der Stadt in Grenzen gehalten werden kann, braucht es ein Mosaik an verschiedenen Massnahmen; ein grosskroniger Baum bringt deutlich mehr als ein begrüntes Kopfsteinpflaster. Dabei muss man der guten Nutzbarkeit der Strasse für Velos und mobilitätseingeschränkte Personen Rechnung tragen. Ich habe keine Bedenken, dass der Stadtrat dies zusammenbringen und richtig gewichten kann.

**Johann Widmer (SVP):** Es ist eine sonderbare und beinahe amüsante Idee. Wenn man solches Kopfsteinpflaster überqueren soll, dann sehe ich gewisse Gefahren. Zürich ist nicht Santiago de Compostela; hier ist es mehrheitlich kalt, regnerisch und neblig, also feucht. Organisches Material auf Kopfsteinpflaster bei regnerischem Wetter ist schlecht

*für Fussgänger und Velos. Die einzigen Gesundheitsgefahren, die ich sehe, sind Knochenbrüche in Folge von Stürzen. Wenn man online nachschaut, sieht man, dass es riesige Pflanzen sind, sodass alle umfallen würden, nicht nur Behinderte. Der Unterhalt der Flächen wird verteuert, denn das Grünzeug muss gepflegt werden. Früher betonierte die Stadt das Kopfsteinpflaster ein, damit die Chaoten bei Demonstrationen die Steine nicht ausgraben können. Ich habe den Eindruck, dass es der AL darum geht, steinige Munition bereit zu haben. Das Postulat ist ein trojanisches Pferd.*

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Auf der Traktandenliste weiter hinten finden sich einige sinnvollere Vorschläge zur Hitzeminderung. Von diesem Postulat bin ich nicht überzeugt. Es gibt zwar ein Beispiel aus Santiago de Compostela – ob das mit Zürich vergleichbar ist, wage ich nicht zu behaupten. Nicht zu unterschätzen ist, dass die Begrünung ein Hindernis sein kann, wenn man in den Pflanzen hängenbleibt. Das Hauptargument für unsere Ablehnung ist aber, dass es sich nur um «Gjät» handelt.*

**Dominik Waser (Grüne):** *Ich finde es zu einfach, wenn argumentiert wird, dass die Begrünung ein Problem beim Überqueren bedeuten kann. Natürlich gibt es Orte, an denen das problematisch ist. Es gibt aber viele andere Orte mit wenig Fussverkehr. Wenn der Hardplatz mit dem Postulat entsiegelt werden könnte, wäre das ein grosser Gewinn.*

Das Postulat wird mit 74 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

#### 1273. 2022/531

##### **Postulat der Grüne-Fraktion vom 02.11.2022:**

##### **Förderung einer breiten Akzeptanz und Nutzung der flächendeckenden Bioabfallsammlung**

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

**Selina Walgis (Grüne)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 863/2022): Der Gegenvorschlag zur «Kreislauf-Initiative» der Jungen Grünen wurde am 25. September 2022 mit 92,47 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Kreisläufe sollen konsequent geschlossen werden und die Stadt soll mit gutem Beispiel vorangehen. Die Sammlung von Bioabfall ist ein Puzzleteil der Kreislaufwirtschaft. Anfang 2023 wurde in Zürich eine flächendeckende Bioabfallsammlung eingeführt, was uns ausserordentlich freut. Bioabfall ist eine wertvolle Ressource. Daraus wird Biogas hergestellt und nach diesem Prozess werden Kompostprodukte daraus gemacht, die beispielsweise in der Landwirtschaft eingesetzt werden können. Mit dem Postulat wollen wir unterstützen, dass die flächendeckende Einführung ein voller Erfolg wird. Der Stadtrat soll Massnahmen prüfen, wie der Bioabfall breit und adäquat genutzt werden kann. Im Sommer sind überirdische Bioabfallcontainer sehr geruchsintensiv. Damit die Container trotzdem eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung geniessen, soll überprüft werden, ob eine Reinigung der Container durch die Stadt mehrmals pro Jahr sinnvoll wäre. Der zweite wichtige Punkt ist die Frage, was in den Bioabfall gehört. So ist es insbesondere wichtig, dass keine Plastikabfälle im Bioabfall landen. Für die Bevölkerung ist es nicht sehr einfach abzuschätzen, ob etwas in den Bioabfall gehört. Darum ist auf der Webseite der Stadt genau beschrieben, was nicht in die Grüncontainer gehört: Asche, Zigarettenstummel, Blätton, Blumentöpfe, Steckschaum, Buchsbäume, Christbäume, Einweggeschirr, Hundekot,*



*Neophyten und vieles mehr. Vermutlich landete das alles bereits versehentlich im Grüncontainer. Meist sind es Plastiksäcke, die im Bioabfall landen. Das geschieht vermutlich nicht aus Böswilligkeit, sondern aus einem Missverständnis, weil andere ihren Bioabfall in einem kompostierbaren Sack entsorgen. Darum ist zu klären, ob es kommunikativ einfacher wäre, wenn man sagt, dass keine Säcke in den Bioabfall gehören. Das könnte zu einer Verbesserung führen. Eine Kommunikation muss verständlich und breit sein, damit sie bei allen ankommt, was noch nicht der Fall ist. Es landen zu viele Stoffe fälschlicherweise im Bioabfall und dadurch in der Umwelt. Das gilt es zu vermeiden.*

**Johann Widmer (SVP)** begründet den von Samuel Balsiger (SVP) namens der SVP-Fraktion am 23. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag: *Die Kreislaufwirtschaft ist etwas sehr Sinnvolles und daher auch breit akzeptiert. Wir haben nichts dagegen. Hier wird aber wieder ein typisch grünes Umerziehungsinstrument gefordert. Es soll Steuergeld verwendet werden, um den Bürger auf den rechten Weg zu bringen. Das sind mittelalterliche Ideen und impliziert, dass alle Bürger unmündig sind, dass man ihnen zeigen muss, wie Recycling geht. Das sind sozialistische Ansätze. Zudem gibt es genügend neuere Forschungsergebnisse zur Medienwirkung, dass solche Ansinnen oft zu Widerstand führen und daher kontraproduktiv sind. Es war schon immer so, dass der Bleistiftkonsum in einer Firma gesenkt werden konnte, indem man damit aufhörte, die neuen Bleistifte nur noch gegen den Bleistiftstummel herauszugeben. Viel Steuergeld für nichts. Die massive Zuwanderung hat zur Folge, dass weniger an unseren Werten Interessierte zuwandern und Plastiksäcke aus Unverständnis einwerfen. Die Einführung von kompostierbaren Säcken war ein grosser grüner Irrtum. Das wurde von euch gefordert. Unsere Warnungen zur Verwechslungsgefahr habt ihr nicht ernst genommen. Wer soll am Ende den Zuschlag für das Projekt erhalten, ist es wieder die Stadtverwaltung?*

Weitere Wortmeldung:

**Beat Oberholzer (GLP):** *Wir halten es auch für ein sonderbares Postulat. Natürlich sind wir froh, dass der Bioabfall von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) flächendeckend eingeführt wurde und dass der Kanton mit klarer Mehrheit Ja zur Kreislaufwirtschaft sagte. Was gefordert wird, ist selbstverständlich. Natürlich soll der Stadtrat dafür sorgen, dass der Bioabfall breit akzeptiert und genutzt wird. Der grosse Wunsch der Bevölkerung nach Kompost-Containern war der Ursprung für die flächendeckende Einführung. Nach meinem Eindruck ist es völlig ausgeschlossen, dass der Bioabfall nicht breit akzeptiert und genutzt wird. Dass die Reinigung der Container von der Stadt übernommen werden soll, ist im Postulat nicht festgehalten. Sonst hätten wir es vielleicht länger diskutiert. Auch würde das der Verordnung widersprechen, die wir vor einem Jahr angenommen haben: Die Reinigung ist Sache der Eigentümer. Das Postulat ist leicht zu erfüllen.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** *Seit knapp zwanzig Tagen ist die Verordnung in Kraft, die die Grundlage für die flächendeckende Einführung der Bioabfallsammlung bildet. Wir stehen ganz am Anfang und können noch nicht abschätzen, ob alles so klappen wird, wie wir uns das vorstellen. Es ist uns auch ein grosses Anliegen, dass die Bioabfallsammlung akzeptiert und sinnvoll genutzt wird. Gefragt wurde, wie der Nutzen angestrebt werden soll, damit er genügend attraktiv ist. Die Entsorgung der Küchenabfälle und der Speisereste im Bioabfallcontainer ist für die Nutzerinnen kostenlos. Die Mengengebühren werden anhand der Containergrösse bei der Eigentümerschaft der Liegenschaften erhoben. Die Gebühren müssen also nicht wie beim Züri-Sack separat bezahlt werden, sie können höchstens über die Nebenkosten verrechnet werden. Wer viel in die Sammlung*

*gibt, profitiert also. Wenn biogene Abfälle separat entsorgt werden, gibt es weniger Gerüche im Abfallsack in der Küche. Das ist insbesondere im Sommer ein Vorteil. Viele Bewohnerinnen wollen den Bioabfall unbedingt getrennt abgeben. Gemäss der Einschätzung von ERZ sind genügend Anreize zur Nutzung der Bioabfallsammlung vorhanden. Im Moment arbeitet das ERZ vor allem daran, die Container auszurollen. Bei jeder Liegenschaft, die neu einen Bioabfall-Container erhält, verteilt ERZ ein Merkblatt zur korrekten Nutzung in jeden einzelnen Briefkasten. Auf diesem Merkblatt sind die wichtigsten Informationen in den neun Sprachen Deutsch, Französisch, Italienisch, Englisch, Spanisch, Portugiesisch, Serbokroatisch, Türkisch und Albanisch erläutert. Es handelt sich um die am häufigsten gesprochenen Fremdsprachen. Mit der Ausweitung der Bioabfallsammlung besteht tatsächlich das Risiko, dass mehr Fremdstoffe, vor allem Plastik, im Bioabfall landen. ERZ beobachtet die Situation genau. Sollte es sich als nötig erweisen, wird ERZ mit zusätzlichen Kommunikationsmassnahmen sensibilisieren. Im Vergärwerk werden die Prozesse optimiert, um allfällige Fremdstoff wie Plastik besser aussortieren zu können. Das Thema der Reinigung der Container durch die Stadt kam auf. Gemäss der Verordnung über die Abfallbewirtschaftung ist es die Aufgabe der Liegenschaftseigentümerin, die Container zu reinigen. ERZ sieht, dass das ein Problem sein könnte und ist gerne bereit, Lösungen zu suchen. Wir sind auf gutem Weg und bestrebt, die Bioabfallsammlung möglichst schnell, gut und akzeptiert auszurollen.*

Das Postulat wird mit 99 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1274. 2022/547**

**Postulat von Serap Kahrman (GLP), Anna Graff (SP) und 9 Mitunterzeichnenden vom 09.11.2022:**

**Realisierung eines digitalen und dynamischen Velo-Parkleitsystems für die städtischen Velostationen**

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

***Serap Kahrman (GLP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 897/2022): Der Veloverkehr in Zürich nimmt erfreulicherweise zu und mit der Realisierung der Velovorzugsrouten ist zu erwarten, dass noch mehr Stadtzürcherinnen auf das Velo umsteigen werden. Die Reduktion des Jahresabonnements auf jährlich 50 Franken wird dazu führen, dass die Velostationen in Zukunft noch intensiver genutzt werden. Gleichzeitig mit der Zunahme von Velofahrenden und der Verbesserung der Velowege muss ein qualitativ hochstehendes und funktionales Angebot an Veloabstellplätzen vorhanden sein. Bereits heute trägt die Stadt dieser Tatsache mit dem geplanten Ausbau von Velostationen Rechnung: 1000 neue Veloparkplätze entstehen mit dem Bau des Velotunnels; 2380 Veloparkplätze sind bereits vorhanden und weitere Velostationen sind in Planung. Ein digitales und dynamisches Velo-Parkleitsystem hat mehrere positive Auswirkungen: Insbesondere wird es sehr viel einfacher sein, bei 1000 Veloparkplätzen einen verfügbaren Veloparkplatz zu finden – gerade, wenn man am Morgen mit dem Velo zum Bahnhof fährt und so schnell wie möglich den Zug erreichen muss. Bevor man minutenlang sucht, wird man mit dem System zu einem freien Parkplatz geführt. Das reduziert mögliche Staus innerhalb und vor den Velostationen. Die Stadt profitiert vom System, indem die erhobenen Daten zur Verbesserung der Veloinfrastruktur genutzt werden können. Sogenannte Veloleichen können schneller identifiziert und entfernt werden. Die*

*Stadt Utrecht hat ein solches System realisiert, das zusätzlich via App in Echtzeit überprüfen lässt, ob es Platz in den Velostationen hat. Das Velo-Parkleitsystem soll vor allem für hochfrequentierte Velostationen realisiert werden, damit die Kosten im Verhältnis zum Nutzungsgrad stehen. Wir sind überzeugt, dass es für die multimediale Mobilität – wenn man beispielsweise mit dem Velo zum Bahnhof und dann mit dem Zug zur Arbeit fährt – intelligente Veloparklösungen wie ein Velo-Parkleitsystem braucht.*

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Samuel Balsiger (SVP) namens der SVP-Fraktion am 23. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag: *In der Begründung zum Postulat wird Zürich einmal mehr verglichen; dieses Mal sind wir in der Stadt Utrecht in Holland. Wir sind weder in Utrecht noch in Santiago de Compostela. Hier herrschen unsere Regeln. Ich weiss nicht, ob das Velo in Santiago de Compostela oder Utrecht für den Dumpingpreis von 50 Franken eine solche Luxusinfrastruktur wie in Zürich nutzen kann. Sicher ist, dass der Preis von 50 Franken heute bereits nicht kostendeckend ist. Mit der geforderten Software und Hardware, wird das Verhältnis noch schlechter.*

Weitere Wortmeldungen:

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Wir sind grundsätzlich für gleiche Rechte und Pflichten für alle. Man müsste darum konsequenterweise für die Velofahrenden ein Velo-Parkleitsystem anbieten, wie es bereits für Autos angeboten wird. Es stellt sich die Frage, ob wir die gleichen Pflichten für alle haben. Wir haben den Eindruck, dass Velos überall parkieren und dass die Verkehrsregeln für viele Velofahrer nicht gelten. Das mag ein Klischee sein, das immer die Falschen erwischt – aber unwahr ist es nicht. Es stimmt, dass das Jahresabonnement günstiger wird. Dafür entsteht eine höhere Nachfrage und wir müssen noch mehr Geld für das Velo-Parkleitsystem ausgeben. Dann müssten die Preise eigentlich angepasst werden. Das führt zu weniger Bedarf und dann müsste man kein Velo-Parkleitsystem erstellen. Wir sind trotzdem dafür. Eine App-Lösung sollte für den einfachen Zugang in Betracht gezogen werden.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Wir stellen zwar den gleichen Antrag wie Derek Richter (SVP), seine Bemerkungen kann ich jedoch nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass Probleme erst gelöst werden müssen, wenn es sie gibt. Wir sehen in Zürich grosse Probleme bei Veloabstellplätzen, vor allem sind viel zu wenige vorhanden. Die mangelnde Digitalisierung der Abstellanlagen sehen wir nicht als grosses Problem. In den letzten Jahren bewilligten wir einige Anlagen, wie die Velostationen am Bahnhof Stadelhofen und am Hauptbahnhof. Es gab im Rat schon vor Serap Kahrman (GLP) und Anna Graff (SP) Digitalisierungs-«Freaks». Keinem wäre es in den Sinn gekommen, eine solche Digitalisierungsanlage zu verlangen, um am konkreten Objekt zu schauen, was das bringen könnte oder ob es dies braucht. Die Velostation Süd am Hauptbahnhof ist mittlerweile in Betrieb. Ich sehe das Problem dort nicht. Sie ist kostenpflichtig, was den Vorteil hat, dass sie nicht ausgelastet ist. Immerhin hat es zum Glück rund 1000 gratis Plätze. In der Station selbst habe ich vielleicht das Problem, dass ich eine oder zwei Reihen nach hinten fahren muss, bevor ich sehe, dass die Reihe halb leer ist. Für mich ist das keine funktionale Einschränkung. Serap Kahrman (GLP) argumentierte, dass man in Utrecht eine solche Anlage installiert hat. Ich glaube, dass sie sogar kostenlos ist. Ich war bereits dort; das Problem ist ein anderes. Es ist eine riesige Veloabstellanlage mit Plätzen für bis zu 12 000 Velos. Nicht die Grösse ist das Problem, sondern, dass es eine komplexe, verschachtelte und unübersichtliche Anlage ist. Um das Velo abzustellen, muss man im Parkhaus hunderte Meter fahren, bevor man einen freien Platz findet. Ich bin der Meinung, dass es in Utrecht eine solche Anlage braucht. In Zürich ist die Situation aber zum Glück ganz anders. Unsere Anlagen sind im Vergleich klein und überschaubar. Wir haben substanzielle oberirdische Veloabstellplätze, von den es aber noch mehr bräuchte. Winterthur ist ein gutes Beispiel, wo es viel mehr*

*Abstellplätze rund um den Bahnhof hat. Das ist das reale Problem. Wäre das Postulat so formuliert, dass die Prüfung für eine spezifische Anlage erfolgen soll, hätten wir nichts dagegen. Nicht alles muss digital aufgerüstet werden.*

**Anna Graff (SP):** *Zu einer Velostadt, zu der Zürich in Zukunft werden soll, gehören in erster Linie sichere und attraktive Veloverbindungen. Auch wichtig ist ein überlegtes und funktionales Angebot an Veloabstellplätzen. Darum forderte die SP zusammen mit den Grünen und der AL oberirdische Abstellplätze. In den nächsten Jahren sollen 10 000 zusätzliche, öffentlich zugängliche Velo- und 500 Cargovelo-Abstellplätze auf bisherigen Autoparkplätzen erstellt werden. Wir sind der Meinung, dass bei einer vorausschauenden Planung die neuen Velostationen auch funktional sein sollten. Darum unterstützt die SP den Prüfauftrag, ob und wie mit einem digitalen Velo-Parkleitsystem Velofahrerinnen in Velostationen unterstützt werden können. Gerade in bahnhofsnahen Stationen, wo Abstellplätze hoffentlich stark ausgelastet sein werden, weil wir von einem Nutzungsdruck an den Bahnhöfen ausgehen, finden wir ein digitales Unterstützungsangebot prüfungswert. Wir verlangen nicht, dass überall ein digitales System eingeführt wird; es ist ein Prüfauftrag. Mit dem Monitoring können nützliche Daten erhoben werden.*

**Michael Schmid (AL):** *Ein solches Leitsystem mag einen gewissen Komfort bringen. Allerdings ist eine aufwändige und kostenintensive Sensorik für die Installation notwendig. Fraglich ist, ob momentan der richtige Zeitpunkt für die Einführung eines solchen Systems in Zürich ist. Die Verwaltung sollte sich vor allem auf die Verbesserung der Situation auf den Strassen ausrichten. Wenn unsere Strassen so wie in Utrecht aussehen, dann können wir gerne diskutieren, wie unsere Abstellanlagen aufgerüstet werden sollen. Heute ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis unklar, weshalb sich die AL enthalten wird.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** *Die Velonutzung in Zürich nimmt zu. Wir bauen die Velovorzugsrouten aus, was der Velonutzung zusätzlichen Schub geben wird. Auch das Angebot an Veloabstellplätzen in Velostationen steigt. Das Tiefbauamt hat erkannt, dass es ein Bedürfnis für ein digitales und dynamisches Velo-Parkleitsystem gibt. Bei der grössten Velostation am Europaplatz hat sich der Einsatz eines solchen Leitsystems bisher aber nicht aufgedrängt. Die Auslastung liegt nicht bei 100 Prozent und vor allem ist die Übersichtlichkeit bezüglich der freien Plätze gut, weil die Station nur ein Geschoss hat. Bei der Velostation Stadelhofen wurde beim Bauprojekt bereits ein solches System eingeplant, weil es eine dreigeschossige Abstellanlage ist. Diese ist deutlich weniger übersichtlich, weshalb man länger braucht, einen Platz zu finden. Der Stadtrat ist darum bereit zur Entgegennahme und wird beim weiteren Ausbau von Velostationen prüfen, ob ein digitales und dynamisches Velo-Parkleitsystem eingesetzt werden soll.*

Das Postulat wird mit 71 gegen 30 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

## E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### 1275. 2023/19

#### **Motion von Dominik Waser (Grüne) und Sibylle Kauer (Grüne) vom 18.01.2023: Verordnung zur Umsetzung von Netto-Null bei ewz bis 2035**

Von Dominik Waser (Grüne) und Sibylle Kauer (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat eine verbindliche Strategie in Form einer neuen Verordnung vorzulegen, die aufzeigt, wie das EWZ ihre gesamten Geschäftstätigkeiten - auch ausserhalb des Stadtgebietes - bis 2035 auf Netto Null reduzieren wird. Dabei soll ein verbindlicher Plan zur Emissionsreduktion vorgelegt werden.

Begründung:

Die Stadt Zürich hat seit dem Sommer 2022 ein neues Klimaziel. Dieses heisst Netto Null bis 2040 für das gesamte Stadtgebiet, bzw. Netto Null bis 2035 für die gesamte Stadtverwaltung. Die EWZ als öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Zürich hat sich an diese Regelung zu halten, sprich für sie gilt das Ziel Netto Null 2035, da sie zur Verwaltung der Stadt Zürich gehört. Wie nun nach Fragen an die Verwaltung anzunehmen ist, sieht das EWZ das Ziel Netto Null 2035 nicht für ihre gesamten Geschäftstätigkeiten als bindend an.

Sollte dem so sein, muss eine Verordnung Klarheit schaffen und das EWZ dazu auffordern, eine umfassende und konsequente Strategie für Netto Null 2035 im gesamten Geschäftsbereich auszuarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen. Wichtig ist dabei, dass ein verbindlicher Plan ausgearbeitet wird, der jährliche Emissionsreduktionsziele vorsieht.

Mitteilung an den Stadtrat

### 1276. 2023/20

#### **Postulat der AL-Fraktion vom 18.01.2023: Erstellung und Bewirtschaftung eines Verzeichnisses der privaten Autoabstellplätze**

Von der AL-Fraktion ist am 18. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie ein Verzeichnis der privaten Auto-Abstellplätze erstellt und unterhalten werden kann, welches der städtischen Verwaltung ermöglicht, jederzeit zu beurteilen, wie viele genutzte und ungenutzte private Abstellplätze in einem Perimeter vorhanden sind.

Das Amt für Städtebau soll die Bauherrschaften bei Bauprojekten gegebenenfalls aktiv auf nahe gelegene, ungenutzte Abstellplätze und die Möglichkeit einer Beteiligung hinweisen.

Begründung:

Das Verzeichnis dient einerseits der Bauherrschaften sowie den Eigentümern von bestehenden, aber unternutzten Abstellanlagen. Bei einem Bauprojekt müssen sie nicht mehr unbedingt selbst Auto-Abstellplätze bauen, sondern können sich im Sinne von Art. 11 Abs. 2 der Parkplatzverordnung bei einer bestehenden, unternutzten Einstellhalle beteiligen, was zu tieferen Kosten und einer optimierten Nutzung der bestehenden Infrastruktur führt.

Andererseits dient das Verzeichnis der Verwaltung, wenn es darum geht, bei einem Strassenbauprojekt zu beurteilen, wie viele blaue Parkplätze erhalten bleiben müssen, sowie ob private im Sinne des «Bieler Modells» Anspruch auf eine Blaue-Zone-Anwohnerkarte haben.

Mitteilung an den Stadtrat

**1277. 2023/21**

**Postulat von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Sandra Bienek (GLP) vom 18.01.2023:  
Sicherere Gestaltung der Querungen von Strassen und Plätzen auf dem Schulweg  
von Kindern unter Einbezug von Eltern und lokalen Organisationen**

Von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Sandra Bienek (GLP) ist am 18. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Querungen von Strassen und Plätzen auf dem Schulweg von Kindern sicherer gestaltet werden können. Dabei sollen auch die Eltern und die lokalen Organisationen, die sich mit der Schulwegsicherheit befassen, einbezogen werden. Insbesondere sollen Eltern klare Ansprechpartner:innen erhalten und Rückmeldungen zum gültigen Schulwegplan geben können.

Begründung:

Gemäss Bundesverfassung ist der Grundschulunterricht obligatorisch. Daraus ergibt sich, dass Kinder nicht nur Anspruch auf den Unterricht haben, sondern auch auf einen zumutbaren Schulweg. Ist der Schulweg für Kinder zu mühsam oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, haben die Kantone und Gemeinden Abhilfe zu schaffen.

Nach § 8 Abs. 3 Volksschulverordnung ordnet die Schulpflege auf eigene Kosten geeignete Massnahmen an, wenn Schüler:innen den Schulweg aufgrund der Länge oder Gefährlichkeit nicht selbstständig zurücklegen können. Nur wenn der Schulweg objektiv unzumutbar ist, tragen die Eltern und Erziehungsberechtigten die Verantwortung für die Kinder auf dem Schulweg im Sinne von §§ 66 Abs. 2 Volksschulverordnung.

Der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung und die Sozialisation der Kinder von grosser Bedeutung. Auf dem Schulweg lernen sie ihre Umwelt kennen, sie knüpfen soziale Kontakte und tragen Konflikte ohne Beteiligung von Erwachsenen aus. Daher sollten die Kinder den Schulweg grundsätzlich selbstständig zurücklegen können. Dies gilt sowohl für den Weg von zu Hause zur Schule als auch für die Wege zwischen den einzelnen Schulstandorten (Schulhaus, Sporthalle, Hort usw.).

In der Stadt Zürich gibt es zahlreiche Querungen von Strassen auf dem Schulweg von Kindern, die von betroffenen Eltern, Erziehungsberechtigten und den lokalen Organisationen als gefährlich erkannt werden. Diese können ihre Bedenken der Schulpflege oder der zuständigen städtischen Dienstabteilung unterbreiten – gegebenenfalls mit konkreten Vorschlägen zur Erhöhung der Sicherheit, beispielsweise Temporeduktion für den motorisierten Verkehr oder Aufhebung von Konfliktgrün.

Den Eltern und Erziehungsberechtigten ist aber oft nicht bekannt, wer sich ihrem Anliegen annimmt, weshalb ihnen gegenüber die Ansprechpartner:innen klar zu bezeichnen sind. Alsdann sollte zeitnah eine Rückmeldung erfolgen und, wenn erforderlich, ohne Verzug geeignete Massnahmen getroffen werden. Ziel ist, dass die Kinder ebenerdig und ohne weite Umwege den Schulweg ohne Gefährdung bewältigen können. Der Sicherheit der Kinder soll höchste Priorität zukommen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1278. 2023/22**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) vom 18.01.2023:  
Einrichtung einer attraktiven Veloinfrastruktur auf der Schul- und Sportanlage  
Saatlen**

Von Urs Riklin (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie auf der Schul- und Sportanlage Saatlen eine attraktive Veloinfrastruktur eingerichtet werden kann. Dazu gehören im Minimum bequem erreichbare, witterungsgeschützte Veloabstellplätze in genügender Anzahl sowohl fürs Schulpersonal, für die Beschäftigten und die Besuchenden der Sportanlage als auch für die Schülerinnen und Schüler ab der Mittelstufe.

Begründung:

Schul- und Sportanlagen in der Stadt Zürich werden in der Regel nur mit witterungsgeschützten Veloabstellplätzen für das Lehrpersonal ausgerüstet. Velos von Schülerinnen und Schüler, dem übrigen Schulpersonal sowie von Nutzende der Sportanlagen werden hingegen bereits aufgrund der Infrastruktur häufig im wörtlichen Sinne im Regen stehen gelassen.

Ziel ist, dass es für alle sicher, attraktiv und bequem ist, die Schul- und Sportanlage Saaten zu Fuss, mit dem Velo oder mit fahrzeugähnlichen Geräten zu erreichen. Denn Mobilität soll umwelt- und klimafreundlich erfolgen und kann in den genannten Formen einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit leisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es selbstsprechend bereits Massnahmen im Einzugsgebiet der Schule wie attraktive, sichere und bequeme Schulwege für zu Fussgehende und Velofahrende. Essentiell sind jedoch auch Massnahmen unmittelbar beim und auf dem Areal der Schul- und Sportanlagen selbst, welche die Infrastruktur betreffen. Hierzu gehören u.a. hindernisfreie Zugänge oder auch attraktive Abstellmöglichkeiten für Velos, wie sie z.B. im Handbuch «Veloparkierung», herausgegeben vom Bundesamt für Strassen, beschrieben werden. Witterungsgeschützte Veloabstellplätze sollen bei Schul- und Sportanlagen in ausreichender Zahl für alle Nutzenden und nicht bloss für das Lehrpersonal zur Verfügung stehen.

Eine attraktive Veloinfrastruktur kann weitere Elemente umfassen. Geprüft werden könnte z.B. auch Massnahmen wie Umkleide- und Duschkmöglichkeiten für das Schulpersonal, das Aufstellen von öffentlich zugänglichen Velopumpen, das Einrichten einer Velowerkstatt für Mittel- und Oberstufen, welche durch die Schülerinnen und Schüler selbst betrieben wird, das Einrichten eines Pumptracks oder das systematische Installieren von Bikesharing-Stationen bei oder in der unmittelbaren Nähe von Schul- und Sportanlagen, welche sowohl vom Schulpersonal wie auch Anwohnenden im Quartier genutzt werden können.

Mitteilung an den Stadtrat

**1279. 2023/23**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Julia Hofstetter (Grüne) vom 18.01.2023:  
Frauen Fussball Europameisterschaft 2025, ökologische und nachhaltige  
Ausrichtung im Einklang mit dem Netto-Null-Klimaschutzziel**

Von Urs Riklin (Grüne) und Julia Hofstetter (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Austragung der Frauen Fussball Europameisterinnenschaft 2025 in Zürich ökologisch auf hohem Niveau nachhaltig und kompatibel mit dem Netto-Null-Klimaschutzziel ausgestaltet werden kann.

Begründung:

Grossanlässe verursachen Emissionen von klimawirksamen Gasen und bringen in der Regel für die Umwelt eine erhöhte Belastung. Beides gilt es, soweit wie möglich zu vermeiden. Das Fussballturnier und die dazugehörigen Veranstaltungen sollen im Einklang mit dem Netto-Null-Klimaziel durchgeführt werden. Hierfür soll der Stadtrat im Rahmen der Organisation der Frauen Fussball Europameisterinnenschaft 2025 ein sogenannter «Werkzeugkoffer» ausarbeiten, der Konzepte und Massnahmen enthält, welche es ermöglichen, die Austragung der Frauen Fussball Europameisterinnenschaft 2025 in Zürich ökologisch auf hohem Niveau nachhaltig und im Einklang mit dem Netto-Null-Klimaschutzziel durchzuführen. Der «Werkzeugkoffer» soll wenn möglich auf eine Weise ausgestaltet werden, dass die entwickelten Konzepte und Massnahmen auch für vergleichbare Grossanlässe in Zürich angewendet werden können.

Mitteilung an den Stadtrat

**1280. 2023/24**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 18.01.2023:  
Realisierung der Veloparkplätze der Gesamtgestaltung «Museumsviertel untere  
Höschgasse» in räumlich enger Zuordnung zum Pavillon Le Corbusier**

Von Urs Riklin (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen der Gesamtgestaltung «Museums-viertel untere Höschgasse» die vorgesehenen Veloparkplätze in enger räumlicher Zuordnung zum Pavillon Le Corbusier realisiert werden können. Die Veloparkplätze sollen sich auf der gleichen Strassenseite wie der Pavillon befinden.

Begründung:

Die Veloförderung ist in der Stadt Zürich strategisch gut verankert. Mit der Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025» Strebt die Stadt eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität an. Besucher:innen des Pavillons Le Corbusier, welche mit dem Velo anreisen, finden vor Ort dennoch kein attraktives Angebot für die Veloparkierung.

Mit der Gesamtgestaltung «Museumsviertel untere Höschgasse» von 2016 ist vorgesehen, zehn Veloparkplätze in gewisser Entfernung auf der schräg gegenüberliegenden Strassenseite des Pavillons zu erstellen. Damit müssen Pavillonbesuchende, welche mit dem Velo anreisen, erst einmal die Strasse flächig queren.

Die Sicherheit und der Komfort für Velofahrende und die Sichtbarkeit der Veloabstellanlagen kann erhöht werden, wenn sie in enger räumlicher Zuordnung zum Pavillon realisiert werden. Aus diesen Überlegungen sollte die Stadt Zürich anstreben, bei allen öffentlichen Gebäuden attraktive Veloparkiermöglichkeiten in enger räumlicher Zuordnung der Gebäude- oder Arealzugänge und in ausreichender Anzahl zu realisieren.

Mitteilung an den Stadtrat

1281. 2023/25

**Interpellation von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) vom 18.01.2023:**

**Lärmsanierung, lärm-betroffene Personen gemäss Lärm-Anwohnenden-Dichte-Karte, Tieftempokonzepte in den Quartierzentren, Ausdehnung von Tempo 30 in allen stark belasteten Wohnquartieren und Priorisierung der Strassen im Umsetzungskonzept sowie Gründe für die Nichtumsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen trotz punktueller Finanzierung des ZVV für den öffentlichen Verkehr**

Von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgende Interpellation eingereicht worden:

Mit dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung des Bundesrates ist der Stadtrat von Zürich seit über 35 Jahren dazu angehalten, die Bevölkerung vor Strassenlärm zu schützen. Aber noch immer sind rund 140'000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich von übermässigem Strassenlärm betroffen. Mit dem Ablauf der letzten Sanierungsfrist am 31. März 2018 besteht ein ungesetzlicher Zustand.

Der Stadtrat von Zürich hat seit 2011 in kreisweisen Lärmsanierungsprojekten zwar die ganze Stadt bezüglich Lärmschutz bearbeitet, das Resultat der systematischen Betrachtung bestand aber vor allem darin, nichts zu unternehmen. Erst nachdem klar geworden war, dass ohne Lärmsanierung keine Strassensanierung mehr möglich sein würde, und nachdem die Gerichte Ausnahmegewilligungen bei Bauvorhaben zunehmend als unzulässig beurteilt hatten, war der Stadtrat gezwungen, aktiver den Lärmschutz seiner Bevölkerung anzugehen. Dazu wurde im Dezember 2021 mit der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung ein Geschwindigkeitsplan vorgelegt, der innert 10 Jahren für 98'000 Personen nachts und 45'000 Personen tagsüber eine Geschwindigkeitsreduktion als Massnahme an der Quelle vorsähe.

Neben der Lärmschutzverordnung bestehen diverse Planungsvorgaben, die ebenfalls zu einer Lärmreduktion beim Strassenverkehr beitragen sollen. Im kommunalen Richtplan Verkehr sind Quartierzentren «grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten», bei den kommunalen Strassen gilt planerisch Tempo 30, auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben. Daneben gibt es die so genannte Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte, in der der Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Lärmbelastung dargestellt ist und die eigentlich das Vorgehen bei Lärmsanierungen bestimmen sollte. Dort, wo am meisten Menschen von den stärksten Belastungen betroffen sind, müssten u.E. prioritär Massnahmen vorgesehen werden.

Zur Umsetzung des Geschwindigkeitsplans hat das Tiefbauamt am 2. Dezember 2022 ein Umsetzungskonzept vorgelegt, das bis 2060 eine Umsetzung der Lärmschutzverordnung des Bundes vorsieht.

Zur Lärmsanierung stellen sich nun nach Vorliegen dieser Papiere folgende Fragen:

1. Wie viele lärm-betroffene Personen leben entlang den in der Lärm-Anwohner:innen-Dichte-Karte dargestellten Strassen (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)? Wie viele Personen – werden in den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 des Umsetzungskonzepts Strassenlärm vom 2. Dezember 2022 mit einer Massnahme an der Quelle entlastet, oder umgekehrt wie viele Personen erfahren mit diesen Umsetzungsetappen noch keine Lärm-entlastung. (Angaben aufgeteilt nach Quartilen)?
2. In welchem Zeitraum werden alle Personen, der am stärksten belasteten/am dichtesten bewohnten zwei Quartile (sehr hohe Dichte und hohe Dichte) vom Strassenlärm mit einer Massnahme an der Quelle entlastet?



3. An welchen der 49 Quartierzentren gilt noch Tempo 50, an welchen wird mit den Umsetzungsetappen 1b, 1c, und 2 ein richtplankonformer Zustand mit einem Tieftempokonzept erreicht?
4. In welchem Zeitraum werden die übrigen Quartierzentren mit einer richtplankonformen Geschwindigkeit signalisiert?
5. Der Stadtrat wird gebeten, die Frage 4 der schriftlichen Anfrage der GR-Nr. 2022/124 bezüglich Badenerstrasse, Limmatstrasse, Wehntalerstrasse, Winterthurerstrasse und Schaffhauserstrasse doch noch zu beantworten. Gerade der offensichtliche Widerspruch zwischen richtplanerischen und lärmrechtlichen Vorgaben und der mangelhaften Umsetzung im Geschwindigkeitsplan, ist stossend und bedarf doch einiger erklärender Worte. Qualifiziertes Schweigen gegenüber der Öffentlichkeit löst die Probleme nicht.
6. Das Umsetzungskonzept bringt zwar in den Etappen 1b, 1c und 2 an 30 Strecken für knapp 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner entlang stark lärmbelasteter Strassen deutliche Verbesserungen. Allerdings ist die intuitive Nachvollziehbarkeit für die Strassenbenutzenden nicht gewährleistet. Wäre es nicht sinnvoller und nachvollziehbarer gewesen, Tempo 30 in einem Perimeter umzusetzen, der alle stark belasteten Wohnquartiere, die gesamte Innenstadt und Quartierzentren umfasst, damit klar ist, dass in diesem Kordon immer Tempo 30 gilt?
7. Im Umsetzungskonzept sind lediglich sehr wenige Strassenabschnitte bekannt, die neu mit Tempo 30 eine Massnahme an der Quelle zur Verbesserung der Lärmsituation erhalten sollen. Für die meisten Strassenabschnitte und deren Anwohner:innen in den Etappen 3, 4, 5 und 7 ist mit dem Umsetzungskonzept nicht ersichtlich, wann sie denn nun mit mehr Lärmschutz rechnen dürfen. Wir bitten deshalb auch im Sinne der Transparenz für die lärm betroffene Bevölkerung bei den folgenden Strassenabschnitten um die Auflistung der Anzahl betroffenen Personen, der Höchstwerte der Lärmbelastung, die Werte der Überschreitung der Lärmgrenzwerte tagsüber und nachts sowie des Zeitpunkts, bis wann eine Verbesserung der Lärmsituation mit einer Massnahme an der Quelle umgesetzt wird:
  - Schweighofstrasse (Uetlibergstrasse bis Birmensdorferstrasse)
  - Giesshübelstrasse (Bubenbergstrasse bis Uetlibergstrasse)
  - Gutstrasse (Birmensdorferstrasse bis Albisriederstrasse)
  - Birmensdorferstrasse (Schmiede Wiedikon bis Triemli; Schmiede Wiedikon bis Seebahnstrasse);
  - Schimmelstrasse bis Wirdstrasse)
  - Kalkbreitestrasse
  - Friesenbergstrasse (Goldbrunnenplatz bis Schweighofstrasse)
  - Badenerstrasse (Kanzleistrasse bis Seebahnstrasse; Seebahnstrasse bis Albisriederplatz; Albisriederplatz bis Farbhof)
  - Aemtlerstrasse
  - Albisriederstrasse (Albisriederplatz bis Letziggraben); Rautistrasse bis Fellenbergstrasse)
  - Letziggraben (Albisriederstrasse bis Birmensdorferstrasse)
  - Feldstrasse (Schöneggstrasse bis Stauffacherstrasse)
  - Schöneggstrasse
  - Militärstrasse (Langstrasse bis Kanonengasse)
  - Kornhausstrasse
  - Winterthurerstrasse (Rigiplatz bis Uni Irchel)
  - Riedtlistrasse (Winterthurerstrasse bis Schaffhauserplatz)
  - Rötelstrasse (Rotbuchstrasse bis Bucheggplatz)
  - Rotbuchstrasse (Nordstrasse bis Schaffhauserplatz)
  - Wehntalerstrasse (Hofwiesenstrasse bis Stadtgrenze)
  - Klosbachstrasse
  - Uetlibergstrasse (Manessestrasse bis Grubenstrasse (lärmarme Beläge sind schon verbaut, wann wird Tempo 30 umgesetzt?))
  - Bederstrasse
  - Stampfenbachstrasse
  - Universitätsstrasse
  - Riedtlistrasse
  - Hofwiesenstrasse zwischen Schaffhauserplatz und Berninaplatz
  - Hagenholzstrasse (in einem Rechtsmittelverfahren vom Regierungsrat mit Tempo 30 nachts belegt, aktuell aber nicht Bestandteil der Umsetzungsplanung)
  - Schaffhauserstrasse (Affolternstrasse bis Autobahn)

- Glattalstrasse (Schaffhauserstrasse bis Stadtgrenze)
  - Mühlegasse
  - Uraniastrasse
  - Sihlstrasse
  - Talstrasse
8. Wie die Liste unter Frage 7 zeigt, ersetzt das Tiefbauamt einen Flickenteppich bei den Geschwindigkeitsregelungen durch einen noch grösseren Flickenteppich. Dabei werden in der Priorisierung Strassen nicht immer nachvollziehbar mit unterschiedlichen Temporegimes ausgestattet. Während die Rosengartenstrasse – eine kantonale vierspurige Hochleistungsstrasse – Tempo 30 erhalten soll, finden sich der Strassenzug Militärstrasse/Schöneeggstrasse/Feldstrasse (klar erkennbar als Wohn- und Ausgangsquartier), die Badenerstrasse zwischen Seebahnstrasse und Albisriederplatz (klar erkennbar als Quartierzentrum und Wohnquartier), die Uraniastrasse/Sihlstrasse (klar erkennbar als Einkaufs- und Innenstadtgebiet) oder die Aemtlerstrasse (klar erkennbar als reines Wohnquartier) trotz engem Strassenquerschnitt und Bau- und Nutzungsstrukturen, die intuitiv ein tieferes Geschwindigkeitsniveau nachvollziehbar machen, vorerst nicht im Umsetzungskonzept. Wie ist diese sachfremde Priorisierung zu erklären?
9. Bei der Tramlinie 8 machte der Stadtrat früher geltend, dass Tempo 30 nur mit einem zusätzlichen Tram möglich sei. Dieses vom ZVV finanzierte Tram verkehrt allerdings schon seit Jahren, die Öffentlichkeit wurde aber bezüglich Tempo 30 damit vertröstet, dass die Lärmsanierung im Rahmen der «Strassenlärmsanierung 2. Welle» geprüft werde. Mittlerweile stellen wir fest, dass auch im Umsetzungskonzept der 3. Etappe Strassenlärmsanierung in den Etappen 1a, 1b, 1c, und 2 viele Strassenabschnitte entlang der Tramlinie 8, wie beispielsweise an der Klosbachstrasse (Zeitverlust 8 Sekunden mit Tempo 30) oder der Stauffacherstrasse, noch immer kein Tempo 30 erhalten. An der Hohlstrasse ist nur Tempo 30 nachts geplant. Warum ist das so?
10. Wegen der Verlegung der Buslinie 72 in die Zurlindenstrasse hat der ZVV einen zusätzlichen Bus mit entsprechenden zeitlichen Reserven finanziert. Warum werden diese Reserven nun nicht genutzt, um an der Manessestrasse, der Aemtlerstrasse und der Hardstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem lärmrechtlich rechtskonformen Zustand näher zu kommen?
11. Insbesondere der Fall der Manessestrasse ist stossend, da eine Mehrheit in der Verkehrskommission das Strassenprojekt explizit nur unter dem Vorbehalt unterstützt hatte, dass Tempo 30 auch umgesetzt wird. Nun soll offenbar das Strassenprojekt ohne die Signalisation von Tempo 30 umgesetzt werden, da sich im Umsetzungskonzept kein namentlicher Hinweis auf die Manessestrasse findet. Wann also wird Tempo 30 an der Manessestrasse umgesetzt?
12. In der Verkehrskommission wurde informiert, dass beim Abbau der Busspur in der Langstrassenunterführung mit einem verbesserten Verkehrsmanagement rund 2 Minuten Fahrzeit eingespart werden können. Warum wurde das Umsetzungskonzept nicht dazu genutzt, die Fahrplanlage des Bus Nr. 32 generell zu überprüfen und zusammen mit der festgestellten Effizienzsteigerung an der Langstrasse innert vernünftiger Frist auch an der Schweighofstrasse, der Friesenbergstrasse, der Kalkbreitestrasse, der Kornhausstrasse, der Rötelstrasse und der Wehntalerstrasse Tempo 30 zu signalisieren und einem rechtskonformen Zustand näher zu kommen?

Mitteilung an den Stadtrat

**1282. 2023/26**

**Interpellation von Susanne Brunner (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 18.01.2023:**

**Zivilschutzanlage Katzenschwanzstrasse in Zürich-Witikon bei der Schulanlage Looren, Beurteilung der Situation, Einbezug der Eltern anlässlich einer Informationsveranstaltung, mögliche Priorisierung von Familien bei der Unterbringung in der Anlage und Prüfung von alternativen Standorten und weiteren Lösungsansätzen**

Von Susanne Brunner (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) ist am 18. Januar 2023 folgende Interpellation eingereicht worden:

Seit dem 12. Dezember 2022 stellt die Stadt dem Kanton Zürich die Zivilschutzanlage Katzenschwanzstrasse in Zürich-Witikon für die Unterbringung von Flüchtlingen zur Verfügung. Gemäss Informationen des AOZ, der Betreiberin der Unterkunft, leben derzeit bis zu 100 Personen in der Anlage. Die Zivilschutzanlage

befindet sich auf dem Areal des Schulhauses Looren unmittelbar neben einer der Sporthallen, beziehungsweise den Eingängen zu den Garderoben. Die Situation ist derzeit so, dass Schülerinnen und Schüler sich durch Gruppen von jungen männlichen Asylbewerbern schlängeln müssen, um zu den Garderoben der Sporthalle oder zum Schulhaus zu gelangen. Das gesamte Schulareal, insbesondere aber der Parkplatz an der Katzenschwanzstrasse beziehungsweise die Velounterstände dort, werden von Gruppen von jungen Männern als Aufenthaltsorte genutzt. Eltern sind ob der Situation sehr beunruhigt und die Schülerinnen verunsichert. Viele Eltern sehen sich gezwungen, ihre Kinder nicht mehr wie bis anhin selbständig zum Musik- oder Sportunterricht gehen lassen zu können, sondern diese insbesondere in den Abendstunden bringen und abholen zu müssen.

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

1. Hat der Stadtrat Kenntnis von der Situation?
2. Das AOZ lädt für den 24. Januar 2023 die Eltern der Schüler des Schulhauses Looren zu einer Informationsveranstaltung ein. Jedoch nicht die Eltern von Schülern, die im Schulhaus zum Musikunterricht oder zu Sparkursen gehen. Hat der Stadtrat Kenntnis über die Informationspolitik des AOZ?
3. Hält es der Stadtrat für sachgerecht, dass nur die Eltern von im Schulhaus Looren schulpflichtigen Kindern im Nachhinein informiert werden, anstatt die Quartierbevölkerung gesamthaft?
4. Hat der Stadtrat Kenntnis davon, wie sich die Bewohnerschaft der Anlage zusammensetzt (Alter, Herkunft, Geschlecht, Verweildauer in der Anlage, etc.), beziehungsweise kann der Stadtrat darauf hinwirken, dass beispielsweise vorwiegend Familien in dieser Anlage auf einem Schulareal untergebracht werden?
5. Die Zivilschutzanlage Katzenschwanzstrasse wurde bereits in den Jahren 2003 und 2015 als Asylunterkunft genutzt. Für wie lange wird die Zivilschutzanlage nach Einschätzung des Stadtrates dieses Mal als Asylunterkunft genutzt werden?
6. Welche alternativen und unter Umständen weniger problematischen Standorte wurden geprüft und dem Kanton angeboten, beziehungsweise stünden zur Verfügung?
7. Welche Massnahmen wird der Stadtrat ergreifen, um die Situation für die Schülerinnen und Schüler unmittelbar zu verbessern und deren Sicherheit zu gewährleisten?
8. Was sind die Kostenfolgen dieser Massnahmen?
9. Welche weiteren Lösungsansätze sieht der Stadtrat, um künftig solche Situationen zu vermeiden?

Mitteilung an den Stadtrat

Die Motion, die fünf Postulate und die zwei Interpellationen werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

#### 1283. 2023/27

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Mischa Schiow (AL), Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und 28 Mitunterzeichnenden vom 18.01.2023:  
Ersatzneubauten in Witikon, Gründe für die städtische Jury-Beteiligung für die Ersatzneubauten der Siedlung «Glockenacker-Witikon», Nachhaltigkeit sowie Sozial- und Quartierverträglichkeit des Projekts, Stellungnahme zur Wahl des Siegerprojekts, Ersatzangebote für die Bewohnerschaft sowie Massnahmen zur Förderung von bezahlbarem Wohnraum**

Von Mischa Schiow (AL), Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und 28 Mitunterzeichnenden ist am 18. Januar 2023 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In Witikon sollen innerhalb weniger Jahre grosse Wohnsiedlungen aus den 1960er- und 1970er-Jahren abgerissen und durch Ersatzneubauten ersetzt werden. Beispiele sind die Siedlungen Buchholzstrasse 7 – 27 der Noldin Immobilien AG, und am Oeschbrig 8 – 16, im Glockenacker 65, 67 und neuerdings nun auch an der Witikonerstrasse 430 – 468. Gegen Tausend Witikerinnen und Witiker waren oder sind seit 2019 von einer Kündigung Ihrer Wohnungen betroffen und müssen eine neue Bleibe finden. Unter Ihnen sind viele, die in ihrem bisherigen Wohnquartier fest verwurzelt sind und hoffen, hier weiterhin bleiben zu können. Doch ihre Aussichten stehen schlecht, weil in Witikon praktisch keine Angebote im unteren bis mittleren Preissegment vorhanden sind. Gemeinnützige Bauträger sind in Witikon leider schwach vertreten und auch

das Angebot an Alterswohnungen hinkt der Nachfrage hintennach. Ebenso gibt es nur ganz wenige städtische Wohnungen in Witikon

Die vom Abbruch bedrohte Siedlung an der Witikonerstrasse 430 – 468 ist im Besitz der Ersian AG mit Sitz am Rennweg 23 in Zürich. Sie beabsichtigt 99 Wohnungen abzureissen und durch Ersatzneubauten mit 177 Wohnungen zu ersetzen. Daher hat sie am 7. November 2022 die Mietverträge aller 99 Wohnungen per 31. März 2024 gekündigt. Das Baugesuch für eine Arealüberbauung wurde Ende November 2022 eingereicht. Dass diese schönen Wohnungen mit Baujahr 1959/60, deren Küchen, Bäder, Fenster und Heizungen erst vor 20 Jahren gründlich saniert und Decken unter und über beheizten Räumen wärmedämmend wurden, nun bereits dem Abbruchhammer geopfert werden sollen, ist vielen Witikerinnen und Witikern völlig unverständlich. In einer an die Ersian AG und den Stadtrat gerichteten, noch laufenden Petition verlangen viele Betroffene und weitere Personen eine Etappierung der Ersatzneubauten, die Bereitstellung von Ersatzwohnungen aus dem Bestand der Ersian AG und eine Lenkung der Wohnbautätigkeit in Witikon durch die Stadt, welche den benötigten Bestand an bezahlbaren Wohnungen sicherstellen soll.

Gegründet wurde die Ersian AG von Jean Vannini, dem erfolgreichen und sozial eingestellten Unternehmer und Landesring-Politiker aus Hottingen. Zusammen mit Ernst Göhner hat er in den 50er bis 70er-Jahren in Witikon und in anderen Zürcher Quartieren erschwinglichen Wohnraum geschaffen. Dem heutigen Verwaltungsrat der Ersian AG gehören Mitglieder aus der zweiten und dritten Generation der Vannini-Familie an. Er wird von Erika Forster-Vannini, frühere St. Galler Ständerätin, präsidiert.

Wie in vergleichbaren Fällen wurden auch beim Projekt Witikonerstrasse 430 – 468 die Arbeiten während der Projektentwicklung und bei der Abfassung eines Programms für einen Studienwettbewerb unter sechs eingeladenen Architekturbüros vom Amt für Stadtentwicklung begleitet. Eine Vertretung der Stadt nahm auch in der Wettbewerbsjury Einsitz. Als Sieger im Wettbewerb wurde das Projekt «Moon» des Lausanner Architekturbüros Fruehauf Henry & Viladoms ausgelobt.

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

1. Weshalb beteiligt sich die Stadt Zürich in der Jury eines Studienauftrags, welcher im Hinblick auf Ersatzneubauten der Siedlung «Glockenacker-Witikon» unter Ausschluss der Öffentlichkeit und ohne Information an die betroffenen Mieterinnen und Mieter der durchgeführt worden ist?
2. Welche Interessenabwägung führt den Stadtrat dazu, mit der Teilnahme an einer solchen Jurierung zu vollendeten Tatsachen in Form eines baureifen Projekts beizutragen?
3. Weshalb hat die Stadt nicht darauf bestanden, dass eine Quartiervertretung in der Jury dabei ist, wie dies bei Bauprojekten der öffentlichen Hand der Fall ist?
4. Wieso hat im ausgelobten Projekt die aktuelle Forderung unserer Zeit nach nachhaltigem Handeln keinen sichtbaren Niederschlag gefunden? Wie viele groskronige Bäume fallen dem Bauprojekt zum Opfer?
5. Hat der Stadtrat bzw. das beauftragte Amt für Städtebau vor der Teilnahme an der Jurierung eine Expertise zum Zustand der Bausubstanz und eine Evaluation des Aufwands für eine Gesamtanierung der Siedlung verlangt?
6. Sind im Wettbewerbsprogramm Forderungen im Hinblick auf die Sozialverträglichkeit und die Quartierverträglichkeit sowie die Möglichkeit einer Etappierung des Projekts gestellt worden? Hat die Vertretung der Stadt Zürich in der Jury diesbezüglich Überlegungen eingebracht? Falls nicht, weshalb?
7. Welches waren für die städtische Vertretung in der Jury die hauptsächlichen Gründe, welche für das heute geplante Neubauprojekt ausschlaggebend waren?
8. Sind im Wettbewerbsprogramm Forderungen im Hinblick auf eine vorteilhafte CO2-Bilanz, das Stadtklima (Grünflächen und groskronige Bäume erhalten und vermehren), die Eindämmung des Individualverkehrs im Stadtgebiet gemacht worden? Falls nicht, weshalb?
9. Wie stellt sich der Stadtrat zur Wahl des Siegerprojektes, welches wegen einer Vielzahl von z.T. grösseren Vor- und Rückspringen eine überdurchschnittlich grosse Fassadenhüllfläche aufweist, deren Erstellung und Unterhalt kostenintensiv ist, sowie gewiss keine Energiesparlösung in Bau und Unterhalt darstellt?
10. Weshalb wurde der Abschottung gegen Verkehrslärm ein übergrosses Gewicht beigemessen, dass die richtige Antwort nur ein viergeschossiger, durchgehender Riegel von 175 Meter Länge entlang der Witikonerstrasse sein konnte und andere qualitätvolle Konzepte chancenlos waren?
11. Wie wurden die Aspekte der zusätzlichen Unterbauung des Bodens durch zusätzliche Tiefgaragenplätze und das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch eine Erhöhung von rund 80% des Wohnungsbestands beurteilt?
12. Welche konkreten Ersatzangebote werden gemäss Kenntnis der Stadt den aktuellen Bewohner:innen der Siedlung in Aussicht gestellt?
13. Ist die Stadt involviert in die Beratertätigkeit von Frau Silvia Seiz-Gut, welche den Mieterinnen und Mietern Unterstützung bei der Wohnungssuche anbietet?

14. Welche Massnahmen ergreift der Stadtrat mittelfristig, um der in Witikon besonders deutlichen Unterversorgung an gemeinnützigem Wohnraum entgegen zu wirken und die Erhaltung oder Schaffung von bezahlbaren Wohnungen zu fördern?
15. Befürwortet und unterstützt der Stadtrat die Schaffung eines runden Tisches zwecks Erörterung und Suche von Lösungen zum akuten Mangel an bezahlbarem Wohnraum in Witikon? Dabei beteiligt sein sollen in Wohnbautätigkeiten involvierte Privatpersonen, Unternehmungen, Genossenschaften, Stiftungen, die Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich sowie Vertretungen der Mietenden und aus dem Quartier.

Mitteilung an den Stadtrat

**1284. 2023/28**

**Schriftliche Anfrage von Heidi Egger (SP), Andreas Kirstein (AL) und 4 Mitunterzeichnenden vom 18.01.2023:**

**Schliessung des «wellfit 11» im Hallenbad Oerlikon, Hintergründe zur Zusammenarbeit mit dem privaten Anbieter, Gründe für die Einstellung des Angebots und mögliche Formen der Weiterführung bis zur Eröffnung des neuen Hallenbads**

Von Heidi Egger (SP), Andreas Kirstein (AL) und 4 Mitunterzeichnenden ist am 18. Januar 2023 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Nach mehr als 30 Jahren wird das wellfit 11 (<http://www.well-fit-11.ch/>) im Hallenbad Oerlikon seinen Betrieb per Ende April 2023 aus wirtschaftlichen Gründen einstellen müssen. Die aktuellen Umsätze liegen deutlich unter denjenigen in der Zeit vor Corona.

Das wellfit im städtischen Hallenbad Oerlikon führt eine Sauna und Fitnessabteilung, bietet Aquafit, Massagen und beliebte Schwimmkurse für Kinder und Leute jeden Alters an, verkauft und vermietet Schwimm- und Badeutensilien. wellfit gehört einer privaten Organisation (Lifetime Fit AG) und beschäftigt im Hallenbad Oerlikon ungefähr 35 Personen mit unterschiedlichen Penssen.

Nun muss das wellfit schliessen. Wie es weitergeht mit den Angeboten ist nicht geklärt.

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

1. Wie ist diese Zusammenarbeit mit einem privaten Anbieter zu Stande gekommen. Was waren die Gründe?
2. Wann hat der Stadtrat erfahren, dass dieser Anbieter sein Angebot einstellen muss?
3. Wie kommt es dazu, dass er seine Angebote einstellen muss?
4. Welche Überlegungen macht sich der Stadtrat, damit diese Angebote weitergeführt werden können, eventuell im Sinne einer Übergangslösung bis zur Eröffnung des neuen Hallenbads Oerlikon?
5. Kann sich der Stadtrat vorstellen, die durch die Bevölkerung sehr geschätzten Angebote selbst zu führen?
6. Kann sich der Stadtrat vorstellen, die durch die Bevölkerung sehr geschätzten Angebote wie im Hallenbad City einer Non-Profit Organisation zu übergeben?
7. Wie gedenkt der Stadtrat vorzugehen, damit solche Angebote dann am neuen Ort sichergestellt werden können?

Mitteilung an den Stadtrat

**1285. 2023/29**

**Schriftliche Anfrage von Moritz Bögli (AL) und Luca Maggi (Grüne) vom 18.01.2023:**

**Sondereinsätze der Stadtpolizei im Zusammenhang mit politischen Veranstaltungen und Demonstrationen, Angaben zu den Einsätzen seit Anfang 2021, Kriterien zu den Einsatzmitteln und den eingesetzten personellen Ressourcen, Verzichtsplanning bei einer Ablehnung der Stellenerhöhung sowie aufgewendete Einsätze und Arbeitsstunden ausserhalb des Stadtgebiets**

Von Moritz Bögli (AL) und Luca Maggi (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In ihrem Bericht zum «Antrag betreffend Stellenerhöhung bei der Stadtpolizei Zürich bis ins Jahr 2030» schreibt die Stadtpolizei, dass sich Einsatzstunden für Sondereinsätze «seit 2011 mehr als verdoppelt haben» und es zunehmend schwieriger werde, die anfallenden Mehrstunden zu kompensieren. Dieser Anstieg an Sondereinsätzen sei stark verknüpft mit der Zunahme von politischen Veranstaltungen und Demonstrationen. Anlässlich dieser Einsätze ist die Stadtpolizei oft mit grossem Aufgebot vor Ort vertreten.

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

1. Wie viele Demonstrationen und Kundgebungen waren seit dem 01. Januar 2021 in der Stadt Zürich mit einem Polizeieinsatz resp. Polizeiaufgebot (unter einem Polizeieinsatz resp. Polizeiaufgebot ist der blosser Einsatz von Einsatzkräften zu verstehen) verbunden? Wir bitten um eine Auflistung nach
  - a. Datum
  - b. Bezeichnung und Anlass der Veranstaltung
  - c. Anzahl anwesende Personen
  - d. Anzahl Polizist\*innen im Einsatz
  - e. ob die «Beweissicherungs- und Festnahmeeinheit» (BFE) eingesetzt wurde
  - f. ob zivil gekleidete Polizist\*innen eingesetzt wurden (bitte auch Anzahl)
  - g. ob das «Dialogteam» eingesetzt wurde
  - h. ob ein Helikopter im Einsatz stand
  - i. ob Drohnen eingesetzt wurden.
2. Anhand welcher Kriterien wird entschieden, ob das «Dialogteam», zivil gekleidete Polizist\*innen, oder die BFE eingesetzt werden? Bitte um Begründung pro Einheit sowie Angabe der Kriterien.
3. Anhand welcher Kriterien wird entschieden, welche Einsatzmittel sowie Ausrüstung bei Einsätzen anlässlich von Kundgebungen und Demonstrationen eingesetzt werden?
4. Anhand welcher Kriterien wird der Einsatz von Drohnen anlässlich von Demonstrationen oder Kundgebungen festgelegt? Werden Drohnen auch zu Überwachungszwecken eingesetzt?
5. Wie wird im Vorfeld einer Kundgebung oder Demonstration die Anzahl benötigter Polizist\*innen festgelegt? Bitte um Angabe der Kriterien. Inwiefern kann diese Zahl anlässlich eines Einsatzes noch auf- oder abgestockt werden?
6. Wie evaluiert die Stadtpolizei ihre Einsätze an Kundgebungen und Demonstrationen? Inwiefern werden diese Erfahrungen in die zukünftige Einsatzplanung integriert?
7. Welcher Anteil der Einsätze an Demonstrationen und Kundgebungen wird durch Regelarbeitszeit bzw. Überzeit geleistet?
8. Wie oft werden Gitter an Fahrzeugen zur Benutzung an politischen Kundgebungen oder Demonstrationen angebracht? Wie oft werden diese für Strassensperren eingesetzt? Wie oft für Einkesselungen? Wie oft werden Gitter bestellt und danach nicht benötigt? Inwiefern werden Einsätze von Gitter zu diesen zwei Zwecken geplant?
9. Der Kommandant der Stadtpolizei meinte in einem Interview, dass ohne Stellenerhöhung eine Verzichtsplanning nötig wäre. Wie würde eine solche Verzichtsplanning in Bezug auf Demonstrationen und Kundgebungen aussehen?
10. Wie viele Einsätze hat die Stadtpolizei seit 2019 im Zusammenhang mit der «Vereinbarung über die interkantonalen Polizeieinsätze (IKAPOL)» ausserhalb des städtischen Gebiets durchgeführt? Wie viele Arbeitsstunden wurden dafür aufgewendet?
11. Falls die angefragten Daten nicht erfasst werden, wird der Stadtrat diese künftig erfassen? Inwiefern könnten diese Daten im Nachhinein öffentlich zugänglich gemacht werden? Können diese Daten z.B. künftig im Jahresbericht des Sicherheitsdepartment veröffentlicht werden?

Mitteilung an den Stadtrat

**1286. 2023/30**

**Schriftliche Anfrage von Dominik Waser (Grüne) und Sibylle Kauer (Grüne) vom 18.01.2023:**

**Solarausbau in der Stadt, Gründe für den langsamen Ausbau, Massnahmen zur besseren Ausnutzung des Potenzials, Rechnungsstellung des ewz für den Strom aus Eigenproduktion, Hintergründe zur Bemessung des Strompreises sowie Beurteilung der Gründe für die hohen Preise**

Von Dominik Waser (Grüne) und Sibylle Kauer (Grüne) ist am 18. Januar 2023 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Der Solarausbau in der Stadt Zürich hinkt anderen Städten hinterher. Noch immer sind nur ca. 3,2 % der geeigneten Dachflächen in der Stadt mit PV-Anlagen ausgestattet. Dies hängt einerseits am ungenügenden PV-Zubau auf den städtischen Liegenschaften, andererseits daran, dass die privaten Immobilienbesitzer:innen nicht rasch genug zubauen. Dabei sind insbesondere Mehrfamilienhäuser im Rückstand. Bis 2018 waren dafür wesentlich die Gesetzesgrundsätze verantwortlich. Mit der 2018 beschlossenen Energiestrategie gibt es ein passendes Geschäftsmodell für Mehrfamilien(miet)häuser. «Zusammenschluss zum Eigenverbrauch», abgekürzt ZEV – und ermöglicht, dass Vermietende den Solarstrom vom eigenen Dach an ihre Mieter:innen verkaufen können. Auch für Stockwerkeigentum taugen ZEV. Leider gibt es bis jetzt in der Stadt Zürich sehr wenige Beispiele für deren Umsetzung, obwohl riesiges Potenzial bestünde.

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

1. Wo sieht der Stadtrat die Gründe, dass noch sehr wenige Mehrfamilien- und Miethäuser eine PV-Anlage installiert haben? Bitte um Aufzählung
2. Was tut der Stadtrat, um dieses riesige PV-Potenzial zu fördern bzw. besser auszunutzen? Bitte um Aufzählung der Massnahmen
3. Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Stadt bzw. das EWZ für den Umstand, dass noch immer sehr wenige Mehrfamilien- und Miethäuser keine PV-Anlage installiert haben, Mitverantwortung trägt? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum?
4. Wie kommt es zustande, dass eine Person, die in einer Genossenschaft mit eigener PV-Produktion wohnt, auf der Stromrechnung für den Strom aus Eigenproduktion («Eigenproduktion Mieteranteil») 23 Rappen im NT und HT bezahlt? Da dies kein fiktives Beispiel ist, sondern auf mehreren Stromrechnung von unterschiedlichen Siedlungen in der Stadt Zürich basiert, bei denen die Rechnungsstellung das EWZ ist, wird um eine Antwort inkl. Berechnungsbeispiel gebeten.
5. Wie kann es sein, dass wie im oben genannten Beispiel mehr für den Strom aus Eigenproduktion als für Strom der EWZ (ewz.natur) bezahlt werden muss? Bitte um ausführliche Beantwortung
6. Sind die Beispiele in Frage Nr. 4 als Indiz zu deuten, dass Kund:innen zu viel für Strom aus Eigenproduktion bezahlen? Falls ja, warum? Falls nein, wo liegt der Grund für die hohen Preise (23 Rp. / kWh)? Bitte um Aufzählung aller möglichen Gründe.

Mitteilung an den Stadtrat

**1287. 2023/31**

**Schriftliche Anfrage von Martin Götzl (SVP) und Reto Brüesch (SVP) vom 18.01.2023:**

**Jugendkriminalität und -gewalt im Kreis 11, eingegangene Anzeigen seit Anfang 2022, Beurteilung der Zunahme der Straftaten, eingeleitete Massnahmen, Einbezug ortsansässiger Quartierorganisationen, Nichtverfügbarkeit der Polizei und Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit**

Von Martin Götzl (SVP) und Reto Brüesch (SVP) ist am 18. Januar 2023 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Im florierenden und überproportional wachsenden Kreis 11 herrschen im öffentlichen Raum bezüglich Jugendvergehen und -kriminalität nicht tolerierbare Zustände. Sogenannte Hotspots sind unter anderem der Marktplatz Oerlikon, der MFO-Park, der Bahnhof Oerlikon sowie in Affoltern das Grossgebiet um den Zehntenhausplatz. In Seebach betreffen diese Missstände verschiedene Bushaltestellen oder auch die Grossräume um die Quartierzentren.

Die Angst und Schrecken verbreitenden Jugendlichen verändern ihren Standort laufend und tauchen immer wieder an anderen Orten auf. Jugendliche in Banden verbreiten Drohungen, Druckversuche, Erpressungen und auch Gewalt. Häufig betroffen von diesen Vergehen sind Jugendliche. Aber auch Erwachsene, insbesondere in letzter Zeit auch ältere Menschen.

Kürzlich in den Medien titelte die Gratiszeitung 20min.ch in einem Artikel dazu mit «Jugendgang macht Seebach unsicher – (die älteren Leute fürchten sich)». In Seebach kam es Ende 2022 zu einem Polizeieinsatz, nachdem Jugendliche versuchten, eine Person auszurauben. Laut eines Anwohners ist diese Jugendgruppe im Quartier bekannt, weil sie wiederholt Angst und Schrecken verbreitet.

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

1. Wie viele Anzeigen gingen seit dem 1. Januar 2022 bei der Stadtpolizei Zürich ein, welche dem Kreis 11 und den Jugendlichen zugeordnet werden können? Welche Vergehen waren darin enthalten? Wir bitten um detaillierte Auflistung der verschiedenen Deliktarten.
2. Wie beurteilt der Stadtrat die allfällige Zunahme der Straftaten, welche den «Jugendbanden» zugeordnet werden können? Gibt es Statistiken, welche zeigen ob und wie gross die Zunahme dieser Vergehen ist?
3. Konnten seit dem 1. Januar 2022 die im Zusammenhang mit der Anzeige stehenden Verantwortlichen oder die vermeintlichen Straftäter/-innen identifiziert werden? Wenn ja, in wie vielen Fällen der Anzeigen? Wenn nein, weshalb nicht?
4. Welche präventiven, interventiven und repressiven Massnahmen wurden bisher eingeleitet, um diesen nicht tolerierbaren Zustände Einhalt zu gebieten?
5. Werden die ortsansässigen Quartierorganisationen für mögliche Lösungsfindungen auch mit einbezogen?
6. Im Zusammenhang mit dem aktuellen Vorfall an der Seebacherstrasse (Lärmbelästigung, Beschimpfung, vermeintliche Drohung) in der Nacht vom 13. Januar auf den 14. Januar 2023 meldete sich ein Bewohner bei der Stadtpolizei mit der Erwartung, dass sich Frontpolizisten diesen Unannehmlichkeiten annehmen. Eine freundliche Dame der Notrufzentrale entgegnete dem Anrufer, dass bedauerlicherweise keine Patrouille vor Ort kommen kann, da kein freies Fahrzeug zur Verfügung stehe. In prozentual wie vielen Fällen werden Meldungen von besorgten oder aufgebrachtten Bürgern oder Bürgerinnen mit Nichtverfügbarkeit abgefertigt? Weshalb werden Personal und Einsatzmittel nicht adäquat bereitgestellt?
7. Die Polizeikräfte der Stadt Zürich haben Personalmangel und Überstunden, deswegen wurden teilweise die Einsatzeinheiten in den Quartierwachen reduziert. Der Gemeinderat hat Stellenaufstockungen teilweise nicht in der Mehrheit überwiesen. Mit welchen Massnahmen gedenken die Verantwortungsträger, die entstandenen und vorherrschenden Sicherheitsbedenken im Kreis 11 zu lösen, auch in Anbetracht an das voraussehbare weitere Wachstum in Zürich-Nord?
8. Im Jahr 2019 kam es um das Seebecken zu vermehrter Jugendgewalt, woraufhin der Stadtrat im Jahr 2020 das Präventionsprojekt «Surplus» gestartet hat, um den öffentlichen Raum wieder sicherer zu gestalten. Dazu wollen wir wissen, ob dieses Projekt auf die ganze Stadt und die sogenannten Brennpunkte in den Quartieren in Zürich Nord ausgeweitet wurde und was dabei für Einsatzgebiete im Focus standen.

Mitteilung an den Stadtrat



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

**1288. 2021/487**

**Weisung vom 08.12.2021:**

**Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts betreffend Weiterentwicklung des flexiblen Altersrücktritts**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 26. Oktober 2022 ist am 2. Januar 2023 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 25. Januar 2023.

Nächste Sitzung: 25. Januar 2023, 17 Uhr.