



## Substanzielles Protokoll 183. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 26. Januar 2022, 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr, in der Halle 9  
der Messe Zürich

---

Vorsitz: Präsident Mischa Schiwow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Suzanne Steiner

Anwesend: 118 Mitglieder

Abwesend: Maya Kägi Götz (SP), Andreas Kirstein (AL), Maleica Landolt (GLP),  
Albert Leiser (FDP), Liv Mahrer (SP), Claudia Rabelbauer (EVP), Marcel Tobler (SP)

---

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

- |    |                          |   |            |
|----|--------------------------|---|------------|
| 1. |                          | Mitteilungen  |            |
| 2. | <a href="#">2021/471</a> | * Weisung vom 01.12.2021:<br>Elektrizitätswerk, Teilprojektierung Energieverbund CoolCity,<br>Projektierungskredit  | VIB        |
| 3. | <a href="#">2021/502</a> | * Weisung vom 15.12.2021:<br>Elektrizitätswerk, Ausbau der thermischen Netze des<br>Elektrizitätswerks, Rahmenkredit  | VIB        |
| 4. | <a href="#">2021/505</a> | * Weisung vom 15.12.2021:<br>Elektrizitätswerk, Vorinvestitionen Energieverbund Höngg-<br>Zentrum, Objektkredit   | VIB        |
| 5. | <a href="#">2022/9</a>   | * Weisung vom 12.01.2022:<br>Amt für Städtebau, Teilrevision Bau- und Zonenordnung,<br>Zonenplanänderung «Hasenrain», Zürich Albisrieden, Kreis 9,<br>Festsetzung, Nutzungskonzept Hasenrain, Abschreibung<br>Dringliche Motion | VHB        |
| 6. | <a href="#">2022/20</a>  | * Weisung vom 19.01.2022:<br>Immobilien Stadt Zürich, Neubau Sekundarschulanlage<br>Im Isengrind, Objektkredit  | VHB<br>VSS |
| 7. | <a href="#">2022/13</a>  | *<br>E Postulat von Beat Oberholzer (GLP), Pascal Lamprecht (SP)<br>und 2 Mitunterzeichnenden vom 12.01.2022:<br>Verlängerung des Pilotprojekts Pikmi sowie Ausdehnung auf<br>weitere Stadtgebiete und das Nachtnetz            | VIB        |

8.	<a href="#">2022/14</a>	* E	Postulat von Severin Meier (SP), Matthias Renggli (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 12.01.2022: Seebecken im Bereich Strandbad Tiefenbrunnen bis zum Park beim Fährsteg Tiefenbrunnen, Umgestaltung zu einer attraktiven Verlängerung der Seepromenade	VTE
9.	<a href="#">2022/15</a>	* E	Postulat von Matthias Renggli (SP), Severin Meier (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 12.01.2022: Realisierung von Badebuchten zwischen dem Hafen Riesbach und dem Strandbad Tiefenbrunnen unter Erzielung eines ökologischen Mehrwerts	VSS
10.	<a href="#">2022/8</a>	*	Einzelinitiative von Serap Kahrman vom 04.01.2022: Pilotprojekt für die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs mittels einer City-Maut	
11.	<a href="#">2019/43</a>		Weisung vom 05.01.2022: Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke, Antrag auf zweite Fristerstreckung	VTE
12.	<a href="#">2019/129</a>		Weisung vom 12.01.2022: Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Antrag auf zweite Fristerstreckung	VTE
13.	<a href="#">2021/399</a>		Weisung vom 06.10.2021: Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Riedhof, Erweiterung, Projektierungskredit, Erstellung Provisorien, Objektkredit	VHB VSS
20.	<a href="#">2020/325</a>	E/T	Postulat von Simone Brander (SP), Barbara Wiesmann (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020: Befreiung der Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr	VTE
21.	<a href="#">2020/327</a>	E/A	Postulat von Olivia Romanelli (AL), Markus Knauss (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020: Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Brunaubgebiet mit mehreren Riegeln	VTE
22.	<a href="#">2020/414</a>	E/A	Postulat von Martina Zürcher (FDP) und Ernst Danner (EVP) vom 23.09.2020: Entfernung der Abstimmungs-Banner im öffentlichen Raum	VTE
23.	<a href="#">2020/433</a>	A	Motion von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 30.09.2020: Realisierung einer Unterführung für den motorisierten Individualverkehr im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Zürich-Seebach	VTE

- |     |                          |     |   |     |
|-----|--------------------------|-----|---|-----|
| 24. | <a href="#">2020/436</a> | E/A | Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 30.09.2020:<br>Konzept für gute und sichere Lösungen für Velofahrende bei Kreuzungen und Querungen von Strassen  | VTE |
| 25. | <a href="#">2020/453</a> | E/A | Postulat von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 21.10.2020:<br>Elektrifizierung von öffentlichen Parkplätzen in der Blauen Zone durch vorrangig private Anbieter  | VTE |
| 26. | <a href="#">2020/471</a> | E/A | Postulat von Simon Diggelmann (SP), Markus Knauss (Grüne) und 6 Mitunterzeichnenden vom 28.10.2020:<br>Entlastung der Hardturmstrasse zwischen der Förrlibuckstrasse und dem Hardturmareal vom Durchgangsverkehr  | VTE |
| 27. | <a href="#">2020/482</a> | E/A | Postulat von Simon Diggelmann (SP) und Res Marti (Grüne) vom 04.11.2020:<br>Flächendeckende Öffnung der Quartierstrassen mit Tempo 30 in beide Richtungen für Velofahrende  | VTE |
| 28. | <a href="#">2020/484</a> | E/A | Postulat von Pascal Lamprecht (SP), Natalie Eberle (AL) und 1 Mitunterzeichnenden vom 04.11.2020:<br>Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen im Letzigraben und den angrenzenden Quartierstrassen sowie Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs | VTE |
| 29. | <a href="#">2020/499</a> | E/A | Postulat von Sebastian Vogel (FDP) und Hans Dellenbach (FDP) vom 11.11.2020:<br>Vollständige Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz   | VTE |
| 30. | <a href="#">2020/501</a> | E/A | Postulat von Olivia Romanelli (AL) und Brigitte Fürer (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 11.11.2020:<br>Schaffung einer ökologisch wertvollen Fläche zur Förderung der Biodiversität im Gebiet zwischen dem Albigüetliweg und dem Brunaupark         | VTE |

\* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

## Persönliche Erklärung:

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) hält eine persönliche Erklärung zur Behandlung von Geschäften in Form einer reduzierten Debatte.

## **G e s c h ä f t e**

**4893. 2021/471**

**Weisung vom 01.12.2021:**

**Elektrizitätswerk, Teilprojektierung Energieverbund CoolCity, Projektierungskredit**

Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom  
24. Januar 2022

**4894. 2021/502**

**Weisung vom 15.12.2021:**

**Elektrizitätswerk, Ausbau der thermischen Netze des Elektrizitätswerks, Rahmen-  
kredit**

Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom  
24. Januar 2022

**4895. 2021/505**

**Weisung vom 15.12.2021:**

**Elektrizitätswerk, Vorinvestitionen Energieverbund Höngg-Zentrum, Objektkredit**

Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom  
24. Januar 2022

**4896. 2022/9**

**Weisung vom 12.01.2022:**

**Amt für Städtebau, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Zonenplanänderung  
«Hasenrain», Zürich-Albisrieden, Kreis 9, Festsetzung, Nutzungskonzept  
Hasenrain, Abschreibung Dringliche Motion**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom  
24. Januar 2022

**4897. 2022/20**

**Weisung vom 19.01.2022:**

**Immobilien Stadt Zürich, Sekundarschulanlage Im Isengrind, Neubau, Objektkredit**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom  
24. Januar 2022

**4898. 2022/13**

**Postulat von Beat Oberholzer (GLP), Pascal Lamprecht (SP) und 2 Mitunterzeich-  
nenden vom 12.01.2022:**

**Verlängerung des Pilotprojekts Pikmi sowie Ausdehnung auf weitere Stadtgebiete  
und das Nachnetz**

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4899. 2022/14**

**Postulat von Severin Meier (SP), Matthias Renggli (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 12.01.2022:**

**Seebecken im Bereich Strandbad Tiefenbrunnen bis zum Park beim Fährsteg Tiefenbrunnen, Umgestaltung zu einer attraktiven Verlängerung der Seepromenade**

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4900. 2022/15**

**Postulat von Matthias Renggli (SP), Severin Meier (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 12.01.2022:**

**Realisierung von Badebuchten zwischen dem Hafen Riesbach und dem Strandbad Tiefenbrunnen unter Erzielung eines ökologischen Mehrwerts**

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4901. 2022/8**

**Einzelinitiative von Serap Kahrman vom 04.01.2022:**

**Pilotprojekt für die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs mittels einer City-Maut**

Der Geschäftsleitung des Gemeinderats ist am 4. Januar 2022 von der Stimmberechtigten Serap Kahrman eine Einzelinitiative eingereicht worden (vergleiche Beschluss-Nr. 4845/2022).

Die Einzelinitiative bedarf zur weiteren Behandlung der vorläufigen Unterstützung von mindestens 42 Mitgliedern des Gemeinderats (§ 139 Abs. 2 Gesetz über die politischen Rechte [GPR] in Verbindung mit Art. 32 Abs. 3 Gemeindeordnung).

Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative stimmen 21 Ratsmitglieder, womit das Quorum nicht erreicht ist.

Das Geschäft ist erledigt (§ 139 Abs. 3 GPR).

Mitteilung an den Stadtrat und an Serap Kahrman, Birchstrasse 118, 8050 Zürich

**4902. 2019/43**

**Weisung vom 06.01.2021:**

**Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke, Antrag auf zweite Fristerstreckung**

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Dringlichen Motion GR Nr. 2019/43.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

**STR Richard Wolff:** *Die Motion verlangt zwei Dinge. Die eine Forderung ist bereits erfüllt, die andere aus guten Gründen noch nicht, weshalb wir eine zweite Fristerstreckung beantragen. Erfüllt ist der Verzicht auf die Sanierung der Zollbrücke bei gleichzeitiger Umgestaltung: Wir haben das damalige Projekt zurückgezogen und nur die minimal notwendige Sanierung vorgenommen. Der zweite Teil der Motion beauftragt den Stadtrat, die Tramhaltestelle auf die Zollbrücke zu verschieben. Dafür braucht es eine Fristerstreckung, weil das Gebiet rund um den Bahnhof bis zum Central mit einem «Masterplan HB/Central» integral geplant wird. Wir müssen diese Ergebnisse abwarten. Es sind also weder Unwille noch Unvermögen für die zweite Fristerstreckung verantwortlich. Es besteht im Gegenteil der Wille zu einer gesamthaften Planung inklusive dieser Motion; der ganze Stadtraum soll strategisch betrachtet werden. Die zweite Stufe der Testplanung wird Mitte 2022 abgeschlossen und die anschliessende Synthese dauert bis ins Jahr 2023. Auf dieser Grundlage können die weiteren Projekte ausgelöst werden und ich bitte Sie nochmals um ein wenig Geduld und Zustimmung zu dieser zweiten Fristerstreckung.*

Weitere Wortmeldung:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Die Begründung für diese Fristerstreckung ist etwas dünn. Üblicherweise hätten wir die Weisung in die Kommission überwiesen, um detaillierter informiert zu werden. Der Stadtrat hat im vergangenen Jahr nichts projektiert und wird das auch im kommenden Jahr nicht, daher gibt es nichts zu berichten. Die erste Fristerstreckung läuft im April 2022 ab, weshalb es eine zweite braucht. Weil bis ins Jahr 2024 gar nichts gemacht werden wird, müsste der Stadtrat eigentlich anfangs 2023 eine Weisung zur Abschreibung der Motion vorlegen. Ich kann den Optimismus von Stadtrat Richard Wolff nicht teilen. Die heutige Tramhaltestelle muss wegen des Velotunnels provisorisch in die Limmatstrasse verlegt werden, danach wird sie am alten Ort wiederhergestellt, was zusammen 2 Millionen Franken kostet. Ich betrachte das als eine Verschleuderung von Steuergeldern. Wegen dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) darf die Haltestelle so gar nicht wiederaufgebaut werden: Bis Ende 2023 müssen alle Haltestellen BehiG-konform sein. Es gibt genügend Gründe, erste Planungsschritte jetzt schon an die Hand zu nehmen. Wir stimmen der Fristerstreckung daher nur zähneknirschend zu.*

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 109 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 17. April 2019 überwiesenen dringlichen Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke, wird um weitere zwölf Monate bis zum 17. April 2023 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

**4903. 2019/129**

**Weisung vom 27.01.2021**

**Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Antrag auf zweite Fristerstreckung**

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Dringlichen Motion GR Nr. 2019/129.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

**STR Richard Wolff:** *Ich komme nicht gern mit einer zweiten Fristerstreckung, aber die Abklärungen sind nicht nur aufwändig, sondern wurden auch wegen Corona gebremst. Inzwischen liegen erste, erfreuliche Ergebnisse vor: Die Berechnungen zeigen, dass eine Spurreduktion zwischen den Knoten an der Thurgauerstrasse in beiden Richtungen möglich ist. Die Leistungsfähigkeit bleibt gewährleistet, solange an den Knoten eine Spuraufteilung erfolgt. Zwischen den Knoten kann man also durchaus abbauen, aber an den Knoten selbst muss es wie im heutigen Bestand bleiben. Die Machbarkeit wurde fundiert abgeklärt – Phase I ist somit erfüllt. In der Phase II bis im Frühling 2022 braucht es eine ebenso fundierte Massnahmenplanung. Diese wird zeigen, wie die Strasse betrieblich umgestaltet werden kann, damit der Strassenraum im Sinne der Motion optimiert wird. Die Umsetzungsplanung dauert bis im Sommer 2022; darauf aufbauend können konkrete Projekte ausgelöst werden. Um das grösstmögliche Potenzial zur Aufwertung der Thurgauerstrasse ausschöpfen zu können, ist diese Fristverlängerung erforderlich.*

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

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 12. Juni 2019 überwiesenen Motion, GR Nr. 2019/129, von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 3. April 2019 betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, wird um weitere zwölf Monate bis zum 12. Juni 2023 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

**4904. 2021/399**

**Weisung vom 06.10.2021:**

**Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Riedhof, Erweiterung, Projektierungskredit, Erstellung Provisorien, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Durchführung eines Projektwettbewerbs und die Ausarbeitung des Bauprojekts zur Erweiterung der Schulanlage Riedhof, Quartier Höngg, werden zusätzliche Projektierungsausgaben von Fr. 7 000 000.– bewilligt. Damit erhöht sich der vom Vorsteher des Hochbaudepartements mit Verfügung Nr. 210402 am 20. Juli 2021 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 200 000.– auf Fr. 7 200 000.–.
2. Für die Erstellung des Schulprovisoriums und die Grundstückmiete wird in Ergänzung zu Dispositiv-Ziffer 1 ein zusätzlicher Objektkredit von Fr. 7 250 000.– bewilligt (Preisstand 1. April 2021, Zürcher Index der Wohnbaupreise). Damit erhöht sich der Gesamtkredit auf Fr. 14 450 000.–.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Mark Richli (SP):** Es geht um die Erweiterung und das Provisorium der Schulanlage Riedhof. Der Bedarf im Gebiet rund um die Schulanlage ist ausgewiesen, es wird in der nächsten Zeit sehr viel mehr Klassen geben. Darum beantragt der Stadtrat einen Projektierungskredit von 7,2 Millionen Franken für einen Erweiterungsbau für 21 Klassen, während der im Inventar gelistete Bestandesbau mit 9 Klassen bestehen bleibt. Das Schulhaus Lachenzelg bleibt und das Schulhaus Pünten wird zum Kindergartenhaus. Kurzfristig braucht es auch eine Pavillon-Anlage als Provisorium, wofür der Stadtrat einschliesslich Grundstückmiete einen Objektkredit von 7,25 Millionen Franken beantragt. Die Kommissionsmehrheit von Links und der Mitte ist überzeugt, dass es diesen Gesamtkredit von 14,45 Millionen Franken braucht. Die FDP war an der Abstimmung nicht dabei, wir hoffen aber auf Zustimmung. Der Grund für die ablehnende Position der Minderheit ist uns nicht bekannt, da sie in der Debatte keine relevanten Fragen oder Anträge gestellt hat.

Kommissionsminderheit:

**Roger Bartholdi (SVP):** Wir haben unsere Haltung mehrfach geäussert, darum erstaunt mich die Ahnungslosigkeit des Vorredners. Warum braucht man überhaupt so viele Schulhäuser in der Stadt Zürich? Das hat natürlich mit der massiven Einwanderung zu tun: Innerhalb der letzten acht Jahre haben die Schülerzahlen teils um 20 bis 25 Prozent zugenommen. Dass dafür mehr Platz geschaffen werden muss, ist unbestritten. Uns stellt sich aber die Frage wie. In der Richtplandebatte haben wir gesehen, dass Flächen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen. In der Weisung zeigt eine Tabelle die geplante Aufteilung des Schulhauses: 24 Klassenzimmer und weitere 39 Räume. Dieses Verhältnis stimmt für uns nicht. Hausdienst, Gebäudetechnik und diverse Räume fürs Schulpersonal sind unbestritten. Die zusätzlichen Räume aber verteuern das Projekt, während sie oft leer stehen respektive nicht oft genutzt werden. Auch ökologisch ist das nicht sinnvoll, da sie gereinigt sowie beheizt werden müssen und Freiflächen wegnehmen. Man sollte Räume für mehrere Aktivitäten nutzen. Beispielsweise werden auf dem Land mehrere Klassen im gleichen Zimmer unterrichtet und die Qualität ist dabei nicht schlechter. Auch in der Stadt wurde vor 20 Jahren der gleiche Service in weniger Räumen geleistet. Es geht nicht um eine Sparmassnahme, sondern um die erwähnten Nachteile dieser immensen Anzahl Räume, die oft leer stehen – deshalb lehnen wir die Weisung ab.

### Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Mark Richli (SP), Referent; Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Natalie Eberle (AL), Simone Hofer Frei (GLP), Christina Horisberger (SP), Maya Kägi Götz (SP), Ursula Näf (SP), Urs Riklin (Grüne), Shaibal Roy (GLP)  
Minderheit: Roger Bartholdi (SVP), Referent; Präsident Stefan Urech (SVP)  
Abwesend: Vizepräsidentin Yasmine Bourgeois (FDP), Christian Huser (FDP)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 99 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

### Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit: Mark Richli (SP), Referent; Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Natalie Eberle (AL), Simone Hofer Frei (GLP), Christina Horisberger (SP), Maya Kägi Götz (SP), Ursula Näf (SP), Urs Riklin (Grüne), Shaibal Roy (GLP)  
Minderheit: Roger Bartholdi (SVP), Referent; Präsident Stefan Urech (SVP)  
Abwesend: Vizepräsidentin Yasmine Bourgeois (FDP), Christian Huser (FDP)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Durchführung eines Projektwettbewerbs und die Ausarbeitung des Bauprojekts zur Erweiterung der Schulanlage Riedhof, Quartier Höngg, werden zusätzliche Projektierungsausgaben von Fr. 7 000 000.– bewilligt. Damit erhöht sich der vom Vorsteher des Hochbaudepartements mit Verfügung Nr. 210402 am 20. Juli 2021 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 200 000.– auf Fr. 7 200 000.–.
2. Für die Erstellung des Schulprovisoriums und die Grundstückmiete wird in Ergänzung zu Dispositiv-Ziffer 1 ein zusätzlicher Objektkredit von Fr. 7 250 000.– bewilligt (Preisstand 1. April 2021, Zürcher Index der Wohnbaupreise). Damit erhöht sich der Gesamtkredit auf Fr. 14 450 000.–.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 2. Februar 2022 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist 4. April 2022)

Die Behandlung der nachfolgenden Geschäfte erfolgt als reduzierte Debatte gemäss Art. 190 GeschO GR.

**4905. 2020/325**

**Postulat von Simone Brander (SP), Barbara Wiesmann (SP) und 5 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020:**

**Befreiung der Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr**

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

***Simone Brander (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2739/2020): Das Postulat fordert eigentlich etwas Selbstverständliches, nämlich, wie der Durchgangsverkehr von den Quartierstrassen ferngehalten werden kann. Es irritiert, dass die Forderung nicht bereits erfüllt ist. Im Sommer 2020 haben Barbara Wiesmann (SP) und ich die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2020/330 mit Fragen zum Durchgangsverkehr eingereicht. Der motorisierte Durchgangsverkehr – also Verkehr, der ohne Ziel im Quartier nur hindurchfährt – belastet die betroffenen Quartiere mit Lärm, Abgas und gefährlichen Situationen. Dies führt zu einer geringeren Aufenthaltsqualität, macht krank und verursacht Stress. Zur Eindämmung dieses Verkehrs bedarf es verlässlicher Zahlen, weshalb uns die Anzahl und Herkunft der Fahrzeuge, und ob zu einem bestimmten Zeitpunkt auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen wird, interessiert haben. Die Antwort auf unsere Schriftliche Anfrage hat gezeigt, dass es aktuell keine systematischen Messungen zum Durchgangsverkehr gibt, sondern nur Messungen in Einzelfällen: In der Uraniastrasse wurden erhebliche 10 Prozent Durchgangsverkehr gemessen. Genauso wenig gibt es flächendeckende Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr. Die Quartiere leiden unter den negativen Auswirkungen, weil der Durchgangsverkehr immer wieder kommunale Strassen als Abkürzung nutzt. Wir gehen davon aus, dass die folgenden Strassen besonders unter ortsfremdem Durchgangsverkehr leiden und davon befreit werden sollen: Nidelbad-, Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse in Wollishofen, Regensdorferstrasse in Höngg, Hardturmstrasse im Escher-Wyss-Quartier und Freiestrasse in Hottingen. Wenn es uns gelingt, die Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr zu befreien, erhöhen wir die Lebensqualität und kommen den Grundsätzen im Richtplan nach.*

***Dominique Zygmunt (FDP)** begründet den namens der FDP-Fraktion am 2. September 2020 gestellten Textänderungsantrag: Das Postulat macht «Pflästerli-Politik» für eine Wunde, die die linke Verkehrspolitik selber aufgerissen hat. Es ist logisch: Selbstverständlich sollen Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr befreit sein. Das Ziel unterstützt die FDP seit jeher. Daher unterstützen wir auch Tempo 30 auf Quartierstrassen und in der Konsequenz generell Tempo 50 auf Hauptverkehrsstrassen. Einem Navigationssystem ist es grundsätzlich egal, auf welcher Art von Strasse oder durch welche Zone Sie in der Stadt von A nach B fahren – es sucht sich einfach den schnellsten Weg. Wenn alle Strassen gleich langsam sind, ist die kürzeste Strecke der schnellste Weg und der führt dann leider oft durchs Quartier. Mit Ihrer Politik und dem kommunalen Richtplan haben Sie Ihre Verkehrsforderungen umgesetzt, um nachher mit einem Postulat wie diesem zu korrigieren, was mit Ihrer früheren Politik verursacht wurde. Wie wollen Sie diese Forderung erreichen, wenn Sie das Tempo nicht mehr weiter senken können? Sie haben nur die Möglichkeit, die Quartierstrassen zu unterbrechen und damit den Verkehr für alle zu blockieren – das ist kein Weg, den wir unterstützen können. Wir schlagen Ihnen darum eine Textänderung vor, um dies zu korrigieren und die Quartiere tatsächlich vom Durchgangsverkehr zu befreien. Falls die Textänderung nicht angenommen wird, lehnen wir das Postulat ab.*

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Durchgangsverkehr von den Quartierstrassen ferngehalten werden kann, indem auf Durchgangsstrassen Tempo 50 und auf Quartierstrassen Tempo 30 gilt.

Weitere Wortmeldungen:

**Derek Richter (SVP):** *An der Hardturmstrasse manifestiert sich exemplarisch die linke Salamtaktik, wenn es um «Züri autofrei» geht. Man hat von einer vierspurigen auf eine zweispurige Strasse reduziert, hat Tempo 30 und ein Nachtfahrverbot eingeführt und als «Tüpfelchen auf dem i» eine Ampelsteuerung eingerichtet. Das alles mit dem Prädikat besonders sinnlos und anwohnerschädigend. Erschwerend kommt der lärmintensive Belag hinzu, der dringend saniert werden müsste. Verschwiegen wurde das dortige, auf Warenlieferungen angewiesene Gewerbe. Es handelt sich eben nicht um eine Quartierstrasse, sondern eine Sammelstrasse, die die Entleerung der Stadt vom Escher-Wyss-Platz her gewährleistet. Daher verbietet sich Tempo 30 schon per se. Durch die Einführung von Tempo 30 auf der anderen Seite der Limmat auf der Strasse «Am Wasser» wurde die Hardturmstrasse zusätzlich belastet. Auch die Anwohner der Bernoullihäuser haben grösstenteils ein eigenes Auto. Ein Mitglied unserer Fraktion wohnt an der Hardturmstrasse und bestätigt, dass das Tram das einzige ist, das nervt. Selbst an der Rebbergstrasse in Höngg hört man vor allem die Trams von der Hardturmstrasse. Die SVP lehnt das Postulat ab.*

**Simone Brander (SP)** *ist mit der Textänderung nicht einverstanden: Die Umweltschutz- und die Lärmschutzgesetzgebung schreiben Massnahmen an der Quelle vor, wenn die Lärmschutzwerte überschritten werden und die Massnahmen verhältnismässig sind. Man kann nicht pauschal sagen, auf den einen Strassen gilt Tempo 50, auf den anderen Tempo 30. Der Stadtrat hat in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage gewisse Massnahmen aufgezählt: Neben Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30 sind auch Begegnungszonen mit Tempo 20 oder Einbahnregimes, Fahrverbote mit Ausnahmen oder bauliche Trennungen möglich. Es gibt vielfältige Massnahmen und Beispiele, aber eben nicht systematische, um alle belasteten Menschen vor Durchgangsverkehr zu schützen.*

Das Postulat wird mit 77 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4906. 2020/327**

**Postulat von Olivia Romanelli (AL), Markus Knauss (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020:**

**Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Brunaugebiet mit mehreren Riegeln**

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

**Olivia Romanelli (AL)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2741/2020): Der Wunsch nach einer wirksamen Verkehrsberuhigung mit Riegeln hat im Brunau-Quartier eine lange Geschichte: Bereits ungefähr anfangs der 80er-Jahre haben sich die Anwohnenden für ihren Lebensraum eingesetzt und gegen Durchgangsverkehr gewehrt. Im Gebiet Brunau fahren täglich fast 10 000 Fahrzeuge durch die dicht bewohnten Quartierstrassen; zwischen dem Morgental und der Bederstrasse leiden rund 4000 Anwohnerinnen nicht nur unter Lärm und Feinstaubemissionen, sondern auch unter den sonstigen Einschränkungen einer so dicht befahrenen Strasse. Die Schneise stört das Zusammenleben im Quartier, Kinder und Ältere haben oft Mühe die Strasse zu queren. Auch auf dem Trottoir ist es nicht sicher: Auf der schmalen Waffenplatzstrasse werden Velos aufs Trottoir abgedrängt und sogar Autos überholen die stehenden Autokolonnen*

*manchmal via Trottoir. Die Busse der Linien 72 und 66 stecken morgens täglich im Stau. Ganz schräg in der Landschaft steht die Autobahnausfahrt, die direkt in eine Quartierstrasse mündet; diese gehört geschlossen. Die Mutschellen-, Waffenplatz- und Rietterstrasse sind seit jeher als Quartierstrasse ohne übergeordnete Funktion klassiert und Teil der neu im Richtplan festgehaltenen Velovorzugsrouten. Sie sollten grundsätzlich frei von motorisiertem Individualverkehr (MIV) gestaltet sein. Es gibt genügend parallel verlaufende Verbindungsstrassen vom See bis zur Allmend. Mit der West-Umfahrung werde das Problem gelöst, hatte man damals versprochen. Doch wie immer hat der Verkehr mit dem Bau neuer Strassen zugenommen. Das Quartier wird seither vertröstet. Die Verkehrsmenge nimmt laufend zu, die Autos werden grösser und die Geduld schwindet. Die Stadt hat dies endlich erkannt: Zurzeit finden eine umfangreiche Verkehrszählung und Workshops mit Quartiergruppen statt, wie und wo Riegel gesetzt werden sollen. Es besteht Hoffnung, dass diese langwierige Geschichte zu einem guten Ende kommt.*

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 2. September 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Wieder ein Vorstoss, der die Salamiaktik von Links-Grün bestätigt: Zürich soll autofrei sein. Im Quartier Brunau ist es eben kein Durchgangsverkehr, sondern Quell- und Zielverkehr in die Stadt hinein und hinaus. Als Randbezirk hat der Kreis 2 die Funktion einer Ein- und Ausfallachse. Mit der gesteigerten Bevölkerungszahl und Mobilität wird der Verkehr wohl elektrischer, aber sicher nicht weniger. Die erwähnten flankierenden Massnahmen an der Weststrasse sind Resultat der Verkehrspolitik und das Kapitalversagen der damaligen Vorsteherin des Tiefbaudepartements Ruth Genner. Die SVP hatte darauf hingewiesen, dass der Verkehr in der Brunau zunehmen wird. Heute haben wir das Schlamassel und Sie wollen wieder mit Abschottung auf diese Abschottung reagieren. Welche valablen Alternativen soll der Verkehr denn haben? Soll er etwa via Südumfahrung über Urdorf, Gubrist und Pfingstweid eine 270 Grad-Umfahrung machen? Oder soll er mit der Fähre oder via Seedamm den See überqueren? Das ist alles völlig illusorisch. Mit den angedachten Riegeln werden die Blaulichtorganisationen und der Warenverkehr behindert. Der MIV entwickelt Feinstaub – wie übrigens auch das Tram, Baustellen und die SBB. Ich kann Entwarnung geben: Laut der kantonalen Karte liegen die Feinstaub-Jahresmittelwerte im Gebiet Wollishofen im grünen bis hell-orangen Bereich. Die Kaphaltestelle bei der Post Wollishofen führt jeden Tag zum Verkehrskollaps und einer künstlichen Blockade von MIV, öffentlichem Verkehr und Velo. Unter dem Titel «Der letzte Elektriker verlässt Wollishofen» veröffentlichte der Gewerbler Christian Posch seine Sicht in einem Zeitungsartikel: «Zudem fehlt es überall an Parkplätzen. Meine Mitarbeiter müssen anfahren und Waren ein- und ausladen können. Da nützt mir eine Tiefgarage in der Nähe sehr wenig. Die Stadt Zürich macht es uns Gewerblern einfach, ausserhalb der Stadt eine Bleibe zu suchen.» Wir bitten darum um Ablehnung.

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** Unser Nein ist anders zu verstehen, als jenes des Vorredners: Wir verstehen das Postulat grundsätzlich nicht. Was soll der Stadtrat damit machen? Er soll Riegel planen – es ist aber unklar wie und wo. Gleichzeitig sagte die Postulantin, dass der Prozess bereits laufe. Alles im Postulat Geforderte passiert also bereits, nur viel konkreter. Wenn ich mich nicht täusche, war die eigentliche Botschaft die Schliessung der Autobahnausfahrt, wobei diese Forderung nicht explizit im Postulat vorkommt. Vor vier Jahren haben wir im Rat über Barrieren und Poller diskutiert und die Dienstabteilung Verkehr (DAV) hat uns aufgezeigt, wie viel der Betrieb solcher Barrieren kostet und wie viel effizienter ein System mit automatischer Überwachung ist. Nun fordert der Gemeinderat wieder Poller und Barrieren – bitte, machen wir nicht diesen Rück-

*schritt. Wir können gar nicht genug Geld für die Securitas für den Betrieb solcher Barrieren in die Hand nehmen. Ich bitte um modernere Ideen als eine Lösung aus den 70er-Jahren.*

**Johann Widmer (SVP):** *Sich selber einzumauern, ist wirklich ein Geniestreich von Links-Grün. Offenbar ist die Stadtregierung schon daran, dies aktiv voranzutreiben, bevor es hier beschlossen wurde – das ist schlechter politischer Stil. Das kann sich die linke Mehrheit aber leisten, es kommt ja sowieso durch. Doch wie steht es mit der Mitwirkung der Bevölkerung? Man findet immer ein paar Personen der eigenen Klientel im Quartier, die solche Massnahmen mittragen. Wer dann aber darunter leidet sind jene, die arbeiten müssen und eben keine Zeit für solche Sachen haben. Statt die Ursachen zu bekämpfen – die idiotischen Verkehrsmassnahmen beim Sihlcity mit Lichtsignalen auf der Kantonsstrasse oder am Ende der Autobahn, die den Verkehr behindern – versucht ihr es mit Blockaden. Euer Ziel ist nicht die Reduktion von Lärm und Feinstaub, sondern eine autofreie Stadt.*

Das Postulat wird mit 68 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4907. 2020/414**

**Postulat von Martina Zürcher (FDP) und Ernst Danner (EVP) vom 23.09.2020:  
Entfernung der Abstimmungs-Banner im öffentlichen Raum**

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

**Martina Zürcher (FDP)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2947/2020): An Geländern, Verkehrstafeln, Zäunen, Bäumen und Brücken hängen vermehrt Fahnen und Banner zu verschiedensten Abstimmungsvorlagen und seit neuestem auch von Stadtratskandidaten. Das kann man gut oder schlecht finden – es verstösst klar gegen die städtischen «Vorschriften über das Anbringen von Reklameanlagen im öffentlichen Grund (VARöG)». Wenn das rot-grüne Sicherheitsdepartement dies schon verbietet, soll es die Banner auch entfernen oder das Ganze erlauben und regeln, wie dies in gewissen Aargauer Gemeinden der Fall ist. Das Postulat fordert die wirksame Entfernung durch bereits im öffentlichen Raum tätige städtische Dienste im Rahmen ihrer ordentlichen Tätigkeit, beispielsweise Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) oder die Kontrolle Ruhender Verkehr (KRV). Wir möchten keine zusätzlichen Verwaltungsmitarbeitenden, denn es gibt genügend, die diese Plakate im Rahmen ihrer gewöhnlichen Tätigkeit herunternehmen können. Die Durchschnittsgrössen und Verbleibdauer der Banner sind seit Einreichung des Vorstosses dem Empfinden nach gestiegen. Es geht nur um Fahnen und Banner im öffentlichen Raum; was an Balkonen hängt, liegt in der Verantwortung der Hauseigentümer. Sollte das Postulat abgelehnt werden, erwarte ich eine Anpassung der VARöG, damit die Spielregeln für alle klar und gleich sind.*

**Walter Angst (AL)** *begründet den namens der AL-Fraktion am 28. Oktober 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Man kann schon sagen, dass dies nicht mit zusätzlichem Personal realisiert werden soll, aber Tatsache ist, dass die Reinigungsmitarbeiter der Stadt Zürich eine beschränkte Arbeitszeit haben. Wenn sie prioritär diese Banner entfernen sollen, hat man an anderen Orten mehr Abfall. Die Priorität muss bei der Reinigung gesetzt werden, das ist im Interesse aller. Dass die Mitarbeitenden der KRV plötzlich mit*

*Seitenschneidern herumlaufen sollen, ist wohl weniger realistisch. Es ist auch kein öffentliches Ärgernis, wenn solche Fahnen für ein paar Wochen hängen. Die Marktpolizei könnte man allenfalls darauf hinweisen, dass man alle diese Fahnen mit Toleranz bis nach der Abstimmung hängen lassen soll und so einen Beitrag dazu leisten, dass die städtischen Mitarbeitenden ihre Arbeit machen können. Das Postulat ist überflüssig.*

Weitere Wortmeldungen:

**Attila Kipfer (SVP):** *Ich sehe es anders und hänge Plakate nicht überall ohne Bewilligung auf. Das Postulat ist wichtig und richtig, weil wir die Demokratie in der Schweiz schützen müssen. Die Meinungsfreiheit der Stadtzürcher Bürgerinnen und Bürger soll um jeden Preis gewährleistet und nicht von städtischen Institutionen beeinflusst werden. Darum ist es eminent wichtig, dass keine politische Werbung auf öffentlichem Grund aufgehängt wird, respektive dass sie rigoros entfernt wird.*

**Urs Riklin (Grüne):** *Die FDP und EVP möchten uns vor einer «Zumüllung» des öffentlichen Raums durch Abstimmungsmaterial bewahren. Dem kann man je nach Standpunkt sicher etwas abgewinnen. Gleichzeitig möchten FDP und EVP aber die kommerzielle Monopolisierung der Öffentlichkeit durchsetzen. Genau deshalb lehnen wir Grünen den Vorstoss ab. Ich hoffe, alle Anwesenden stimmen zu, dass es gut ist, in einer liberalen, rechtstaatlichen Demokratie mit Rechten und Freiheiten für die Bürger zu leben. Und dass es gut ist, in einer pluralistischen Demokratie mit einer Vielfalt an respektierten Meinungen zu leben, die auch in den politischen Verständigungsprozess einfließen können. Ich denke, dass ein grosser Teil des Rats immer noch das Ideal einer partizipatorischen Demokratie anstrebt, in der ein möglichst grosser Teil der Gesellschaft aktiv am politischen Prozess teilnehmen kann und unterschiedlichste Interessen Eingang finden. Ich hoffe auch, dass eine deliberative Demokratie angestrebt wird, in der politische Anliegen in der Öffentlichkeit ausgehandelt werden und der Wettbewerb der guten Argumente die politische Meinungsbildung prägt. Das Funktionieren all dieser Charakteristiken von Demokratie und Gesellschaft setzt eine gut funktionierende Öffentlichkeit voraus, die einen gleichberechtigten Zugang für alle Akteurinnen und Akteure erlaubt und weder politisch noch kommerziell monopolisiert ist. Historisch betrachtet wurde der öffentliche Raum immer streng reguliert und auch politisch monopolisiert: Bis spät im 19. Jahrhundert war das Aufhängen von Plakaten der Obrigkeit vorbehalten. Im 20. Jahrhundert wandelt sich die politische in eine kommerzielle Monopolisierung, die einen gleichberechtigten Zugang verunmöglicht, weil erhebliche Ressourcen dafür nötig sind. Wir Grünen sind für freie Teilhabe und Meinungsäusserung und finden es von der FDP widersprüchlich, dass sie einerseits auf «law & order» setzen, sich mit «FREE ZÜRICH» aber gleichzeitig solcher Mittel bedienen. Wir lehnen das Postulat ab.*

**Ernst Danner (EVP):** *Wir haben nach wie vor die Idee, dass wir in einer sauberen Stadt leben. Wenn ich mich umschaue, muss ich sagen, das war einmal: Dreck am Boden, Sprayereien und Farbschmierereien und auch die wilden Banner tragen zum Bild eines nicht mehr so schönen Zürich bei. Ein weiteres Problem ist die Zweiklassengesellschaft: Es gibt jene, die sich an die Regeln halten, und jene, die meinen, sie hätten ein Sonderrecht und könnten überall ihre Duftmarken hinterlassen. Das stört mich fundamental, es sollten alle gleichbehandelt werden. Ich muss Urs Riklin (Grüne) zugestehen, dass es genügend Flächen geben muss, um sich öffentlich präsentieren zu können. Ich meinte, die Plakatflächen in der Stadt nehmen laufend ab, das mag aber täuschen. Bei einem Postulat für mehr Plakatierungsmöglichkeiten würden wir sofort mitmachen, aber dieser wilden Plakatierung muss man Einhaltung gebieten.*

**Martina Zürcher (FDP):** Der Kollege Urs Riklin (Grüne) unterliegt einem Grundlagenirrtum: Es ist im Moment in der Stadt Zürich verboten, deshalb soll man es auch durchsetzen. Der richtige Weg wäre folglich, dass wir heute Abend gemeinsam eine Motion zur Aufhebung der Bestimmung in der VARöG einreichen und die Verstösse gegen das Verbot nicht einfach tolerieren.

Das Postulat wird mit 51 gegen 64 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4908. 2020/433**

**Motion von Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 30.09.2020:  
Realisierung einer Unterführung für den motorisierten Individualverkehr im  
Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Zürich-Seebach**

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

**Stephan Iten (SVP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2995/2020): Ich danke dem Stadtrat, dass er sich bei den SBB für eine kürzere Schliessungsfrequenz der Barriere beim Bahnhof Seebach stark gemacht hat. Das hat die Situation verbessert. Bei der Abschreibung des Postulats zu den kürzeren Schliessungszeiten hat der Stadtrat erwähnt, dass die Barriere im Jahr 2025 aufgehoben werde. Für uns Seebacher ist das ein Unding, der Bahnübergang ist unser Tor zur Welt. Die Motionsantwort ist auch voller Widersprüche: Der Bahnübergang sei für den Fuss- und Veloverkehr sehr wichtig – er ist nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr sehr wichtig. Velofahrer nutzen den Bahnübergang zudem selten, weil sie die Himmeribrücke nutzen, wie der Stadtrat in seiner Antwort selbst schreibt. Weshalb wurde die Anzahl Autos erhoben, der Fuss- und Veloverkehr aber nicht gemessen? Die Messungen haben ergeben, dass täglich 1200 Fahrzeuge den Bahnübergang queren, zu Stosszeiten 110 bis 120 Fahrzeuge pro Stunde. Man sieht, wie wichtig der Bahnübergang für die Quartierbevölkerung und Autofahrer ist. Es seien doppelt so viele Fahrzeuge Richtung Seebach, wie Richtung Oerlikon unterwegs. Daran sieht man, dass der Stadtrat keine Ahnung von der Situation hat: Jene Richtung Oerlikon weichen direkt über die Bahnhaldenstrasse durch eine Begegnungszone aus; jene Richtung Seebach können nicht ausweichen, wenn sie vor der geschlossenen Barriere stehen. Der Stadtrat sagt weiter, die hohen Investitionskosten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) seien nicht gerechtfertigt. Wieso sind denn die hohen Investitionskosten für den Veloverkehr gerechtfertigt, wenn diese doch über die Himmeribrücke fahren? Dass man mit einer Unterführung ein direktes Angebot für den Schleichverkehr ins Quartier schaffe, ist eine reine Behauptung des Stadtrats. Als Autofahrer kann ich euch versprechen, dass kein einziger Aargauer diese Unterführung nutzen wird, um auf die Autobahn zu gelangen. Gemäss Antwort und Plan des Stadtrats soll der Verkehr zukünftig einen zwei bis drei Kilometer langen Umweg machen – das ist das Ergebnis, wenn wir die Bahnschranke schliessen. Lieber Stadtrat, bitten nehmen Sie die Seebacher Bevölkerung ernst.

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

**STR Richard Wolff:** Es ist nicht so, dass dies der einzige Zugang nach Seebach wäre und wir diesen nun kappen. So dramatisch ist die Situation nicht. Wir heben den Bahnübergang auch nicht aus Unkenntnis oder Unvermögen auf: Auslöser ist die SBB, die das Mittelperron für die Erschliessung durch die S-Bahn verlängern muss und zwar dort,

*wo der Bahnübergang ist. Deswegen eine teure Autounterführung zu bauen, erscheint uns übertrieben. Die Verbindung ist auch nicht im Richtplan eingetragen, sie wird nicht als notwendig für die Erschliessung von Seebach betrachtet. Seebach wird – auch weiterhin – über die Schaffhauser-, Seebacher und Glattalstrasse erschlossen. Die Fuss- und Velowegunterführung ist sehr viel einfacher zu realisieren, ist im Richtplan eingetragen und funktioniert gleichzeitig als Zugang zum Perron. Darum ist eine Fuss- und Velo-Verbindung besser begründet, als eine MIV-Unterführung.*

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** *Ich fühle mich in Seebach unabhängig vom Bahnübergang gut erschlossen. Wo ich Stephan Iten (SVP) Recht geben muss: Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Himmeribrücke und die heute mit einem Velofahrverbot belegte Unterführung massgebend. Die neue Velounterführung ist eine gute Ergänzung, wichtig ist aber vor allem eine gute Unterführung für zu Fuss Gehende. Eine MIV-Unterführung braucht es bei 120 Autos pro Stunde definitiv nicht; der auf der parallelen Buslinie fahrende Bus 75 hat Platz für 97 Personen und kann das mit einer leichten Fahrplanverdichtung locker aufnehmen. Die wichtigste Erschliessung nach Seebach ist der Velo- und öffentliche Verkehr via Bahnhof Oerlikon, man braucht kein Auto. Deshalb bin ich der Meinung, dass das Quartier die Unterführung nicht möchte.*

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Der Bahnübergang ist heute häufig und lange geschlossen. Das ist ein Segen fürs Quartier, dadurch wird Schleichverkehr wirksam verhindert. Zugegebenermassen ist die Situation nicht ideal für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Dass der Bahnhof ausgebaut werden muss und die Verlängerung nur Richtung Affoltern möglich ist, sind Fakten. Deshalb muss der Bahnübergang aufgehoben werden und es braucht eine Personenunterführung. Dies wird die SBB oder der Bund bezahlen müssen, möglicherweise zahlen sie sogar eine Velounterführung. Eine MIV-Unterführung würde 10–15 Millionen Franken kosten, das wäre völlig überrissen für die paar Autofahrer und ergäbe garantiert Schleichverkehr. Wir lehnen die Motion ab.*

Die Motion wird mit 36 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4909. 2020/436**

**Postulat der der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 30.09.2020:**

**Konzept für gute und sichere Lösungen für Velofahrende bei Kreuzungen und Querungen von Strassen**

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

**Simone Brander (SP)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2998/2020): Dieses Postulat ist der «Zwillingsvorstoss» zu dem letzte Woche überwiesenen Postulat betreffend Signalisation und ist auch im Nachgang zur Abstimmung zur Velorouteninitiative vom September 2020 entstanden. Für die Velofahrenden soll eine sichere und einfache Infrastruktur für Knoten und Querungen gestaltet werden. Die spezifischen Anforderungen der Velovorzugsrouten sind zu beachten. Konkret fühlen sich heute bei der Querung von Kreuzungen viele unsicher und es gibt immer wieder Unfälle. Die Kreuzungsbereiche sind schlecht ausgebaut und markiert. In anderen Städten werden Velo-*

streifen über die Kreuzungen hinweg durchgezogen, grosse Velowartebereiche geschaffen, Vorfahrt vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder indirektes Linksabbiegen gewährt – es gibt also andere Möglichkeiten, als die in Zürich praktizierten. An stark belasteten Knoten hätten wir gerne, dass die holländische Standardlösung zur Anwendung kommt. Gleichzeitig sollen qualitativ gute und sichere Lösungen für die Querung von Fuss- und Veloverkehr ausgearbeitet werden – das ist mir persönlich wichtig. Die neuen Lösungen sollen in einem Konzept festgehalten werden. Es besteht wirklich noch grosser Handlungsbedarf, darum bitten wir um Unterstützung des Postulats.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 28. Oktober 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Der Vorstoss wiederholt die Forderungen von letzter Woche zur Signalisation, so kann auch ich mich wiederholen: Sie fördern einen Verkehrsteilnehmer nicht, indem Sie einen anderen unterdrücken. Bei uns gilt die eidgenössische Signalisationsverordnung und nicht irgendein holländischer Standard. Die SVP lehnt das Postulat ab.

Weitere Wortmeldungen:

**Johann Widmer (SVP):** Das ist eine weitere geniale Idee. Ich schlage etwas viel Einfacheres und Kostengünstigeres vor: den Velofahrer schulen, wo die Bremsen sind. Man kann nämlich an einer Kreuzung anhalten. Unsere Kreuzungen sind klar und deutlich markiert, ich sehe überhaupt keinen Handlungsbedarf. Die Strassenverkehrsordnung beschreibt im Übrigen, wie man mit Vortrittsrechten umzugehen hat. Allenfalls muss man die Velofahrenden auch da nachschulen.

**Martina Zürcher (FDP):** Wenn ich mit dem Velo an Kreuzungen halten muss, liegt das meistens an der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Das ist auch richtig so, wickelt der ÖV doch viel mehr Mobilität als das Velo ab. Da Sie den ÖV anderweitig laufend ausbremsen, muss die ÖV-Priorisierung erst recht bestehen bleiben. Darum schlägt die FDP-Fraktion eine Textänderung respektive -Ergänzung am Ende vor: «(...), bei welchem weiterhin die Priorisierung des ÖV vorausgesetzt ist.»

**Sven Sobernheim (GLP):** Als Velofahrender in der Stadt Zürich gibt es zwar auch sichere Knoten, an ganz vielen möchte man sich aber in Luft auflösen und erst nach dem Knoten wieder auftauchen. Dass das Postulat nötig ist, zeigt die Planaufgabe des Stadtrats zum Projekt Birchplatz: Der Knoten Affoltern-/Birchstrasse wurde trotz der Velovorzugsroute Affolternstrasse als simple Zufahrtsachse zum Kreisel Wehntaler-/Birchstrasse betrachtet. Man hat die Velovorzugsroute völlig vergessen oder die Prioritäten einfach anders gesetzt: zuerst mit dem Auge ÖV und MIV und erst dann kommt das Velo. Auf Nebenrouten macht der Stadtrat zwar vorwärts, aber dort, wo das Konfliktpotenzial und dadurch das Sicherheitsbedürfnis am grössten ist, fehlen funktionierende Konzepte. Deshalb braucht es dieses Postulat, damit Patentlösungen gefunden werden können.

**Olivia Romanelli (AL):** Für Velofahrende endet die Veloinfrastruktur bei den Kreuzungen: An der Kreuzung Manesse-/Bederstrasse beim Sihlcity beispielsweise endet die gelbe Velowegmarkierung auf dem Trottoir vor einem Baum vor einer Bushaltestelle. Wäre das eine MIV-Spur, müsste die Polizei wohl innert Minuten vor Ort sein. Wer in Zürich das Velo als Verkehrsmittel wählt, setzt sich immer noch der Gefahr an Leib und Leben aus. Wir fordern durchgängig einheitlich eingefärbte Velowege und eine klare, intuitiv verständliche Signalisation, anstatt eines Flickenteppichs.

**Simone Brander (SP):** Danke an die FDP für den Vorschlag zur Textänderung. Den ÖV immer zu priorisieren, scheint uns zu absolut; man sollte an jeder Kreuzung abwägen,

*was im Einzelfall sinnvoll ist. Das ist kein Votum, um den ÖV zu behindern. Wir wollen den Schwerpunkt aber bei der Velosicherheit legen und lehnen die Textänderung ab.*

Das Postulat wird mit 80 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4910. 2020/453**

**Postulat von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 21.10.2020:  
Elektrifizierung von öffentlichen Parkplätzen in der Blauen Zone durch vorrangig private Anbieter**

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

***Susanne Brunner (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3065/2020): Es vergeht keine Woche ohne die Forderung nach Massnahmen gegen den Klimawandel. Mit der Weisung GR Nr. 2021/177 vom Dezember 2021 hat Links-Grün faktisch ein Netto-Null Ziel bis zum Jahr 2035 beschlossen. Wir werden voraussichtlich im Mai 2022 über diese Hunderte Millionen Steuerfranken für Klimamassnahmen abstimmen. Wir kennen das Muster: Links-Grün bekämpft den Klimawandel ausschliesslich mit Steuergeld – deshalb ist diese Vorlage unbedingt an der Urne abzulehnen. Im Klimaplan der Grünen vom Januar 2021 heisst es: «32 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen vom Landverkehr». Der Anteil steige, weil es immer mehr Autos – insbesondere SUV und 4x4-Fahrzeuge – in der Schweiz gebe und mehr gefahren werde. Die Forderungen der Grünen lauten denn auch: Erstens ein Verbot von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2025, zweitens eine Halbierung der gefahrenen Kilometer durch Road-Pricing sowie eine Lenkungsabgabe und drittens eine Erhöhung der Importsteuer auf Autos. Alle diese Rezepte sind entweder Verbote oder neue Steuern. Besonders interessant ist der erste Punkt. Mir geht es in unserem Postulat ebenso um die Dekarbonisierung des Verkehrs, aber nicht mit Strafen, Verbot oder Belastung der Steuerzahler. Das Ziel ist, dass alle, die ein vollelektrisches Auto kaufen möchten, dies auch können – nicht nur der Einfamilienhausbesitzer mit eigener Ladeinfrastruktur, sondern auch der Mieter, der in der Blauen Zone parkiert. Das wäre ein riesiges Potenzial um CO<sub>2</sub> im Autoverkehr und gleichzeitig das Lärmproblem zu reduzieren. Die Autoindustrie setzt inzwischen stark auf Elektromobilität und die Schweizer kaufen Elektroautos. Der Stadtrat hat letzte Woche einen Rahmenkredit von 573 Millionen Franken überwiesen, um die thermischen Netze auszubauen. Dafür werden grossflächig Strassen aufgerissen. Das bietet die Möglichkeit zu prüfen, ob gleichzeitig die Blaue Zone-Parkplätze elektrifiziert werden können, wie es unser Postulat fordert. Die Rezepte der Grünen funktionieren nicht, die Zürcher lieben ihre Autos und möchten diesen Komfort weiterhin – ob mit «Benziner» oder Elektromotor können Sie heute Abend mitentscheiden. Zürich hinkt in diesem Bereich hinterher: Paris, Amsterdam und Mailand testen Versuchsanlagen mit sogenannten «Smart Grids». Die E-Autos haben neben der CO<sub>2</sub>-Reduktion das Potenzial für bidirektionales Laden – die Batterien speisen Restenergie ins Netz –, was den wachsenden Fuhrpark zu einem grossen Netzspeicher anwachsen lässt. Mit ihrem Ablehnungsantrag machen die Grünen einen riesigen Fehler. Unser Postulat führt zu einer Win-win-Situation: eine CO<sub>2</sub>-Reduktion beim Auto ohne Subventionen oder Verbote, Lärmreduktionen und eine Chance auf einen grossen Netzspeicher. Packen wir diese Chance.*

***Markus Knauss (Grüne)** begründet den namens der Grüne-Fraktion am 6. Januar 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Wer rechnen kann, dem ist klar, dass wir Netto-Null*

nicht mit Elektroautos, sondern mit weniger Autos hinbekommen. Ein Elektroauto kann seinen CO<sub>2</sub>-Vorteil erst nach 70 000 bis 130 000 gefahrenen Kilometern – die Zahlen differieren je nach Studie – ausspielen. Blaue Zone-Parkplätze sollte es eigentlich gar nicht mehr geben; diese waren laut dem durchaus bürgerlichen Planungs- und Baugesetz (PBG) als Übergangsmassnahme vorgesehen, bis genügend Parkplätze auf privatem Grund zur Verfügung stehen. Überall, wo neu gebaut wird, schreibt die Stadt auch vor, dass Parkplätze auf privatem Grund zur Verfügung gestellt werden. Es scheint uns nicht sinnvoll, diesen mit einem Auslaufmodell besetzten Raum noch mit Ladestationen auszurüsten. Wir brauchen den Platz dringend für Velovorzugrouten, Bäume und Entsiegelung – er steht für Parkplätze schlicht nicht mehr zur Verfügung. Die Elektrifizierung der restlichen Autos kommt, dafür braucht es aber keine Ladestationen im öffentlichen Raum. Liegenschaftsbesitzende sollen das auf privatem Grund machen.

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** Ein Artikel der NZZ am Sonntag hat gerade ausgeführt, dass wir in der Schweiz ein Problem mit Ladestationen haben: Ein Stockwerkeigentümer musste seine bereits in der Tiefgarage realisierte Ladestation zurückbauen, da es in der Schweiz kein «Recht auf Laden» gibt. Wir sind uns einig, dass zuerst vermeiden, zweitens verlagern und drittens elektrifizieren kommt. Bei den ersten beiden Punkten sind wir daran, beim dritten stehen wir stark auf der Bremse. Wir brauchen eine effiziente Elektrifizierung für den restlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) und der öffentliche Grund muss seinen Teil dazu beitragen. Wir unterstützen das Postulat, auch wenn wir nicht hinter allem stehen, was darinsteht. Wir warten weiter auf das Konzept des Stadtrats zur Elektromobilität.

**Heidi Egger (SP):** Schön, wie sich die SVP für Elektroautos einsetzt. Diese sind mir auch lieber, als fossilbetriebene, aber für den Klimaschutz wollen wir möglichst wenige Autos auf der Strasse. Zuhause oder in der Garage soll es die Ladeinfrastruktur selbstverständlich geben, aber es ist nicht Sache der Stadt, die Elektroautos von Privaten zu versorgen. Wir lehnen die Zementierung der Blaue Zone-Parkplätze mit dieser Elektrifizierung ab. Wir wollen so wenige Parkplätze wie möglich auf den Strassen. Die Aussage, dass gemäss Postulatstext keine Schnellladestationen gebaut werden sollen, weil die Autos sowieso tagelang auf den Parkplätzen stehen würden, finde ich merkwürdig. Natürlich soll die Parkkarte nicht mehr kosten, es zahlen ja alle dafür, dass wenige günstig parkieren können. Wir haben das Anliegen schon beim Richtplan diskutiert und abgelehnt, das Postulat ist deshalb überflüssig.

**Dominique Zygmont (FDP):** Der Stadtrat hat in seiner Antwort auf die Interpellation von Hans Dellenbach (FDP) und mir geschrieben: «Die Ladeinfrastruktur für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die in der Blauen Zone parkieren, wird die Stadt auf öffentlichem Grund bereitstellen. Das Konzept für die Umsetzung wird nach Verabschiedung des Gesamtkonzepts für Elektromobilität erarbeitet.» Was das Postulat fordert, wird früher oder später also tatsächlich passieren, das ist auch richtig so. Es ist falsch, was vorher gesagt wurde: Es wird weiterhin und auch mit Ihrer Politik – dem kommunalen Verkehrsrichtplan – Blaue Zone-Parkplätze geben. Warum soll man diese nicht elektrifizieren? Es gibt viel zu wenige Ladestationen: Zürich ist mit 41 Ladestationen pro Fahrzeug europäisches Schlusslicht. Ihre grundsätzliche Kritik an der individuellen und der Elektromobilität vergibt eine Chance, etwas für die Umwelt zu tun. Wenn Sie das Postulat ablehnen, sagen Sie faktisch, dass es Ihnen lieber ist, wenn ein Auto mit herkömmlichem Motor – statt eines elektrischen – auf einem Blaue Zone-Parkplatz parkiert. Das entspricht weder dem Markt, der technologischen Entwicklung, dem regulatorischen Fortschritt noch der Bevölkerungs- und Mobilitätzunahme in Zürich. Vor diesen Realitäten verschliessen Sie die Augen und verhindern ohne diese Ladestationen den Umstieg auf

*Elektrofahrzeuge. Dass die Ladestationen kostenneutral für den Steuerzahler sein sollen, ist richtig. Setzen Sie mit dem Postulat ein Zeichen, dass der Stadtrat die versprochene Elektroautostrategie endlich vorlegt.*

Das Postulat wird mit 48 gegen 66 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**4911. 2020/471**

**Postulat von Simon Diggelmann (SP), Markus Knauss (Grüne) und 6 Mitunterzeichnenden vom 28.10.2020:**

**Entlastung der Hardturmstrasse zwischen der Förrlibuckstrasse und dem Hardturmareal vom Durchgangsverkehr**

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

**Simon Diggelmann (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3113/2020): *Ich kann mich den Begründungen von Simone Brander (SP) beim Geschäft GR Nr. 2020/325 anschliessen, warum der Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen, die als Sammelstrassen klassifiziert sind, nichts verloren hat. Die Hardturmstrasse ist eine solche von Durchgangsverkehr belastete Strasse. Entgegen der Aussage von Derek Richter (SVP) sind Sammelstrassen eben nicht dazu da, den Durchgangsverkehr aufzunehmen oder die Stadt zu entleeren. Deshalb braucht es dieses Postulat. Die verkehrspolitische Geschichte der Hardturmstrasse scheint vielleicht wie Salamtaktik, aber wenn die politischen Vorstösse nicht die gewünschte Wirkung haben, dann braucht es eben Nachdruck um die Forderungen durchzusetzen. Auslöser für das Postulat war das Projekt zur Sanierung der Hardturmstrasse, das inzwischen auch aufgrund der Intervention von Anwohnenden gestoppt wurde. Mit dem Postulat kann der Durchgangsverkehr verlagert werden; es geht weder um die Gewerbetreibenden noch die Bewohner der Bernoullihäuser, beides ist Ziel- und kein Durchgangsverkehr.*

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 11. November 2020 gestellten Ablehnungsantrag: *Ich hatte die beiden Geschäfte tatsächlich verwechselt und kann mich daher kürzer halten. Beim Autobahnende finden die nächsten zwei bis drei Jahre Umgestaltungsarbeiten des Bundesamts für Strassen (ASTRA) statt. Man könnte problemlos Sofortmassnahmen zur Lärminderung umsetzen: Anpassung der Lichtsignalregelung zur Verstetigung des Verkehrs, Rasenziegel auf dem Tramtrasse und ein Flüsterbelag. Im Vorstoss wird festgehalten, dass viele Autobusse diese Strecke nutzen. Das ist richtig, weil der Umweg via Toni-Areal sehr unangenehm für die Fahrgäste ist. Auch ich fahre mit empfindlicher Fracht lieber über die Hardturmstrasse, damit sich nichts vermischt. Bitte lehnen Sie den Vorstoss ab.*

Weitere Wortmeldung:

**Martina Zürcher (FDP):** *Die Hardturmstrasse ist seit einigen Monaten eine Tempo-30-Zone. Wie erwähnt, findet die FDP es richtig, dass auf Hauptachsen Tempo 50 und auf Quartierstrassen Tempo 30 gelten soll. Anstelle von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme gäbe es auch lärmarme Beläge als Massnahme an der Quelle. Der Vorstoss ist für die FDP obsolet, genauso wie das Nachtfahrverbot an der Hardturmstrasse.*

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

**STR Richard Wolff:** Die Hardturmstrasse ist ein Paradebeispiel für eine Strasse, die man beruhigen kann, weil es eine parallel verlaufende Hochleistungsstrasse gibt. Trotz der Reduktion auf zwei Spuren und der parallel verlaufenden Pfingstweidstrasse als Nationalstrasse 3. Klasse und Autobahzubringer, fährt der Durchgangsverkehr noch via Hardturmstrasse. Dafür gibt es keinen Grund. Man kann bequem die Förrlibuckstrasse entlangfahren und dann beim Toni-Knoten rechts auf die Pfingstweidstrasse abbiegen, um vom Escher-Wyss-Platz auf die Autobahn zu gelangen. Es ist die Aufgabe jedes Chauffeurs so zu fahren, dass die Fracht nicht durcheinander gerät, wenn er um eine Kurve fährt. Die Hardturmstrasse ist perfekt geeignet für eine Beruhigung. Wenn es trotz Spurreduktion, Tempo 30 und Hinweisen immer noch Durchgangsverkehr gibt, dann muss man die Strasse wahrscheinlich tatsächlich unterbrechen. Das heisst nicht autofrei, denn jeder der will und soll kann zufahren, man kann einfach nicht mehr durchfahren. Das ist der einzige Unterschied. Ganz ähnlich ist die Situation auf der Achse Mutschellen-/Waffenplatz-/Rieterstrasse. Es entspricht der stadträtlichen Verkehrspolitik und ist wichtig, dass wir den Verkehr nicht durch die Quartiere hindurchführen.

Das Postulat wird mit 78 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4912. 2020/482**

**Postulat von Simon Diggelmann (SP) und Res Marti (Grüne) vom 04.11.2020:  
Flächendeckende Öffnung der Quartierstrassen mit Tempo 30 in beide  
Richtungen für Velofahrende**

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

**Simon Diggelmann (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3138/2020): Das Postulat ist relativ selbsterklärend. Zürcherinnen und Zürcher lieben ihre Velos. Es ist an der Zeit, dass die Veloinfrastruktur entsprechend ausgebaut wird, damit das Velofahren immer attraktiver wird. Der Vorstoss entstand, weil ich kein Muster fand, wieso man mit dem Velo auf gewissen Tempo 30-Strassen nur in die eine Richtung, auf anderen nur in die andere Richtung fahren darf; es gibt Strassen mit sehr viel Platz und trotzdem einem Fahrverbot. Eine unideologische Überprüfung ist angebracht. Grundsätzlich sollte es auf allen Quartierstrassen in der Stadt Zürich möglich sein, mit dem Velo auch in der Gegenrichtung zu fahren. Um die Netzqualität und -Attraktivität zu steigern, bitte ich um Unterstützung für diese Überprüfung.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 18. November 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Wir sind mit einem trojanischen Pferd konfrontiert: Das Postulat gibt zwar vor, sich für die Velofahrer einzusetzen – in Tat und Wahrheit geht es aber um Parkplatzabbau. Das Postulat ist vor allem zwischen den Zeilen selbstredend. Es ist klar, dass Velofahrer die Einbahnregel grossmehrheitlich ignorieren und dass dieser Vorstoss die heutigen Zustände legalisieren soll. Das Velo darf in den Quartierstrassen mit Tempo 30, wo es genug Platz hat, bereits heute frei verkehren, das ist signalisiert. Das Velo-Express-Team überprüft bereits in der ganzen Stadt, wo sich das gefahrlos umsetzen lässt.

Weitere Wortmeldungen:

**Natalie Eberle (AL):** Wir unterstützen das Postulat, aber müssen einwenden, dass nicht jede Einbahnstrasse für zweiseitigen Veloverkehr geeignet ist. Die Gotthelfstrasse beispielsweise wäre sehr gefährlich für Velo-Gegenverkehr und es bräuchte Massnahmen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Aus unserer Sicht ist es zwar möglich, muss aber auf dem Boden klar als Veloweg gekennzeichnet sein.

**Sven Sobernheim (GLP):** Auch bei diesem Postulat fragt man sich, warum es nicht bereits eine Selbstverständlichkeit ist. Die kleine Quartierstrasse Kirchenfeld in Seebach mit ihrem – von mir häufig ignorierten – Einbahnregime ist ein gutes Beispiel. Bei der Sanierung vor ein paar Jahren hat der Stadtrat trotz vieler Einwendungen am Einbahnregime festgehalten. Dort ist es nicht gefährlich, es ist eine Frage des Willens. Wenn wir die Velofahrenden auf den Nebenachsen wollen, dann müssen wir diese attraktiv machen. Es gibt nur etwa fünf Strassen, bei denen eine Umsetzung dieser einfachen und günstigen Massnahme nicht möglich ist. Bei allen anderen soll dies unbedingt umgesetzt werden.

**Martina Zürcher (FDP):** Viele Einbahnen sind für Velos und Mofas bereits in beide Richtungen geöffnet. Die FDP-Fraktion würde diesen Vorstoss unterstützen, wenn es keine Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende, wie Fussgängerinnen und Fussgänger oder Gewerbetreibende, gibt. Darum schlagen wir zwei Textänderungen vor: Einerseits soll der erste Satz ergänzt werden mit «(...), damit keine Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende geschaffen werden.» Weiter soll anstelle von «VelofahrerInnen» von «Velo- und MofafahrerInnen» gesprochen werden, wie es in der Signalisation auch gemacht wird.

**Markus Knauss (Grüne):** Wir lehnen die Textänderung der FDP ab. Es handelt sich um einen allgemeinen Prüfauftrag. An diesem im Detail herumzuschrauben scheint uns überinstrumentiert.

Das Postulat wird mit 78 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

#### 4913. 2020/484

**Postulat von Pascal Lamprecht (SP), Natalie Eberle (AL) und 1 Mitunterzeichnenden vom 04.11.2020:**

**Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen im Letzigraben und den angrenzenden Quartierstrassen sowie Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs**

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

**Pascal Lamprecht (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3140/2020): Auch bei diesem Geschäft geht es um die Befreiung von Quartierstrassen vom Durchgangsverkehr. Dass der Letzigraben im Kreis 9 beruhigt werden soll, ist ein grosses Anliegen aus dem Quartier, insbesondere von Eltern mit schulpflichtigen Kindern und Älteren. Der Letzigraben soll eine kommunale Quartierstrasse und keine Tempo-50-Schneise sein, deshalb schlagen wir Tempo 30 vor. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger lärmintensiv für das dicht bewohnte Quartier, mehr Sicherheit für Kindergärten,

*Schulen und Alterswohnungen und ein grösserer Gestaltungsspielraum bei der Fussgängerfreundlichkeit und den Velomassnahmen. So könnten Veloschnellrouten, durchgehend eingefärbte Velospuren oder abgestufte Velofahrbahnen möglich sein. Die konstruktive Textänderung der GLP werden wir annehmen. Der Bus im Letzigraben verliert vor allem an den Knoten Zeit, insbesondere am Hubertus. Das ist ein gordischer Knoten, der ganz genau angeschaut werden muss.*

**Përparim Avdili (FDP)** begründet den namens der FDP-Fraktion am 18. November 2020 gestellten Ablehnungsantrag: *Pascal Lamprecht (SP) hat aufgelistet, warum das Postulat sehr schwer umzusetzen sein wird. Darum lehnen wir ab. Auch ich habe viele Rückmeldungen aus dem Quartier erhalten: Diese betreffen hauptsächlich die Verkehrssicherheit rund um die Schulhäuser Altweg und Letzi. Auf diesem Abschnitt muss mehr gemacht werden, da sind wir uns einig – vielleicht auch Tempo 30. Mir leuchtet aber nicht ein, warum Tempo 30 auf dem ganzen Letzigraben gelten und der öffentliche Verkehr (ÖV) damit vom Hubertus her verlangsamt werden soll. Wie eine Priorisierung des nicht-motorisierten Verkehrs am Hubertus realisiert werden kann, erschliesst sich mir nicht. Die FDP hätte bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Schule mitgemacht. Die Motivation des Postulats geht aber klar in eine andere Richtung. Es ist offensichtlich eine Kritik des rot-grünen Parlaments an ihren Stadträten, dass man bei den eigenen Themen nicht vorwärts macht. Wir werden das Postulat trotz Textänderung ablehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: *Der Tempo 30-Teil ist für uns unbestritten. Die vom Vorredner geforderte Variante mit Tempo 30 – 50 – 30 ergibt einen Flickenteppich, wogegen sich die FDP normalerweise wehrt. Uns geht es um eine einheitliche Gestaltung. Inzwischen ist klar, dass die Velovorzugsrouten auf der Strasse stattfinden sollen, deshalb wollen wir den Teil zu den abgetrennten Velospuren streichen. Wir wollen keinen Sonderfall Letzigraben.*

**Derek Richter (SVP):** *Warum fordert ihr nicht gleich 5 Meter breite Velospuren? Mit der Breite von 1,8 Metern ist klar, dass es auch hier um Parkplatzabbau geht. Der Bus 33 ist heute schon verspätungsanfällig und soll weiter verlangsamt werden. Es bräuchte zusätzliches Rollmaterial, Kostenpunkt eine Million Franken für einen Doppelgelenkbus, noch ohne Fahrpersonal und Unterhalt. Sollen mit dem «unmotorisierten Verkehr» auch E-Bikes verboten werden? Der Vorstoss steht schräg in der Landschaft. Die Kreuzung Hubertus ist schwierig, aber wenn man sich an die Verkehrsregeln hält, ist sie sicher und man sollte die dortigen Unfälle nicht instrumentalisieren. Die SVP lehnt die Textänderung und den Vorstoss ab.*

**Ernst Danner (EVP):** *Wir stimmen bei den heutigen Vorstössen zur Verkehrsberuhigung differenziert ab. Beim Letzigraben könnten wir einer Verkehrsberuhigung und Entlastung vom Durchgangsverkehr zustimmen, uns stört aber flächendeckendes Tempo 30 auf dieser Busstrecke. Wir können dieser Ausbremsung des ÖV nicht zustimmen.*

Pascal Lamprecht (SP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Letzigraben und in den angrenzenden Quartierstrassen verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden können. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen zur Förderung und Priorisierung des unmotorisierten Verkehrs und zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden,

die Reduktion auf Tempo 30 sowie ~~abgetrennte Velospuren von mindestens 1.8m Breite~~ oder die Ausgestaltung der Strasse als Veloschnellroute im Sinne der Velorouten-Initiative. Bei Bildungseinrichtungen und in der Nähe von Alterswohnungen soll es Zebrastreifen geben.

Das geänderte Postulat wird mit 74 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4914. 2020/499**

**Postulat von Sebastian Vogel (FDP) und Hans Dellenbach (FDP) vom 11.11.2020: Vollständige Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz**

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

**Sebastian Vogel (FDP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3178/2020): *Von der Überschrift des Jubiläumsbuchs des Quartiervereins Unterstrass – «Auf dass es eine Lust bleibe, Unterstrass zur Heimat zu haben» – träumen auch die Anwohner der Bucheggstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz. Das Quartier wird durch diesen Verkehrsabschnitt stark zerschnitten. Der Rosengartentunnel hätte dies beheben sollen, aber wie wir alle wissen, kommt er nicht. Jetzt wäre es Zeit, das Versprechen ans Quartier Unterstrass mit einem räumlich begrenzten und überschaubaren Projekt einzulösen. Mit einer Untertunnelung wird eine sinnvolle Aufteilung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Individual- und Transitverkehr erreicht. Mit dem gewonnenen Platz kann dem ausgebremsten öffentlichen Verkehr (ÖV) geholfen, der Bucheggpark vergrössert und die Attraktivität des Quartiers gesteigert werden.*

**Markus Knauss (Grüne)** begründet den namens der Grüne-Fraktion am 25. November 2020 gestellten Ablehnungsantrag: *Das Vorhaben, mit Tunnels den Verkehr unter den Boden zu bringen und so zu tun, als ob man Verkehrsprobleme gelöst hätte, ist am 9. Februar 2020 vor dem Stimmvolk gescheitert. Einige Fraktionen haben am 27. Januar 2021 als Gegenmodell eine Motion mit diesen Forderungen eingereicht: Wir wollen flankierende Massnahmen zur Nord-Umfahrung, eine Optimierung des ÖV und Veloverkehrs und die Achse Rosengarten-/Bucheggstrasse/Bucheggplatz vom Ziel-, Quell- und Binnenverkehr entlasten. Die Stadtverwaltung macht mit Tempo 30 und weiteren geplanten Massnahmen erste zaghafte Versuche der Umsetzung, für die sie bis Anfang des Jahres 2023 Zeit hat. Mitten in diese Überlegungen kommt dieses Postulat mit einer kleinen Lösung für einen kleinen Abschnitt. Ich verstehe nicht, dass der Stadtrat dieses Postulat entgegennehmen will, haben wir doch eine Gesamtbetrachtung und die Reduktion des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs gefordert. Dieses Postulat ist keine Lösung, sondern hält an den Betonplänen von früher fest.*

Weitere Wortmeldungen:

**Severin Meier (SP):** *Das Postulat bezieht sich in der Begründung explizit auf eine Petition des Quartiervereins Unterstrass, allerdings wurden dessen Forderungen nicht direkt genug aufgenommen. Wir stellen deshalb folgenden Textänderungsantrag: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie eine vollständige Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz so umgesetzt werden kann, dass die Bucheggstrasse oberirdisch verkehrlich beruhigt und begrünt werden kann. Der Kreisverkehr auf dem Bucheggplatz zwischen Buchegg- und Hofwiesenstrasse soll unterbrochen werden und eine Vergrösserung des Bucheggplatz vom Gemeinschaftszentrum*

*bis zur Tramstation Bucheggplatz erreicht werden.» Dieser angepasste Text nimmt die drei Hauptforderungen des Quartiervereins auf, die im Vorstoss bisher fehlten.*

**Ronny Siev (GLP):** *Wir haben die erwähnte Motion auch unterstützt. Wir sehen diesen Vorschlag aber auch als nicht nur eine kleine Lösung, sondern etwas für das Quartier enorm Wichtiges. Für die Untertunnelung des Bucheggplatzes sprechen der Lärm, die Abgase, die Situation mitten im Wohngebiet, die Veloführung und der damit zusätzlich generierte Platz. Wir stimmen dem Vorstoss mit oder ohne Textänderung zu.*

**Hans Dellenbach (FDP):** *Der Rosengartentunnel ist ein gutes Beispiel, wie Links-Grün in der Stadt Zürich Lösungen verhindert. Ein Tunnel wäre unter Einhaltung der kantonalen Vorgaben zur Kapazitätserhaltung ein Schritt in die richtige Richtung gewesen, anstatt dass wir 20 Jahre gar keine Lösung haben. Das Gleiche sehen wir nun wohl an der Bucheggstrasse, wenn die Grünen mit ihrer Betonpolitik weiterhin alles blockieren.*

**Olivia Romanelli (AL):** *Schön, dass auch die FDP eine Auto-Infrastruktur als offene Wunde wahrnimmt. Wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen, sollten Autotunnelträume aber definitiv begraben werden, diese lösen keine Verkehrsprobleme.*

**Sebastian Vogel (FDP):** *Diese Textänderung wurde mir trotz Nachfrage erst heute kurz vor Ratsbeginn und nach dem Motto «Vogel friss oder stirb» übermittelt. Unsere Fraktion hat sie trotzdem sorgfältig geprüft und einige Punkte hätten wir auch annehmen können. Was aber die Aufhebung des Kreisverkehrs am Bucheggplatz in Bezug auf Rückstau bedeuten würde, konnten wir so kurzfristig nicht abschliessend klären. Im Sinne der «Einheit der Materie» hätten wir uns dafür einen separaten Vorstoss gewünscht und sind gerne bereit, dies gemeinsam mit der SP anzuschauen. Trotz inhaltlichen Sympathien lehnen wir den Textänderungsvorschlag ab.*

Das Postulat wird mit 51 gegen 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

#### **4915. 2020/501**

**Postulat von Olivia Romanelli (AL), Brigitte Fürer (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 11.11.2020:**

**Schaffung einer ökologisch wertvollen Fläche zur Förderung der Biodiversität im Gebiet zwischen dem Albisgüetliweg und dem Brunaupark**

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

**Olivia Romanelli (AL)** *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3180/2020): Entgegen dem sich in Privatbesitz befindlichen «Fallätsche Garten» gehört das Gebiet am Albisgüetliweg der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich hat 15 Prozent ökologisch wertvolle Grünflächen im Siedlungsgebiet zum Ziel. Davon fehlen gemäss Antwort in der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2021/409 noch 4 Prozent, das entspricht 224 Hektaren Land. Trotzdem plant Grün Stadt Zürich (GSZ) noch mehr Familiengärten am Albisgüetliweg. Dass diese nicht sehr ökologisch sind und bei Aufhebung komplett saniert werden müssen, ist bekannt. In diesem Gebiet lebt eine grosse, schützenswerte und bedrohte Population von Zauneidechsen. Darum bitten wir GSZ, auf Familiengärten zu verzichten und diese ökologisch wertvollen Flächen zu bewahren.*

**Attila Kipfer (SVP)** *begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion*

*am 2. Dezember 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Wir leben in einer Stadt, Grünflächen gibt es nicht überall. Aufgrund von verdichtetem Bauen gibt es immer weniger Schrebergärten. Jeder soll die Möglichkeit haben, einen Familiengarten zu betreiben. Das fördert das Verständnis für die Natur und ermöglicht, ein bisschen Eigenbedarf auf natürliche Art und Weise zu decken. Wenn das jeder machen würde, bräuchten wir wenig zusätzliche Agrarflächen um die Schweiz komplett selbst versorgen zu können und weniger CO<sub>2</sub>-schädliche Nahrungsmittelimporte. Schrebergärten sind für uns wichtiger als ein neues Biotop. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Eidechsen in diesen Familiengärten keinen Raum mehr hätten.*

Weitere Wortmeldung:

**Ernst Danner (EVP):** *Wir lehnen das Postulat ab. Wir sind «Fan» von Familiengärten. Das sind selbstverständlich etwas kleinbürgerliche Träume, aber es ist ein individuelles Refugium und ein Gegenpunkt zum kollektivistischen Trend in der Stadt. Heutzutage werden Familiengärten sehr ökologisch und für jede Sorte Lebewesen wertvoll betrieben. Die Sanierungen stammen aus früheren Zeiten. Die Präsidentin des Familiengartenvereins Wipkingen hat mir von einer grossen Artenvielfalt und einem Wildbienenbiotop berichtet. Ein Familiengarten kann sogar ein Mehrwert gegenüber dem aktuellen Zustand sein.*

Das Postulat wird mit 76 gegen 39 Stimmen (bei 0 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.

### 4916. 2022/26

**Postulat der AL-Fraktion vom 26.01.2022:**

**Hinweis auf die Geschichte der jüdischen Gemeinschaft zur Zeit des Bürgermeisters Rudolf Brun durch Umbenennung der Rudolf-Brun-Brücke in «Frau-Minne-Brücke» und der Brunngasse in «Moses-ben-Menachem-Gasse»**

Von der AL-Fraktion ist am 26. Januar 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die mittelalterliche Geschichte der jüdischen Gemeinschaft, ihre Leistungen und ihre Auslöschung im Jahr 1349 zur Zeit des Bürgermeisters Rudolf Brun, im Stadtbild wahrnehmbar gemacht werden kann

- a) durch Umbenennung der Rudolf-Brun-Brücke in «Frau-Minne-Brücke», nach der jüdischen Geschäftsfrau und Stammutter einer von den Verfolgungen betroffenen wichtigen Familie.
- b) durch Umbenennung der Brunngasse in «Moses-ben-Menachem-Gasse» nach einem der Söhne von Frau Minne, der Rabbiner war und als Verfasser eines wichtigen jüdischen Gesetzeskommentar angesehen wird, des Zürcher «Semak».

Begründung:

Am 23. Februar 1349 wurde die jüdische Bevölkerung von Zürich in einem von der Obrigkeit tolerierten Massaker weitgehend ausgelöscht. Das Eigentum der Ermordeten ging entschädigungslos an die Obrigkeit, so auch das Haus mit der Synagoge an der Froschaugasse 4, das gemäss derzeitigen historischen Erkenntnissen im Besitz der Frau Minne und von Moses ben Menachem war. Ein Jahr später erwarb der

damalige Bürgermeister Rudolf Brun die eingezogene Liegenschaft zu einem symbolischen Preis. Nach Rudolf Brun ist die vormalige Uraniabrücke 1951 neu benannt worden. Damit wurde jemand öffentlich geehrt, der als Bürgermeister in verantwortungsvoller Position eine Mitverantwortung für eine der schrecklichsten Taten in der Zürcher Stadtgeschichte trug. Er hatte als Adliger mit Hilfe eines Teils der Handwerkerschaft eine Stadtrevolution angeführt, die ihn zum diktatorisch regierenden Bürgermeister auf Lebenszeit machte.

- a) Durch die Umbenennung der Rudolf-Brun-Brücke nach der jüdischen Stammutter «Frau Minne» wird stellvertretend die einst wichtige jüdische Gemeinschaft Zürichs, die verfolgt und weitgehend ausgelöscht wurde, geehrt. Zudem wird dem Desiderat, vermehrt die Leistung von Frauen im Stadtbild ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu rücken, entsprochen. Das Interesse, an einem zentralen Ort in Zürich an die jüdische Gemeinschaft im Mittelalter zu erinnern, überwiegt vor der Würdigung eines diktatorischen Bürgermeisters.
- b) Durch die Umbenennung der Brunngasse in Moses-ben-Menachem-Gasse wird stellvertretend auch der kulturell-wissenschaftliche Beitrag der jüdischen Gemeinschaft zur Stadtgeschichte gewürdigt. Moses ben Menachem war nicht nur Rabbi und Gemeindevorsteher der 1349 ausgelöschten Zürcher Gemeinde, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach auch Verfasser des Zürcher Semak, eines der wichtigen Gesetzeskommentare aus jener Zeit, dem auch heute noch grosse religiöse Bedeutung zukommt. Rabbi Moses ben Menachem, der auch einflussreicher Bankier war, wurde 1349 ermordet. Frau Minne und Moses ben Menachem hatten an der Brunngasse 8 gelebt, wo wichtige Wandmalereien zum Vorschein gekommen sind, bevor sie dieses Haus verkauften und ins Haus Froschaugasse 4 zogen.

Die symbolische Umbenennung zweier Erinnerungsorte ist eine geringe Anerkennung, die wir der jüdischen Gemeinschaft schulden.

Mitteilung an den Stadtrat

#### 4917. 2022/27

#### **Postulat von Pascal Lamprecht (SP) und Marco Denoth (SP) vom 26.01.2022: Umlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser oder Parkieranlagen, gewerbefreundlicher und sozialverträglicher Vollzug**

Von Pascal Lamprecht (SP) und Marco Denoth (SP) ist am 26. Januar 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Umlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser und/oder Parkieranlagen gewerbefreundlich und sozialverträglich vollzogen werden kann. Im Vordergrund sollen deshalb die folgenden Überlegungen stehen:

- Bevorzugung von Gewerbetreibenden und Mobilitätseingeschränkten auf oberirdischen Parkplätzen, beispielsweise über die Bewirtschaftung der Parkplätze oder über separate Abstellmöglichkeiten.
- Übergangsbestimmungen für diejenigen Autobesitzer:innen, welche nachweislich auf ihr Auto angewiesen sind und nur zu ungünstigen preislichen oder räumlichen Konditionen Parkieranmöglichkeiten in Parkhäusern oder Parkierananlagen erhalten.
- Anreize, um die Parkhäuser und Parkierananlagen attraktiver gegenüber oberirdischen Parkplätzen zu gestalten (sowohl in baulicher als auch in betrieblicher Hinsicht).

Begründung:

Der kommunale Verkehrsrichtplan als behördenverbindliche Planungsgrundlage verlangt eine Neuverteilung des öffentlichen Strassenraums. Eine Neuverteilung schafft jedoch immer auch Unsicherheiten und prekäre Einzelfälle. Diese sollen auch im Zusammenhang der Parkplätze abgedeckt werden. Insbesondere oben erwähnte Gruppierungen sind von einer Umlagerung der Parkplätze betroffen und sollen deshalb berücksichtigt werden.

Nebst einer Strategie zur Neuverteilung gemäss kommunalen Verkehrsrichtplan sollen auch Regelungen in der Parkkarten-Verordnung und in der Parkplatz-Verordnung ins Auge gefasst werden. Es sind aber auch ausserhalb dieser Regelungen konkrete Schritte zu prüfen und gegebenenfalls Grundlagen für die Parkplatz-Bewirtschaftung festzulegen.

Mitteilung an den Stadtrat

**4918. 2022/28**

**Postulat von Marco Denoth (SP) und Pascal Lamprecht (SP) vom 26.01.2022:  
Vorhaltung eines Anteils an Parkplätzen in der Blauen Zone am Vormittag für  
Gewerbtreibende**

Von Marco Denoth (SP) und Pascal Lamprecht (SP) ist am 26. Januar 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er 10-20% der blauen Parkplätze ab 07.00 Uhr bis 11.00 Uhr ausschliesslich für des Gewerbe zu Verfügung steht.

Begründung:

Für Gewerbetreibende ist die Suche nach Parkflächen in der Stadt Zürich zeitweise eine grosse Herausforderung. Einerseits für Lieferantinnen und Lieferanten, welche Geschäfte, Büros, Läden und auch Baustellen beliefern, andererseits für Bauunternehmungen, welche in der Nähe ihrer Baustellen den Werkstattwagen abstellen müssen.

Dies kann beispielsweise umgesetzt werden, indem die nötigen Parkplätze mit einer Signatur und/oder farblich als Gewerbeparkplatz markiert wird. Die Anwohnerinnen und Anwohner können demnach die blauen Zonen trotzdem nutzen, müssen diese jedoch bis 07.00 Uhr fürs Gewerbe freigeben. Die Nutzung der Parkplätze für Gewerbetreibende soll begrenzt sein, damit sie nur kurzzeitig benutzt werden und nachmittags oder abends den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung stehen.

Die Anzahl Gewerbeparkplätze in der blauen Zone sollen je nach Stadtgebiet dort dichter platziert werden, wo es das Gewerbe eher benötigt. In anderen Stadtgebieten mit weniger gewerblicher Nutzung soll nur 10% der Parkplätze Gewerbeparkplätze werden. Es soll eine Absprache mit dem lokalen Gewerbe und Anwohnerinnen und Anwohnern gesucht werden.

Diese Änderung soll in die neue zu überarbeitende Parkplatzverordnung eingepflegt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**4919. 2022/29**

**Postulat von Markus Knauss (Grüne), Sven Sobernheim (GLP) und 14 Mitunterzeichnenden vom 26.01.2022:  
Realisierung der klimaoptimierten Oberflächen im Rahmen der Tiefbauarbeiten für  
den Ausbau der thermischen Netze**

Von Markus Knauss (Grüne), Sven Sobernheim (GLP) und 14 Mitunterzeichnenden ist am 26. Januar 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie beim Ausbau der thermischen Netze die Tiefbauarbeiten dazu genutzt werden können, gleichzeitig die, im kommunalen Richtplan festgelegten, klimaoptimierten Oberflächen zu realisieren. Falls diese Massnahmen nicht im Rahmen der Rahmenkredite für die thermischen Netze enthalten sind, sind die Kosten separat auszuweisen, damit der Gemeinderat einen entsprechenden Kreditantrag stellen kann.

Begründung:

Vom Twitteraccount der Stadt Zürich wurde die Meldung verbreitet, dass bei der Transformation der thermischen Wärmeverbunde Entsigelungen oder das Pflanzen von Bäumen definitiv nicht zur Aufgabe der Stadt Zürich gehöre.

Mit den kommunalen Richtplänen haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich einer hitzeoptimierten und klimagerechten Gestaltung der Oberflächen in der Stadt Zürich grosses Gewicht beigemessen. Wenn Tiefbauarbeiten anstehen, ist deshalb immer die Möglichkeit zu prüfen, eine klimaoptimierte Oberfläche zu realisieren.

Netto-Null und die Fachplanung Hitzeminderung dürfen kein Widerspruch sein, sondern sind beides Projekte, welche die Stadt fokussiert vorantreiben muss.

Mitteilung an den Stadtrat

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

**4920. 2022/30**

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Judith Boppart (SP), Nicole Giger (SP) und 31 Mitunterzeichnenden vom 26.01.2022:**

**Verkehrsregime für die neue Dreispitz-Strasse, Anzahl und Platzierung der vorgesehenen Parkplätze und Gründe für die Zulassung des Gegenverkehrs sowie mögliche Einrichtung einer Begegnungszone gemäss dem Konzept «Superblock» aus Barcelona**

Von Judith Boppart (SP), Nicole Giger (SP) und 31 Mitunterzeichnenden ist am 26. Januar 2022 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Gemäss der Weisung GR Nr. 2021/232 ist die neue Dreispitz-Strasse als Strasse mit Gegenverkehr, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und mit Parkplätzen vorgesehen.

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

1. Wie viele Parkplätze sind auf der neuen Dreispitz-Strasse vorgesehen, wie sind sie angeordnet und weshalb wurden sie so geplant?
2. Gemäss Abbildung 19 in der Weisung sind auf dem Areal Dreispitz 9 Tiefgaragen geplant. Weshalb wurden die auf der Dreispitz-Strasse vorgesehenen Parkplätze nicht in diese verlegt?
3. Weshalb wurde die Strasse nicht als Einbahn geplant und dadurch mehr qualitativer Aufenthaltsraum für die Bewohnenden geschaffen?
4. Was spricht dafür und was dagegen die Strasse gemäss dem Konzept «Superblocks» aus Barcelona als Begegnungszone mit einer max. Geschwindigkeit von 10 km/h für den motorisierten Verkehr der Anwohnenden, Zubringern- und Rettungsfahrten zu gestalten?

Mitteilung an den Stadtrat

**4921. 2022/31**

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Martin Götzl (SVP), Rolf Müller (SVP) und 33 Mitunterzeichnenden vom 26.01.2022:**

**Änderung der Ausrückordnung von Schutz & Rettung in Zürich-Nord, Gründe für die Nichtberücksichtigung der Milizfeuerwehr und des damit verbundenen Leistungsabbaus sowie Stellungnahme zur Bewertung der Faktoren «Eintreffen der Einsatzmittel am Einsatzort» und «Kosteneffizienz»**

Von Martin Götzl (SVP), Rolf Müller (SVP) und 33 Mitunterzeichnenden ist am 26. Januar 2022 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Schutz und Rettung Stadt Zürich hat per 1. Januar 2022 die Ausrückordnung der Feuerwehr im Norden der Stadt Zürich geändert. Dies geschah intransparent und still. Betroffen ist die Alarmmeldung «Brand im Mehrfamilienhaus», was eine der häufigsten Formen aller Alarmmeldungen in Zürich-Nord ist.

Negativ tangiert von dieser Änderung ist der Bevölkerungsschutz der Kreise 11 und 12. Unverständlich ist, dass künftig die sehr schnelle Milizfeuerwehr im Norden nicht mehr berücksichtigt werden soll. Dies, obschon diese sowohl bezüglich «Eintreffen der Einsatzmittel am Einsatzort» wie auch «kosteneffizient» betriebswirtschaftlich stets sehr gute Arbeit geleistet hat.

In den Abstimmungs-Vorbereitungen zur Wache Nord mit zentraler Einsatzlogistik (ZEL) wurde stets thematisiert, dass die Berufsfeuerwehr vom Standort Flughafen die Vorgabe für Einsatzzeiten im Norden der Stadt nicht erreicht.

Mit dem geplanten Wegfall (bei einer der häufigsten Alarmmeldungen) der Milizfeuerwehr werden die Einsatzmittel und deren Einsatzzeiten in Zürich-Nord noch weiter geschwächt.

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

1. Aufgrund welcher vorliegenden Tatsachen wird die Milizfeuerwehr künftig nicht mehr für die besagten Einsätze berücksichtigt? Gibt es Vergleiche der Einsatzzeiten? Wenn ja, bitten wir um eine detaillierte tabellarische Auflistung. Wenn nein, weshalb nicht?
2. Weshalb werden weiterhin Einsatzmittel der Berufsfeuerwehr vom Flughafen berücksichtigt, obschon diese offensichtlich nachweislich oft deutlich später als zehn Minuten nach Alarmierung an einem Einsatzort in Zürich-Nord eintreffen? Mit der zentralen und zeitnahen Milizfeuerwehr aus Oerlikon hätten wir hier doch den beweglicheren sowie effizienteren Schutz und würden der gültigen Leistungsnorm bezüglich Einsatzzeiten gerecht werden.
3. Aus welchen Gründen wird in den Boom-Quartieren der Kreise 11 und 12 am Bevölkerungsschutz (Brandbekämpfung) quantitativ Leistungsabbau betrieben?
4. Weshalb werden die beiden wichtigsten Faktoren «Eintreffen der Einsatzmittel am Einsatzort» und «kosteneffizient» übergangen, worauf eine nicht nachvollziehbare Entscheidung getroffen wird?
5. Der Gemeinderat überwies mit einer Mehrheit das Postulat 2014 / 351, welche sich für einen schnellen Ersteinsatz der Milizfeuerwehr Zürich-Nord bekräftigte. Weshalb wurde «im Hintergrund» ohne Mitsprache eine Entscheidung getroffen, die offensichtlich nicht einer Gemeinderatsmehrheit entsprechen würde und auch nicht wirtschaftlich nachvollziehbar ist?
6. Wer ist der Verantwortungsträger dieser nicht nachvollziehbaren Entscheidung?
7. In der Volksabstimmung der kostenintensiven Wache Nord wurden Argumente geltend gemacht, dass dies für die Leistungsnorm von 10 Minuten, wie auch für eine Kombination und Ergänzung von Berufswie auch ortsverbundener Milizfeuerwehr von Wichtigkeit ist. Nun werden nach dieser Abstimmung offensichtlich die Spielregeln geändert und die Leistungsbereitschaft der Einsatzkräfte abgebaut. Weshalb folgt dieser Leistungsabbau so kurz nach einer Volksabstimmung?

Mitteilung an den Stadtrat

**4922. 2022/32**

**Schriftliche Anfrage von Michael Kraft (SP), Simone Brander (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 26.01.2022:  
Einstellung der Tramlinie 13 im Rahmen des Bauprojekts Höggerstrasse/  
Limmattalstrasse, Prüfung von Alternativrouten für den Busersatz und Ausrüstung der Treppenfusswege mit Rampen**

Von Michael Kraft (SP), Simone Brander (SP) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 26. Januar 2022 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Das Bauprojekt Höggerstrasse / Limmattalstrasse sieht eine 13-monatige Einstellung der Tramlinie 13 zwischen Escher-Wyss-Platz und Frankental vor. Der Ersatzbus soll über die Rosengarten-, Nord- und Ottenbergstrasse zum Meierhofplatz geführt werden. Diese Lösung führt dazu, dass Menschen mit Gehbehinderung oder anderer Mobilitätseinschränkung, ältere Menschen sowie Familien mit Kinderwagen, welche im Umfeld der Haltestellen "Alte Trotte", "Eschergutweg" und "Waidfussweg" wohnen, für mehr als ein Jahr faktisch vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten werden.

Die Zugänge zur Ottenbergstrasse (und damit zum Ersatzbus) sind sehr steil und nur über Treppen zu erreichen (Im Schellenberg, Kempfhofsteig, Bellikersteig). Einzig der Waidfussweg hat keine Treppen, gerade für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alterszentrums Sydefädeli dürfte der steile Aufstieg aber eine grosse Hürde darstellen. Dasselbe Problem zeigt sich bei den (noch längeren) Wegen Richtung Limmat zur Tramverbindung in der Hardturmstrasse (Kempfhofweg, Eschergutweg, Hardturmsteig).

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

1. Welche Alternativen empfehlen TAZ und VBZ diesen Personengruppen? Wird nach Lösungen für diese Problematik gesucht?
2. Die Limmattalstrasse wird für Anwohnerinnen und Anwohner im Einbahnverkehr befahrbar sein. Kann der Ersatzbus in derselben Richtung ebenfalls über die Limmattalstrasse geführt und so zumindest eine teilweise Verbesserung erreicht werden?
3. Kann der Ersatzbus allenfalls über die Ackersteinstrasse geführt werden, da die Ottenbergstrasse bereits über die Linie 46 erschlossen ist?

4. Kann ein temporärer Quartierbus für die Feinerschliessung eingerichtet werden (vergleichbar zur Linie 38), allenfalls auch in einem Rundkurs (Limmatalstrasse im Einbahnverkehr, andere Richtung über Ackersteinstrasse)?
5. Wie wird das in Nach-Pandemiezeiten zu erwartende hohe Passagieraufkommen gestemmt? Die Linie 46 ist bereits heute überlastet, die Linie 13 sehr gut ausgelastet. Zudem hat ein Gelenkbus lediglich halb so viele Plätze wie ein Cobra-Tram. Zusätzliche Kurse der Linie 46, wie angekündigt, dürften wohl nicht genügen - bereits heute verkehrt die Linie 46 in Stosszeiten im 5-Minuten-Takt.
6. Ist es möglich, die Treppenfusswege (Im Schellenberg, Kempfhofsteig, Bellikersteig) temporär oder dauerhaft mit Rampen auszurüsten, so dass sie zumindest mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen begehbar wären?

Mitteilung an den Stadtrat

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

### **4923. 2021/514**

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Elisabeth Schoch (FDP), Walter Anken (SVP) und 29 Mitunterzeichnenden vom 15.12.2021:**

**Klimaschutzziel Netto-Null, Anfangspunkte für den Absenkplan und sich daraus ergebende einzuhaltende Werte, Bezifferung des Effekts der schwankenden Heizgradtage, Zuständigkeit für die Festlegung des Absenkplans und die erforderlichen Massnahmen sowie Möglichkeit zur Aufteilung der Vorlage in zwei separate Abstimmungsfragen**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 24 vom 12. Januar 2022).

### **4924. 2021/395**

**Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann (SP) und Nadia Huberson (SP) vom 29.09.2021:**

**«Right to repair» für defekte elektronische Geräte, Haltung des Stadtrats zu dieser Bewegung, Berücksichtigung des Anliegens bei der Beschaffung, Umgang mit defekten städtischen Geräten und mögliche Unterstützung für «Repair Cafés» sowie Bereitschaft zu einer Sensibilisierungskampagne**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 25 vom 12. Januar 2022).

### **4925. 2021/248**

**Weisung vom 09.06.2021:**

**Sportamt, Immobilien Stadt Zürich, Dolder Bad und Kunsteisbahn Dolder, Instandsetzung Bad, Projektierungskredit, Dolder Eis und Bad AG, Beiträge 2022–2026**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 10. November 2021 ist am 17. Januar 2022 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 2. Februar 2022.

Nächste Sitzung: 2. Februar 2022, 17 Uhr.