

## Substanzielles Protokoll 167. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 20. März 2013, 17.00 Uhr bis 20.11 Uhr, im Rathaus

---

Vorsitz: Präsident Albert Leiser (FDP)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Isabelle Ryf

Anwesend: 117 Mitglieder

Abwesend: Monika Erfigen (SVP), Theo Hauri (SVP), Philipp Käser (GLP), Joe A. Manser (SP), Michael Schmid (FDP), Marcel Schönbächler (CVP), Kathy Steiner (Grüne), Ursula Uttinger (FDP)

---

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

1. Mitteilungen
2. [2013/56](#) Eintritt von Werner Wehrli (EVP) anstelle der zurückgetretenen Michèle Halser-Furrer (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2010–2014
3. [2013/57](#) \* Weisung vom 06.03.2013: FV  
Liegenschaftsverwaltung, Kauf einer Baulandreserve an der Mürtschenstrasse 38, Quartier Altstetten
4. [2013/58](#) \* Weisung vom 06.03.2013: FV  
Liegenschaftsverwaltung, Kauf einer Baulandparzelle von den SBB im Gebiet Letzibach (Teilgebiet D), Quartier Altstetten
5. [2013/59](#) \* Weisung vom 06.03.2013: FV  
Liegenschaftsverwaltung, Verkauf von Baurechtsland des ewz in der Gemeinde Fällanden an die Baugenossenschaft Brunnenhof Zürich
6. [2013/60](#) \* Weisung vom 06.03.2013: VHB  
Amt für Städtebau, Teilrevision der Nutzungsplanung, Zonenplanänderung Herdernstrasse, Zürich Aussersihl, Kreis 4
7. [2013/61](#) \* Weisung vom 06.03.2013: VIB  
Verkehrsbetriebe, Mitgliedschaft im Ausbildungsverbund login, Bewilligung jährlich wiederkehrender Ausgaben

- |     |                          |        |  |            |
|-----|--------------------------|--------|--|------------|
| 8.  | <a href="#">2013/73</a>  | *<br>E | Postulat von Markus Hungerbühler (CVP) und Mario Mariani (CVP) vom 06.03.2013:<br>Vereinfachung und Optimierung der Bewilligungsverfahren in bestehenden Gebäuden  | VGU        |
| 9.  | <a href="#">2012/158</a> |        | Tiefbauamt, Baulinien Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse, neue Vorlage, Festsetzung, Rekurs gegen den Beschluss des Gemeinderats vom 11. Januar 2012,<br>Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich   |            |
| 10. | <a href="#">2012/364</a> |        | Weisung vom 03.10.2012:<br>Tiefbauamt, Sanierung und Neugestaltung der Birmensdorferstrasse, gebundene Ausgaben von Fr. 46 646 475.–, Objektkredit von Fr. 40 000.– für die Umsetzung des Plan Lumière sowie Objektkredit von Fr. 5 863 100.–  | VTE        |
| 11. | <a href="#">2012/380</a> |        | Weisung vom 31.10.2012:<br>Verkehrsbetriebe und Tiefbauamt, Objektkredit von 11,424 Millionen Franken für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen des Zugangs zum Bahnhof Hardbrücke, Objektkredit von 2,67 Millionen Franken für einen Convenience-Store am Hardplatz | VTE<br>VIB |
| 12. | <a href="#">2013/69</a>  | E      | Postulat von Simone Brander (SP) und Markus Knauss (Grüne) vom 06.03.2013:<br>Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf dem Hardplatz unter Berücksichtigung der Massnahmenvorschläge der Klimaanalyse  | VTE        |
| 13. | <a href="#">2013/70</a>  | E      | Postulat von Hans Jörg Käppeli (SP) und Marcel Schönbächler (CVP) vom 06.03.2013:<br>Optimierung der Buskanten bei der Haltestelle Hardbrücke  | VTE        |
| 14. | <a href="#">2011/202</a> | E/A    | Postulat von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) vom 08.06.2011:<br>Ausbau des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger   | VTE        |
| 15. | <a href="#">2011/203</a> |        | Interpellation von Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) vom 08.06.2011:<br>Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen durch bauliche Massnahmen  | VTE        |
| 16. | <a href="#">2011/212</a> | E/A    | Postulat von Marianne Aubert (SP) und Kyriakos Papageorgiou (SP) vom 15.06.2011:<br>Einführung eines Kunststoff-Sammelsystems mit einem Recyclingkonzept   | VTE        |

17. [2011/237](#) A Postulat von Roger Bartholdi (SVP) und Roland Scheck (SVP) vom 29.06.2011: VTE  
Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses, Ersatz der oberirdischen Parkplätze durch gleichwertige Parkplätze bezüglich des generierten Umsatzes
18. [2011/262](#) E/A Postulat von Philipp Käser (GLP) und Irene Bernhard (GLP) vom 06.07.2011: VTE  
Erarbeitung eines Konzepts zur Wiederverwertung der Rohstoffe in der städtischen Kehrreinschlacke
- \* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### 3734. 2013/97 Erklärung der Grüne-Fraktion vom 20.03.2013: Beitritt zur «Blue Community Initiative»

Namens der Grüne-Fraktion verliest Simon Kälin (Grüne) folgende Fraktionserklärung:

Wasser bedeutet Leben

2010 erklärte die Generalversammlung der Vereinten Nationen das Jahr 2013 zum Internationalen Jahr der Wasserkoooperation. Der Weltwassertag vom kommenden Freitag, 22. März 2013, wird damit ganz dem Thema „Wasser und Zusammenarbeit“ gewidmet sein. Für die Grünen ein Anlass, um sich mit der kostbaren Ressource Wasser und deren globaler Bedeutung zu befassen.

Wasser bedeutet Leben: Das Recht auf Wasser, der Zugang zu sicherem und sauberem Trinkwasser und zu sanitären Einrichtungen wurde von der UNO 2010 als Menschenrecht anerkannt und in einer Resolution verankert.

In vielen Ländern ist Wasser ein knappes Gut. Gemäss Angaben der UNO stehen rund 80 Prozent aller Erkrankungen in südlichen Ländern in direktem Zusammenhang mit dem Gebrauch von verunreinigtem Wasser. Schätzungsweise 5'000 Kinder sterben deswegen weltweit jeden Tag an den Folgen von Durchfallerkrankungen - alle 17 Sekunden ein Kind.

Im Jahr 2020 wird es auf der Erde 1 Milliarde Menschen geben, die keinen Zugang zu Wasser in ausreichender Menge und Qualität haben.

Dem Schweizer Modell der öffentlichen Wasserversorgung kommt international ein Vorbildcharakter zu. Wir Grüne sind davon überzeugt, dass eine öffentliche Wasserversorgung unter demokratischer Kontrolle der beste Weg ist, den Zugang zu qualitativ hochwertigem Trinkwasser für alle zu gewährleisten. Leider ist die weltweite Wahrnehmung der Schweiz eine andere. Allen voran verbreitet der Nestlé-Konzern, unterstützt von Lobbygruppen, die frohe Botschaft des Wasserprivatisierens. Ein Gegensignal aus Zürich wäre daher ein sehr starkes Zeichen und würde all jene Kräfte unterstützen, die in ihren Heimatländern gegen die Wasserprivatisierung kämpfen.

Wir fordern deshalb, dass sich die Stadt Zürich an der „Blue Community Initiative“ beteiligt, die in Kanada gestartet wurde und reichen dazu ein Postulat mit vier Forderungen ein:

1. Zürich anerkennt das Recht auf Wasser als Menschenrecht.
2. Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind und bleiben in Zürich öffentliche Unternehmen und werden gefördert und unterstützt.
3. In der Zürcher Verwaltung wird auf Flaschenwasser verzichtet und ausschliesslich Trinkwasser aus dem Wasserhahn angeboten.
4. Die Zürcher Wasserversorgung engagiert sich in einer Entwicklungszusammenarbeit in Form einer Public-Public-Partnership.

## G e s c h ä f t e

**3735. 2013/56**

**Eintritt von Werner Wehrli (EVP) anstelle der zurückgetretenen Michèle Halser-Furrer (EVP) für den Rest der Amtsdauer 2010–2014**

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 13. März 2013 anstelle von Michèle Halser-Furrer (EVP 11) mit Wirkung ab 20. März 2013 für den Rest der Amtsdauer 2010 bis 2014 als gewählt erklärt:

Werner Wehrli (EVP 11), lic. oec. HSG, dipl. Ing. ETH, geboren am 20. Dezember 1959, von Zürich/ZH und Küttigen/AG, Wohnstadium Kirchenacker 6, 8050 Zürich

**3736. 2013/57**

**Weisung vom 06.03.2013:**

**Liegenschaftenverwaltung, Kauf einer Baulandreserve an der Mürtschenstrasse 38, Quartier Altstetten**

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 18. März 2013

**3737. 2013/58**

**Weisung vom 06.03.2013:**

**Liegenschaftenverwaltung, Kauf einer Baulandparzelle von den SBB im Gebiet Letzibach (Teilgebiet D), Quartier Altstetten**

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 18. März 2013

**3738. 2013/59**

**Weisung vom 06.03.2013:**

**Liegenschaftenverwaltung, Verkauf von Baurechtsland des ewz in der Gemeinde Fällanden an die Baugenossenschaft Brunnenhof Zürich**

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 18. März 2013

**3739. 2013/60**

**Weisung vom 06.03.2013:**

**Amt für Städtebau, Teilrevision der Nutzungsplanung, Zonenplanänderung Herdernstrasse, Zürich Aussersihl, Kreis 4**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 18. März 2013

**3740. 2013/61**

**Weisung vom 06.03.2013:  
Verkehrsbetriebe, Mitgliedschaft im Ausbildungsverbund login, Bewilligung  
jährlich wiederkehrender Ausgaben**

Die Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Antrag des Stadtrats war an der Bürositzung vom 18. März 2013 umstritten.

Min Li Marti (SP) zieht namens der SP-Fraktion den Antrag auf Zuweisung an die SK PD/V zurück.

Damit ist das Geschäft der SK TED/DIB überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**3741. 2013/73**

**Postulat von Markus Hungerbühler (CVP) und Mario Mariani (CVP) vom  
06.03.2013:  
Vereinfachung und Optimierung der Bewilligungsverfahren in bestehenden  
Gebäuden**

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

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**3742. 2012/158**

**(Weisung 2010/443 vom 27.10.2010)  
Tiefbauamt, Baulinien Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse,  
neue Vorlage, Festsetzung, Rekurs gegen den Beschluss des Gemeinderats vom  
11. Januar 2012, Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons  
Zürich**

Ausstand: Gabriele Kisker (Grüne)

Gegen den Entscheid des Gemeinderats der Stadt Zürich vom 11. Januar 2012 (GRB Nr. 2184) wurde beim Baurekursgericht des Kantons Zürich ein Rekurs eingereicht. Mit Entscheid des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 26.10.2012 wurde der Rekurs abgewiesen, worauf der unterlegene Rekurrent Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich erhob. Mit der Verfügung vom 26.02.2013 setzt das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich für den Beschwerdegegner (Gemeinderat von Zürich) eine Frist von 30 Tagen, um zuhanden des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich eine Beschwerdeantwort einzureichen.

Dem Büro des Gemeinderats, dem Präsidium der SK PD/V sowie den Fraktionspräsidien sind folgende Unterlagen zugestellt worden:

- Rekurschrift vom 2. April 2012
- Präsidialverfügung des Baurekursgerichts des Kantons Zürich (R1S.2012.05037)

vom 5. April 2012

- Beschluss des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 19. April 2012 betreffend Fristerstreckung bis 4. Juni 2012
- Entscheid des Baurekursgerichts des Kantons Zürich vom 26. Oktober 2012
- Beschwerdeschrift vom 29. November 2012 an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich
- Verfügung der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich vom 21. Februar 2013 betreffend Genehmigung der Baulinien
- Verfügung des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 26. Februar 2013 betreffend Fristansetzung für eine Beschwerdeantwort

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

**Min Li Marti (SP):** Die Mehrheit des Büros beantragt wie in allen diesen Fällen, dass der Gemeinderat auf eine eigene Beschwerdeantwort verzichtet und diese Aufgabe dem Stadtrat bzw. der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) übergibt.

**Mauro Tuena (SVP):** Die Minderheit des Büros ist klar der Meinung, dass die Stellungnahme nicht durch den Stadtrat, sondern durch den Gemeinderat erfolgen soll. Damit der Gemeinderat sich an eine klare Vorgabe halten kann, hat die Minderheit einen Text mit folgendem Inhalt ausgearbeitet: Auf eine Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich wird verzichtet, weil der Gemeinderat sich den Ausführungen und Anträgen der Beschwerdeführer anschliesst. Heute sind die richtigen Informationen allen Fraktionen bekannt; wir können nachvollziehen, wie die Privaten denken.

Schlussabstimmung

Die Mehrheit des Büros beantragt dem Gemeinderat:

Auf eine Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich durch den Gemeinderat wird verzichtet (Art. 51 Abs. 4 GO). Der Stadtrat oder nach Massgabe von Art. 28 der Geschäftsordnung des Stadtrats die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird eingeladen, das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich zu führen, unter Mitteilung der eingereichten Rechtsschriften an das Büro, die Fraktionspräsidien und die SK PD/V.

Die Minderheit des Büros beantragt dem Gemeinderat:

Auf eine Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich wird verzichtet, da man sich den Ausführungen und den Anträgen des Beschwerdeführers anschliesst.

Mehrheit:	Min Li Marti (SP), Referentin; 2. Vizepräsidentin Dorothea Frei (SP), Helen Glaser (SP), Christina Hug (Grüne), Markus Hungerbühler (CVP), Alecs Recher (AL), Mark Richli (SP)
Minderheit:	Mauro Tuena (SVP), Referent
Enthaltung:	Präsident Albert Leiser (FDP), Gian von Planta (GLP)
Abwesend:	1. Vizepräsident Martin Abele (Grüne)
Ohne Stimmrecht:	Christian Aeschbach (FDP), Dr. Arthur Bernet (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 37 Stimmen zu.

Weitere Wortmeldung:

**Markus Knauss (Grüne):** *Als Mitglied des Baurekursgerichts wollte Gabriele Kisker (Grüne) eigentlich in den Ausstand treten, hat dies aber aufgrund des schnellen Geschäftsgangs versäumt und trotzdem abgestimmt. Ich denke, wir ziehen die Stimme einfach ab.*

Damit ist beschlossen:

Auf eine Beschwerdeantwort an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich durch den Gemeinderat wird verzichtet (Art. 51 Abs. 4 GO). Der Stadtrat oder nach Massgabe von Art. 28 der Geschäftsordnung des Stadtrats die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird eingeladen, das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht des Kantons Zürich zu führen, unter Mitteilung der eingereichten Rechtsschriften an das Büro, die Fraktionspräsidien und die SK PD/V.

Mitteilung an den Stadtrat

**3743. 2012/364**

**Weisung vom 03.10.2012:**

**Tiefbauamt, Sanierung und Neugestaltung der Birmensdorferstrasse, gebundene Ausgaben von Fr. 46 646 475.–, Objektkredit von Fr. 40 000.– für die Umsetzung des Plan Lumière sowie Objektkredit von Fr. 5 863 100.–**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Neugestaltung der Birmensdorferstrasse einschliesslich der Endschleufe Heuried mit der Neupflanzung von Alleebäumen, die Realisierung der fehlenden Teilbereiche des Gehweges einschliesslich Landerwerb, den Ersatz der bestehenden Rasengittersteine durch einen Belag und die Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) im Abschnitt zwischen Birmensdorferstrasse 285 bis Triemli (oberer Bereich), die neuen Schutzinseln, die neue Busschleuse sowie für die Erstellung der taktilen Trennung zwischen Rad- und Gehweg wird ein Objektkredit von Fr. 5 863 100.– bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Anlass für die Neugestaltung geben der schlechte Zustand der Strassenbeläge, Gleisanlagen und Werkleitungen. Es geht darum, die flankierenden Massnahmen Westumfahrung nachhaltig zu sichern. Weniger Verkehr in der Stadt und die einspurige Verkehrsführung schaffen Platz für Velostreifen, mehr Sicherheit und Komfort – dies erwarten wir vom Masterplan Velo. Schutzinseln erhöhen die Verkehrssicherheit, eine beidseitige Baumallee verbessert die Aufenthaltsqualität; es handelt sich nicht um einen verkappten Kapazitätsabbau. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen keine Nachteile, denn die verbleibende Spur steht neu ausschliesslich dem MIV zur Verfügung. Aus dem Tramtrassee entsteht ein ÖV-Trassee, das auch von den Rettungsfahrzeugen benutzt werden kann. Hierzu müssen die Rasengittersteine durch Belag ersetzt werden. Die geringe Lärmzunahme wird durch Lärmschutzmassnahmen mehr als kompensiert. Die Aufhebung der zweiten Spur*

*schafft auch Platz für komfortable, behindertengerechte Haltestellen. Zwar muss bei der Gutstrasse aus Platzgründen der Linksabbieger aufgehoben werden, doch handelt es sich um relativ wenig Verkehr, und der positive Effekt ist, dass der Gegenverkehr flüssiger wird. Da es sich beim Goldbrunnenplatz um eine kombinierte Tram-/ Bushaltestelle mit engen Platzverhältnissen handelt, ist die nur bedingt behindertengerechte Ausgestaltung vertretbar und verhältnismässig. Die Neugestaltung ist für alle ein Gewinn: für das Quartier und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt Annahme. Die SP stimmt mit der Mehrheit.*

Kommissionsminderheit:

**Marc Bourgeois (FDP):** *Ziel des Projekts ist eine bessere Lebensqualität im Quartier und weniger Verkehr. Die Konsequenzen laufen diesem Ziel leider entgegen: Auf der Birmensdorferstrasse wird es mehr Stau und Lärm geben, und in den Quartieren wird es zu mehr Schleichverkehr kommen, namentlich an der Aemtlerstrasse, Kalkbreitestrasse, Schaufelbergerstrasse und am Goldbrunnenplatz. Am Ende wird es – zumindest auf dem unteren Teil der Birmensdorferstrasse – wieder gleich viel Verkehr geben wie zu Zeiten vor der Westumfahrung. Dies kann ausdrücklich der Weisung entnommen werden, wobei sie den Mehrverkehr und -lärm, der durch die Schliessung der Haldenstrasse entstehen wird, vergisst. In den Kosten von gut 52 Millionen Franken sind das Kanalbauprojekt und die Abschreibung der Restbuchwerte der Gleisanlagen wohlgermerkt nicht inbegriffen. Die Kosten für die Schallschutzfenster sind eine direkte Folge dieses Projekts. Wird der Lärm vom ÖV verursacht, zahlt die Stadt offenbar teure Schallschutzfenster. Stammt der Lärm hingegen vom MIV, verordnet sie Tempo 30. Uns stören auch konkrete Punkte des Projekts, z. B. dass der Rechtsabbieger Schweighofstrasse zu Spitzenzeiten zu kurz ist, dass der Knoten Birmensdorferstrasse/Schweighofstrasse in den Abendspitzen stadteinwärts nur noch 9 % Leistungsreserve hat, dass auf der Schaufelbergerstrasse Tempo 30 geplant ist. Dieses sehr teure Projekt bringt dem ganzen Quartier mehr Verkehr, mehr Stau und mehr Lärm. Vorteile sind keine ersichtlich. Um den Autoverkehr zu schikanieren, nimmt die Stadt offenbar alle Aufwände in Kauf. In der Stadt Zürich ist die Verkehrspolitik egoistischerweise nur noch auf diejenigen Leute ausgerichtet, die hier wohnen. FDP, SVP und CVP lehnen das Projekt in dieser Form ab.*

Weitere Wortmeldungen:

**Roland Scheck (SVP):** *Bei diesem Strassenbauprojekt handelt es sich um den letzten Teil der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung an der Birmensdorferstrasse. Diese haben dem Quartier enorm geschadet. Unmittelbar nach der Eröffnung der Westumfahrung wurde die Birmensdorferstrasse markant entlastet. Die flankierenden Massnahmen produzierten nachher wieder künstlichen Stau, und zwar durch das Anbringen gefährlicher Fussgängerstreifen innerhalb des Triemlikreisels, was dem Knoten Kapazität entzieht. Auch auf dem Abschnitt zwischen Aemtlerstrasse und Triemli wird nahtlos an diese ideologische Verblendung angeknüpft. Der ultimative Clou ist, dass dadurch die Lärmemissionen erhöht werden. Ob die Absurditäten nun im Objektkredit oder im gebundenen Teil enthalten sind, ist egal. Die SVP lehnt auch diesen Abschnitt der flankierenden Massnahmen an der Birmensdorferstrasse ab.*

**Mauro Tuena (SVP):** *Ich bedaure es ausserordentlich, dass ein bürgerlicher Schulterschluss in der Kommission nicht zustande kommen konnte. An diesem Beispiel zeigt sich, dass die GLP in keiner Art und Weise bürgerlich ist; sonst hätte sie zusammen mit SVP, FDP und CVP dem Stadtrat zu verstehen gegeben, dass das Projekt sinnlos ist. Aus ideologischer Sicht pauken Grüne und GLP aber einfach sogenannte Verkehrsbehinderungsvorlagen durch, wohlwissend, dass es für die*



*Direktbetroffenen nachweislich keine Lärmreduktion geben wird, und dass im Gegenteil die Leute im Quartier, namentlich im Bereich der Schaufelbergerstrasse im Kreis 3, mit Mehrverkehr belastet werden. Ich staune immer wieder über die Kommunikation in der Kommission: Auf meine Anfrage betreffend die Folgen der allfällig abgelehnten Weisung erhielt ich vom Vizedirektor des Tiefbauamts (TAZ) die Antwort, der Spurabbau und das Abbiegeverbot würden «sowieso kommen». Es fragt sich einfach, was «sowieso kommen» heisst. Fakt ist, das Projekt ist zum jetzigen Zeitpunkt vom Regierungsrat nicht genehmigt. Der Regierungsrat ist nicht das «Abnicker-Gremium» des Stadtrats und entscheidet über die Bewilligung eines Spurabbaus nicht ideologisch, sondern sachlich. Insbesondere muss er klären, ob ein Spurabbau Auswirkungen über die Stadtgrenze hinaus verursacht. Die Spurabbaupolitik an der Birmensdorferstrasse zieht ein Verkehrschaos weit über Uitikon-Waldegg hinaus nach sich.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Ich bin der Meinung, dass die Umgestaltung eine Verbesserung darstellt. Es gibt viele übergeordnete Festlegungen, die den Stadtrat verpflichten, die Umgestaltung wie geplant vorzunehmen: 1. Laut einem Bundesgerichtsentscheid muss der Kanton den Verkehr mit flankierenden Massnahmen ausserhalb der Stadt halten und Strassen zurückbauen. 2. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen Tramhaltestellen behindertengerecht ausgestaltet sein. 3. Der Veloweg, der jetzt entlang der Birmensdorferstrasse realisiert wird, ist im regionalen Richtplan festgesetzt. 4. Bis 2018 müssen in der Schweiz alle Strassen innerhalb der Gemeinden lärmsaniert sein. Die Lärmsanierung der Birmensdorferstrasse müsste ohnehin stattfinden. Eine kostengünstigere Lärmsanierung wäre möglich, wenn SVP und FDP Vorschläge zur Halbierung des Verkehrs auf der Birmensdorferstrasse machen würden. 5. Der Regierungsrat stellte beim Bund den Antrag, für die Umgestaltung der Birmensdorferstrasse Gelder aus dem Agglomerationsprogramm zu lösen. SVP und FDP opponieren gegen jegliche Verbesserungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung. Gegen mehr Bäume in der Stadt kann doch niemand etwas einzuwenden haben. Erstaunlich ist, dass sich die CVP der Umgestaltung der Birmensdorferstrasse verwehrt.*

**Marianne Aubert (SP):** *Wie wir gehört haben, müssten die Lärmschutzfenster ohnehin eingebaut werden. Auch müssten ein Drittel der Gleisanlagen und die Asphaltbeläge ersetzt sowie die Haltestellen behindertengerecht umgebaut werden, sodass in etwa die gleichen Kosten anfallen würden. Nur gäbe es keinen Nutzen für das Quartier. Die vierspurige Birmensdorferstrasse ist eine breite Einfallsachse. Mit dieser sehr sorgfältigen Weisung kann ein Teil des Verkehrs umgelagert werden. Der ÖV erhält eine eigene Spur, was mehr Effizienz bedeutet. Ausserhalb der Stadt hat der Kanton die vierspurigen Strassen bereits auf zwei reduziert; es gibt keinen Grund, warum er dies nicht auch in der Stadt genehmigen sollte. Die SP stimmt der Weisung mit grosser Überzeugung zu.*

**Guido Trevisan (GLP):** *Die Umgestaltung macht für uns Sinn. Die Westumfahrung ist eine Realität. Mit ihr einher geht eine Beruhigung der Quartiere durch die Schaffung von Raum für ÖV, Fussgänger und Velos. Nebst der zwingenden Lärmsanierung sind auch Luftreinemassnahmen zu treffen. Die Priorisierung zwischen Quartierstrassen und Hauptverkehrsrouten findet nicht nur durch die zur Verfügung stehende Fläche statt, sondern auch durch Tempounterschiede. Das bedeutet, dass bei weiterhin Tempo 50 auf der Birmensdorferstrasse der Schleichverkehr nicht gefördert werden wird.*

**Marc Bourgeois (FDP):** *Laut der Weisung stimmt es nicht, dass alles auch ohne Weisung durchgeführt werden müsste: «Mit der Realisierung des neuen Trassees für den öffentlichen Verkehr zwischen Triemli und Gutstrasse werden wahrnehmbar stärkere Lärmbelastungen in der Nacht erzeugt, da die Rasengittersteine entfernt*

werden. Aus diesem Grund müssen gemäss Art. 8 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens soweit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.» Dass die Fenster im oberen Teil der Birmensdorferstrasse im Objektkredit eingestellt sind, macht klar, dass die Sanierung nicht zwingend ist. Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, muss ohnehin nicht zwingend saniert werden, sondern nur bei gewissen Projekten unter gewissen Voraussetzungen. Auch der Spurabbau ist nicht zwingend, die Entscheidung liegt beim Stadtrat. Das Vorgehen des TAZ im Zusammenhang mit dem Regierungsrat ist sehr fragwürdig; mit flankierenden Massnahmen, die Mehrverkehr zur Folge haben, wird der Regierungsrat für dumm verkauft. Dieses Projekt schadet dem ÖV, dem Quartier und dem MIV. Gemäss STR Ruth Genner sollte keine Reduktion der MIV-Kapazität stattfinden. Wegen des ÖV nimmt der Spitzenlärm im Vergleich zu heute um massive 5 dB zu.

**Christoph Spiess (SD):** Wir Schweizer Demokraten befürworten Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und sehen ein, dass es zu viele Autos hat. Hinter der Wendung «einen gleichmässigen, den städtischen Verhältnissen angepassten Verkehrsfluss auf Hauptstrassen» steckt die Absicht, auf Hauptachsen Tempo 30 einzuführen, – und der Irrglaube an weniger Verkehr. Die Velorampen und Trottoirs zwischen dem Goldbrunnenplatz und der Schmiede Wiedikon sind nichts als Verkehrshindernisse. Das Rechtsabbiegen in die Schweighofstrasse wird durch den Spurabbau erschwert. Der Plan Lumière ist nicht nötig, im Gegensatz zu den Bäumen. Allerdings kann es auf den zugunsten der Velowege verschmälerten und mit Bäumen bepflanzten Trottoirs kein Durchkommen mehr geben. Die Strasse ist tatsächlich eine unschöne Schneise, aber der Ziel- und Quellverkehr muss nun einmal irgendwo durch. Dieselben Köpfe, die solche Vorlagen forcieren, träumen vom immer grösser werdenden Metropolitanraum Zürich. Mit mehr Bevölkerung nimmt der Verkehr aber nicht ab. Gerade die Leute, die angeblich nach Zürich kommen sollen dürfen, weil wir für die schlechte Situation in anderen Ländern verantwortlich seien, haben hier so bald wie möglich ein Auto und nicht etwa ein Velo. Mehr Arbeitsplätze bedeuten mehr Verkehr, dagegen helfen keine Hindernisse auf den Strassen.

**Markus Hungerbühler (CVP):** Die CVP-Fraktion lehnt die Weisung ab. Der Spurabbau führt zu einem klaren Mehrverkehr in den Quartierstrassen. Es ist fragwürdig, die Weisung als sogenannte Lärmschutzweisung zu verkaufen; es geht nicht um Lärmschutz, sondern um die Behinderung des MIV. Der Umbau der Birmensdorferstrasse führt offenkundig zu einer Lärmzunahme und hinterlässt kaum Gewinner. Es ist erstaunlich, dass gerade die Grünen fordern, die Rasengitter seien zu entfernen und die Fläche zu versiegeln. Zu den flankierenden Massnahmen stehen wir grundsätzlich, sind aber der Auffassung, dass die Umsetzung in diesem Fall missraten ist.

**Christine Seidler (SP):** Die Birmensdorferstrasse ist ein Relikt aus den 60er-Jahren. In der damaligen Gesellschaft hatte die Mobilität einen sehr hohen Stellenwert. In der Zwischenzeit hat sich die Gesellschaft aber entwickelt, und das Verkehrsbild sowie andere Bilder haben sich geändert. Die Birmensdorferstrasse ist heute massiv überdimensioniert. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Hauptachsen befürworte ich grundsätzlich, aber wo weder eine Vermeidung noch eine Verlagerung des Verkehrs möglich ist – wie eben auf der Birmensdorferstrasse – muss er verträglich gemacht werden. Mit ihren über 1000 Fahrzeugen pro Stunde ist die Birmensdorferstrasse laut. Und Lärm macht krank. Legt man die Lärmimmissionskarte und die Segregationskarte der Stadt Zürich übereinander, sieht man, dass entlang der Birmensdorferstrasse viele Menschen leben, die nicht deutschsprachig sind und/oder aus bildungsfernen Schichten stammen. Dies ist die Konsequenz solcher Strassen und Strassenräume. Zu den Velowegen: Weil es keinen Veloweg gab, bin ich vor zehn Jahren an der Birmensdorfer-

*strasse mit dem Velo verunfallt und wurde schwer verletzt. Einen Veloweg schätze ich deshalb sehr. Die Bedingung für den Uetlibergtunnel waren die flankierenden Massnahmen. Je langsamer gefahren wird, desto mehr fliesst der Verkehr, und desto mehr Autos gehen durch. Zum Schluss möchte ich Ihnen von einer Zeichnung meiner jüngsten Tochter erzählen, die sie machte, als wir noch an der Birmensdorferstrasse wohnten: Unser Haus von oben, daneben ein Gewässer mit vielen darin schwimmenden Leuten. Meine Tochter sagte, sie habe die Birmensdorferstrasse gesprengt, jetzt sei es ein Swimmingpool. Dieses Bild illustriert, was sich die Menschen dort wünschen.*

**Mauro Tuena (SVP):** *Entgegen den Ausführungen von Marianne Aubert (SP) befindet sich der Spurabbau ausschliesslich auf Zürcher Stadtboden. Natürlich ist es an der Birmensdorferstrasse lauter als anderswo, doch sind auch die Wohnungspreise entsprechend günstiger. Es dürfte kaum im Sinn von Christine Seidler (SP) und der SP sein, dass die Preise steigen, weil die Lage edler wird. Ausserdem gibt es auch in der SP Leute, die Auto fahren. Stau verursacht mehr Lärm als flüssiger, gleichmässiger Verkehr. Ich bitte die GLP, über ihren Schatten zu springen und sich zu überlegen, ob sie tatsächlich Verkehrsbehinderungsmassnahmen fordern und dies den Wählerinnen und Wählern auch ausdrücklich mitteilen will.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

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

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

Mehrheit:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Marianne Aubert (SP), Simone Brander (SP), Simon Kälin (Grüne) i. V. von Peider Filli (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Guido Trevisan (GLP)
Minderheit:	Marc Bourgeois (FDP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Kurt Hüsey (SVP), Roland Scheck (SVP), Marcel Schönbächler (CVP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 45 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Neugestaltung der Birmensdorferstrasse einschliesslich der Endschleife Heuried mit der Neupflanzung von Alleebäumen, die Realisierung der fehlenden Teilbereiche des Gehweges einschliesslich Landerwerb, den Ersatz der bestehenden Rasengittersteine durch einen Belag und die Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) im Abschnitt zwischen Birmensdorferstrasse 285 bis Triemli (oberer Bereich), die neuen Schutzinseln, die neue Busschleuse sowie für die Erstellung der taktilen Trennung zwischen Rad- und Gehweg wird ein Objektkredit von Fr. 5 863 100.– bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 27. März 2013 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. April 2013).

3744. 2012/380

**Weisung vom 31.10.2012:**

**Verkehrsbetriebe und Tiefbauamt, Objektkredit von 11,424 Millionen Franken für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen des Zugangs zum Bahnhof Hardbrücke, Objektkredit von 2,67 Millionen Franken für einen Convenience-Store am Hardplatz**

Antrag des Stadtrats

1. Unter Vorbehalt der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr und der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe wird ein Objektkredit von 11,424 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke bewilligt.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich der Beitrag der Stadt Zürich gemäss Ziff. 1 gemäss den vereinbarten Kostenteilern anteilmässig vermindern wird, sofern der Bund Beiträge aus dem Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen leistet.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

2. Unter Vorbehalt der Zustimmung zu Ziff. 1 wird für den Convenience-Store am Hardplatz ein Objektkredit von 2,67 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Simone Brander (SP):** Die Tramverbindung Hardbrücke ist im regionalen und im kantonalen Richtplan eingetragen und stellt nach dem Tram Zürich-West die zweite Etappe der Liniennetzentwicklungsstudie 2025 der Verkehrsbetriebe (VBZ) dar. Auch ist sie im Strategiebericht bis 2016 des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) enthalten. Es wird erwartet, dass sich der Bund mit 35 % an den Gesamtkosten beteiligen wird. Stadt und Kanton haben eine prozentuale Kostenteilung vereinbart. Die neue Tramverbindung soll den Betrieb mit dem Fahrplanwechsel 2017 aufnehmen. Der Bahnhof Hardbrücke wird in Zukunft zum fünftgrössten Bahnhof der Schweiz. Zur Entschärfung der heutigen Engpässe braucht es deshalb neue Zugänge, ohne dass dadurch ein zukünftiger kompletter Neubau verhindert würde. Die Aufteilung der Fahrspuren auf der Hardbrücke bleibt in den Grundzügen gleich. Die Leistungsfähigkeit des MIV bleibt erhalten. Anstelle des bisherigen Kiosks wird unter der Hardbrücke ein Convenience-Store geführt. Die Tramhaltestellen am Hardplatz werden neu gebaut und behindertengerecht gestaltet. Der Platz erhält eine neue Bepflanzung, und es entstehen 100 neue Veloabstellplätze. Die Kommissionsmehrheit begrüsst die neue Tramverbindung und findet es sinnvoll, dass der Bahnhof Hardbrücke besser an den ÖV angebunden wird. Im Gegensatz zu Bussen bringt das Tram mehr Kapazität und stabilere Verbindungen. Da in Zukunft doppelt so viele Leute am Bahnhof Hardbrücke verkehren werden, braucht es dringend Anpassungen. Eine neue Gesamtlösung des Bahnhofs Hardbrücke wird dadurch nicht verhindert. Die Finanzierung ist solide aufgestellt. Wir sind zuversichtlich, dass der Bund seinen Beitrag zahlen wird. Über die gemeinsame Projektorganisation zwischen Stadt und Kanton sind wir froh.

Kommissionsminderheit:

**Roland Scheck (SVP):** Das Tram Hardbrücke ist kein grosser verkehrsplanerischer Wurf, gelangt man doch mit dem öffentlichen Verkehr bereits heute problemlos ins Weidhölzli. Im Vordergrund steht keine Angebotsverbesserung des ÖV, sondern eine Instrumentalisierung desselben: Ziel ist es, die Hardbrücke in Beschlag zu nehmen und einen weiteren Schlag gegen den MIV zu verüben. Die Linienführung des Trams ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Der Autoverkehr wird so immer wieder unterbrochen und blockiert. Dies führt zu einer massiven Kapazitätsreduktion für den MIV. Die Nord-West-Achse der Stadt Zürich ist mit rund 65 000 Fahrzeugen pro Tag die wichtigste und meistbefahrene Ein- und Ausfallachse mit zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung. Mithilfe des Trams Hardbrücke legt der rot-grüne Stadtrat diese Achse absichtlich lahm. Dass dafür ein dreistelliger Millionenbetrag ausgegeben werden soll, ist geschmacklos. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Stadt nur einen Anteil von 11 Millionen Franken beisteuern muss; Steuergeld bleibt Steuergeld. Mit 130 Millionen Franken ist das neue Tram die teuerste Verkehrsbehinderungsmassnahme dieser Welt. Die SVP lehnt die Weisung ab.

Weitere Wortmeldungen:

**Marc Bourgeois (FDP):** Der Bedarf an Tangentialverbindungen in der Stadt ist unbestritten. Das Tram Hardbrücke ist eine solche Tangentialverbindung. Es stellt sich die Frage, ob das Projekt richtig ist und richtig umgesetzt wird. Dabei geht es vor allem um Verkehrs- und Kostenfragen. Aus verkehrlich-politischer Sicht muss man zugeben, dass die Strasse ihren Charakter ändert. Darüber sowie über die Behinderungen auf dieser Achse sind wir zugegebenermassen nicht ganz glücklich. Wir sehen aber den sehr grossen Nutzen für den ÖV und gewichten diesen höher. Die FDP möchte das Wachstum der Stadt wo immer möglich über den ÖV abwickeln. Mir ist die neue Variante lieber; sie ist umweltfreundlicher und stadtvträglicher. Die Tramkreuzung auf der Hardbrücke führt zu einem von insgesamt sieben Rotlichtern. Der verkehrstechnisch sehr anspruchsvolle Knoten Pfingstweidstrasse/Hardstrasse kann funktionieren. Unschön ist, dass man mit dem Auto vom Bahnhof Hardbrücke einen relativ grossen Bogen über die Pfingstweidstrasse machen muss. Angesichts des grossen Nutzens sind die Kosten gerechtfertigt. Die FDP stimmt der Vorlage zu.

**Mauro Tuena (SVP):** Die Argumentation von Marc Bourgeois (FDP) hätte im Ergebnis eigentlich gegen die Weisung ausfallen sollen. Von einem Tram über die Hardbrücke kann keine Rede sein; das Tram fährt am Hardplatz rauf und kommt unmittelbar beim Prime Tower wieder runter. Es ist also faktisch eine Verbindung vom Hardplatz zum Prime Tower – und das für 100 Millionen Franken. Mit den zwei Busverbindungen zwischen dem Hardplatz und der Pfingstweidstrasse besteht sehr wohl eine Alternative. Ausserdem beträgt die Gehdistanz zwischen dem Tram am Hardplatz und dem Tram beim Schiffbau nur wenige Meter. Dass mit der neuen Tramlinie weniger Leute das Auto benutzen würden, stimmt nicht; vom Hardplatz zur Pfingstweidstrasse nimmt niemand das Auto. Sieben Lichtsignale, sechs Querungen auf wenigen Metern sind übertrieben und eine verheerende Beeinträchtigung des MIV. Für dieses Geld hätte man das Tram gewiss geschickter planen können. Die SVP hat nichts gegen den ÖV, aber für uns muss es immer ein Nebeneinander aller Verkehrsarten sein. Insofern sind die 100 Millionen Franken fehlinvestiert.

**Guido Trevisan (GLP):** In Zukunft werden täglich mehr als doppelt so viele Leute den Bahnhof Hardbrücke frequentieren. Diese Leute müssen möglichst schnell weiterkommen. Die Feinverteilung soll jetzt mit einem zusätzlichen Tramanschluss auf

*der Hardbrücke sichergestellt werden. Dass die Tramlinie 8 vom Hardplatz weiter über das Gleisfeld an der Hardbrücke gezogen wird, erachten wir als sinnvoll. Dadurch und trotz zusätzlicher Lichtsignalanlagen wird die MIV-Kapazität nicht beeinträchtigt, d. h. die Leistungsfähigkeit der Hardbrücke kann gesteigert werden. Die Beteiligung von Bund und Kanton ist für uns relevant. Ein wachsames Auge werden wir auf den Convenience-Store haben. Laut Stadtrat wäre es aufgrund der Grundeigentümerverhältnisse nicht möglich, die Fläche einer privaten Bauträgerschaft zu überlassen. Die Stadt soll nicht als immer grössere Geldquelle für den ZVV gesehen werden. Der verantwortliche Stadtrat hat uns zugesichert, dass der Gewinn in der Stadt bleibt. Die GLP-Fraktion stimmt der Weisung zu. Die beiden Begleitpostulate werden wir mitunterstützen.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Gemäss Regierungsrat ist das Tram über die Hardbrücke aus gesamtverkehrlichen Überlegungen das wichtigste Tramprojekt in Zürich. Es ist aus verschiedensten Gründen sehr wichtig für die Weiterentwicklung der Stadt. Einerseits kann damit eine Netzwirkung erzielt werden, andererseits wird ein besserer Anschluss an den Bahnhof Hardbrücke gewährleistet. Aus der Netzwirkung ergeben sich interessante neue innerstädtische Verbindungen. Die Tangentialfunktion ist wichtig zur Entlastung des Gebiets rund um den Hauptbahnhof. Ausserdem besteht zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz ein grosser Kapazitätsengpass. Mit ihrem Ablehnungsantrag tut die SVP so, als bestünde noch die Wahl zwischen einer ÖV-Drehscheibe und irgendeinem Autobahnkreuz. Die SVP verkennt, dass das Auto als ineffizientestes Verkehrsmittel in der engen Stadt keine Lösung ist. Zur Bewältigung des Verkehrs in unseren Strukturen ist die Tramlinie von eminenter Bedeutung. Die Stadt muss nur die Nebenkosten finanzieren. Wir stimmen der Weisung zu.*

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

**STR Andres Türler:** *Der Bahnhof Hardbrücke hat mittlerweile ein gleich grosses Passagieraufkommen wie z. B. der Bahnhof St. Gallen, und wenn Zürich West erst so richtig pulsiert, wird das Aufkommen gleich gross sein wie in Genf. Ein solcher Bahnhof braucht einen ÖV-Anschluss, der auch genügend Leute wegzubringen vermag. Dies geht nur mit dem Tram. In der Tangentialverbindung liegt ein grosser volkswirtschaftlicher Nutzen. Die Tramlinie ist im kantonalen Gesamtkonzept vorgesehen, was bedeutet, dass die Kosten-Nutzen-Analyse sicher sorgfältig gemacht wurde. Die Lichtsignale und Querungen sind nicht das Problem, deshalb befand auch der Kanton, es sei eine gute Lösung. Das Tram Hardbrücke hilft, die Netzkapazität zu vergrössern, damit die Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden, und unsere Stadt wirtschaftlich pulsieren kann.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Simone Brander (SP), Referentin; Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Marianne Aubert (SP), Marc Bourgeois (FDP), Peider Filli (Grüne), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Christian Traber (CVP) i. V. von Marcel Schönbächler (CVP), Guido Trevisan (GLP)
Minderheit:	Roland Scheck (SVP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Kurt Hüsey (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 22 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit: Simone Brander (SP), Referentin; Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Marianne Aubert (SP), Marc Bourgeois (FDP), Peider Filli (Grüne), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Alan David Sangines (SP), Christian Traber (CVP) i. V. von Marcel Schönbächler (CVP), Guido Trevisan (GLP)  
Minderheit: Roland Scheck (SVP), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Kurt Hüsey (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 22 Stimmen zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Unter Vorbehalt der Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr und der Kreditbewilligung für den Anteil des Kantons Zürich durch die zuständigen Organe wird ein Objektkredit von 11,424 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke einschliesslich Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke bewilligt.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich der Beitrag der Stadt Zürich gemäss Ziff. 1 gemäss den vereinbarten Kostenteilern anteilmässig vermindern wird, sofern der Bund Beiträge aus dem Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen leistet.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

2. Unter Vorbehalt der Zustimmung zu Ziff. 1 wird für den Convenience-Store am Hardplatz ein Objektkredit von 2,67 Millionen Franken, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung der Baukostenindizes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 27. März 2013 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. April 2013).

#### **3745. 2013/69**

**Postulat von Simone Brander (SP) und Markus Knauss (Grüne) vom 06.03.2013: Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf dem Hardplatz unter Berücksichtigung der Massnahmenvorschläge der Klimaanalyse**

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

**Simone Brander (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 3681/2013): Die Gestaltung des Hardplatzes ist noch nicht durchdacht, deshalb soll der Stadtrat bei der weiteren Detailplanung prüfen, wie die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des Platzes gesteigert werden kann. Gemäss heutiger Planung bleibt der Platz innerhalb der Tramwendschleife leer. Wir schlagen vor, dort z. B. Bänke oder ein Wasserelement vorzusehen. Im Sommer wird es auf dem Hardplatz sehr heiss, daher liegt er auch im Massnahmengebiet 1 der Klimaanalyse. Der Stadtrat soll sich überlegen, wie Massnahmenvorschläge aus der Klimaanalyse besser umgesetzt werden könnten. Ich kann mir sehr gut einen höheren Grünanteil vorstellen und hoffe zudem, dass es möglich ist, die Unterbauung der begrüneten Flächen zu verkleinern und allgemein den Versiegelungsgrad zu senken. Zudem ist die Veloführung heute relativ unklar und kann im Zuge einer Neugestaltung des Platzes verbessert werden. Mit der Neuordnung der Tramhaltestelle ändern sich auch die Fussgängerbeziehungen über den Hardplatz. In die Überlegungen dazu sollen die anwohnenden Leute und das Gewerbe miteinbezogen werden. Vielleicht kann der Hardplatz auch mit Kunst aufgewertet werden. Es sind also noch viele Fragen offen, die bei der weiteren Planung geklärt werden müssen.

**Kurt Hüssy (SVP)** begründet den namens der SVP-Fraktion gestellten Ablehnungsantrag: Klar soll der Hardplatz möglichst benutzerfreundlich ausgestaltet werden. Gut finde ich den Vorschlag, wonach mit baulichen Massnahmen Konflikte zwischen Velos und Fussgängern verhindert werden sollen. Es ist wichtig, dass die Velos auf einem markierten Weg geführt werden, damit die Fussgänger wissen, wo sie in Sicherheit sind. Keine Velos mehr auf dem Platz – das wäre schon eine grosse Aufwertung. Würden auch noch sämtliche Schikanen, die ringsherum auf den Strassen die Autos blockieren, weggeräumt, würden sich die Werte der Klimaanalyse sofort verbessern. Was für Bäume und Hecken an diesem Standort geeignet sind, hat die Verwaltung sicher schon abgeklärt und im Griff. Solange kein Wettbewerb für eine neue teure Platzgestaltung stattfindet, vertraue ich voll auf Grün Stadt Zürich (GSZ). Die schönsten Plätze sind diejenigen, die nicht nach einem Wettbewerb verunstaltet wurden. Wir lehnen das Postulat ab.

Weitere Wortmeldung:

**Dr. Martin Mächler (EVP):** Über dieses Postulat habe ich mich gefreut. Bei der Neugestaltung von Plätzen, Ecken und Strassen sollte die Versiegelung nicht zunehmen. Da man heute in der Tiefbauarchitektur gern mit Stein und modernen Materialien arbeitet, besteht die Tendenz, biologisch genutzte Flächen zu verringern. Stein statt Erde mag auf den ersten Blick vielleicht schöner sein, aber der Stadt und ihrem Mikroklima tut es nicht gut. Die anderen Punkte des Postulats finden wir ebenfalls gut, insbesondere sollen mehr bewachsene Flächen entstehen. Auch wir sind der Meinung, dass es keinen Wettbewerb braucht. GSZ soll die Gestaltung übernehmen, und zwar möglichst grün.

Das Postulat wird mit 80 gegen 36 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3746. 2013/70

**Postulat von Hans Jörg Käppeli (SP) und Marcel Schönbächler (CVP) vom 06.03.2013:  
Optimierung der Buskanten bei der Haltestelle Hardbrücke**

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



**Hans Jörg Käppeli (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 3682/2013): Die neue Tram-/Bushaltestelle auf der Hardbrücke weist folgenden kleinen Mangel auf: Wenn der Bus an der hinteren Haltekante bündig hält, damit kein Spalt entsteht, bleibt er beim Wegfahren an der vorderen Haltekante hängen, wodurch die Carrosserie beschädigt wird. Um dies zu verhindern, fahren die Chauffeure nicht mehr so nah an die Haltekante heran. Der so entstehende grosse Spalt kann verhindert werden, indem die Buskante etwas näher ans Gleis gerückt wird. Da die Haltekanten noch nicht gebaut sind, kostet diese Massnahme nichts.

**Roland Scheck (SVP)** begründet den namens der SVP-Fraktion gestellten Ablehnungsantrag: Das Postulat für den Pilotversuch mit dem «Kasseler Sonderbord» an der Sihlpost haben wir seinerzeit unterstützt, da es ein vielversprechender Ansatz ist, der bei moderaten Kostenfolgen Verbesserungen sowohl zugunsten des Fahrgasts als auch der VBZ bewirkt. Aus diesen Gründen würden wir auch einen Pilotversuch mit dem horizontalen Versatz der Bushaltekante unterstützen. Das Postulat fordert aber keinen Versuch, sondern die definitive Realisierung einer Lösung, die in der Stadt Zürich völlig unerprobt ist. Eine definitive Einführung auf der sensitivsten Verkehrsachse dieses Landes geht zu weit und ist aus einer betrieblichen Optik zu risikobehaftet.

Das Postulat wird mit 94 gegen 21 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**3747. 2011/202**

**Postulat von Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) vom 08.06.2011: Ausbau des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger**

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

**Christoph Spiess (SD)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 1401/2011): Wir haben Verständnis für die Reklamationen der Velofahrer betreffend die teils schlechten Veloverbindungen. Wenn nun aber entlang von Hauptverkehrsachsen Velowege geschaffen werden, geschieht dies logischerweise unter Verschmälerung der Trottoirs und somit auf Kosten der Fussgängerinnen und Fussgänger, für die das Trottoir ursprünglich einmal vorgesehen war. Konflikte sind so vorprogrammiert. Veloverbindungen sollten besser nicht entlang von Hauptverkehrsstrassen signalisiert werden und keinesfalls auf dem Trottoir. Wir möchten anregen, dass durch die Berücksichtigung der legitimen Anliegen der Velofahrer nicht neue Gefahren geschaffen werden für die vielen Fussgängerinnen und Fussgänger, die nun einmal die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind.

**Joachim Hagger (FDP)** begründet den namens der FDP-Fraktion am 22. Juni 2011 gestellten Ablehnungsantrag: Es handelt sich hier um einen klassischen Nutzungskonflikt innerhalb der beschränkten Platzverhältnisse der Stadt. Das Postulat will diesen Nutzungskonflikt gar nicht erst entstehen lassen, was allerdings nicht realistisch ist. Solche Nutzungskonflikte wird es auch in Zukunft geben. Eine Güterabwägung ist jeweils im Einzelfall notwendig. Im Notfall, wenn sich Nutzungskonflikte nicht vollständig auflösen lassen, werden auch weiterhin gewisse Kompromisse nötig sein.

Weitere Wortmeldungen:

**Roland Scheck (SVP):** *Aus Sicht des Stadtrats sind Autofahrer schlechte Menschen, und alle übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Velofahrer, gute Menschen. Dass der Stadtrat aber zunehmend bereit ist, für die Privilegierung des Veloverkehrs auch gegen die Fussgänger vorzugehen, ist ein weiterer Tiefpunkt in der Verkehrspolitik. Trottoirs werden derart verschmälert, dass man darauf kaum noch kreuzen kann, und Veloführungen werden z. T. mitten durch Ein- und Aussteigebereiche von ÖV-Haltestellen gelegt. Mit solchen velofanatischen Verkehrslösungen gefährdet der Stadtrat wissentlich die Fussgänger. Die SVP unterstützt das Postulat.*

**Christine Seidler (SP):** *Das Anliegen ist sehr berechtigt. Auf dem Trottoir hätten Velofahrer eigentlich nichts zu suchen, doch sind sie sich dessen kaum noch bewusst. Angesichts der etwas unglücklichen Sandwichposition der Velofahrer zwischen MIV und Fussgänger ist es manchmal zwar nachvollziehbar, dass Velos auf das Trottoir ausweichen, aber eine Lösung kann dies nicht sein. Der Idealfall wäre die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer, wobei die schwächsten am besten geschützt würden. In diesem Sinn unterstützen wir den Vorschlag und hoffen, dass der Stadtrat knackige Lösungen ausarbeiten wird – wer weiss, vielleicht sogar ein durchgängiges Velonetz.*

**Simon Kälin (Grüne):** *Ich rede als Vertreter des Fussgängervereins Zürich. In der Praxis stellen wir oft fest, dass im Bereich Planung häufig nicht alle Details bedacht werden, was bei uns jeweils einen grossen Arbeitsanfall bedeutet. Im Planungsstadium kann vieles richtig, aber auch sehr viel falsch gemacht werden. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Grüne-Fraktion dieses Postulat wie auch mit Blick auf die Städteinitiative und die 2000-Watt-Gesellschaft, die ja einen Ausbau der Velowege verlangen. Dabei soll die Stadt für Fussgängerinnen und Fussgänger immer so attraktiv wie möglich sein.*

Das Postulat wird mit 99 gegen 14 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**3748. 2011/203**

**Interpellation von Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) vom 08.06.2011:**

**Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen durch bauliche Massnahmen**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 1498 vom 7. Dezember 2011).

**Patrick Blöchlinger (SD) nimmt Stellung:** *In der Einleitung zu seiner Antwort schreibt der Stadtrat, es sei weder seine Absicht noch sein Vorgehen, den Verkehrsfluss auf Hauptachsen zu behindern. Leider gibt es etliche Beispiele, die dies widerlegen. Auf Hauptverkehrsachsen werden gezielt Verkehrshindernisse gebaut. Solche Verkehrsberuhigungsmassnahmen behindern nicht nur den MIV, sondern auch den ÖV. Der Stadtrat liegt falsch, wenn er behauptet, eine sich alle paar Meter verlangsamende und wieder beschleunigende Fahrweise werde von den Anwohnern geschätzt. Eine solche Fahrweise ist keineswegs im Sinn der Anwohner, zudem ist sie nicht umweltfreundlich. Interessant ist auch die Antwort auf Frage 3: Anscheinend ist der Stadtrat der Ansicht, die Verkehrsprobleme würden trotz des Bevölkerungswachstums nicht zunehmen. Statt auf unsere Frage einzugehen, schwärmt der Stadtrat davon, dass in einer urbanen Welt die Freiräume an Bedeutung gewinnen. Und im Widerspruch zur Einleitung erwähnt er plötzlich Massnahmen, die das Überqueren stark belasteter Hauptachsen erleichtern*

sollten. Die Interpellationsantwort klärt nicht alle Fragen, es sind vielmehr noch weitere hinzugekommen. Wir überlegen uns deshalb, diese zur Konkretisierung des Sachverhalts einzureichen.

Weitere Wortmeldungen:

**Mauro Tuena (SVP):** Die Antworten enttäuschen uns, da sie die MIV-unfreundliche Praxis schönreden. Der MIV wird z. B. durch Kaphaltestellen an Orten, wo solche gar nicht nötig wären, behindert. Auch Lichtsignale sind so eingerichtet, dass der MIV nicht fließen kann, z. B. gibt es auf der Thurgauerstrasse von Glattbrugg Richtung Oerlikon keine grüne Welle, auch wenn man sich konsequent an die signalisierten 50 km/h hält. Ebenso stockend fährt es sich nachts auf dem Utoquai von der Stadtgrenze bis zum Bellevue. Dies kann nicht Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik sein, denn jede Minute, die man im Stau verbringt, ist volkswirtschaftlich eine Katastrophe. Ein Kleingewerbler kann seinen Kunden die Zeit, die er im Stau steht, ja nicht verrechnen. Die SVP wird in Zukunft jede Vorlage genau überprüfen, und sollte sie Verkehrsbehinderungsmassnahmen zu Ungunsten des MIV aufweisen, werden wir sie nicht unterstützen.

**Christoph Spiess (SD):** Eine Frage an den Stadtrat, der in seiner Antwort schreibt: «Der Stadtrat sieht keinen Widerspruch im Bevölkerungswachstum und dem Bestreben nach einem gleichmässigen, den städtischen Verhältnissen angepassten Verkehrsfluss auf Hauptstrassen.» Und weiter unten: «Der infolge des Nachfrageüberhangs unvermeidbare Stau [...]» Woher stammt denn der Nachfrageüberhang ausser davon, dass wir schlicht überbevölkert sind?

**Fabienne Vocat (Grüne):** Das Gewerbe kann logischerweise nicht den ÖV benutzen. Es steht im Stau, weil so viele Individuelle allein mit dem Auto herumfahren und die Strassen verstopfen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe in Vertretung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Andres Türler:** Die von Christoph Spiess (SD) gestellte Frage ist schon fast philosophisch. Wir haben immer noch das Gefühl, den unbegrenzten Mobilitätsbedarf erfüllen zu können. Während aber immer mehr Leute in Zürich wohnen, arbeiten und die Freizeit verbringen, bleibt der Stadtraum gleich gross. In den nächsten zehn Jahren muss sich jede und jeder Einzelne überlegen, wie viel Mobilität sie oder er tatsächlich nötig hat, und wie frei die Wahl des Mittels sein soll. Es wäre zu einfach, das Ganze allein auf die Überfremdung zurückzuführen.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

#### 3749. 2011/212

**Postulat von Marianne Aubert (SP) und Kyriakos Papageorgiou (SP) vom**

**15.06.2011:**

**Einführung eines Kunststoff-Sammelsystems mit einem Recyclingkonzept**

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

**Marianne Aubert (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 1435/2011): In der Stadt werden die verschiedensten Materialien gesammelt, Kunststoff aber nicht. Ein Kunststoff-Sammelsystem würde die Erkenntnis festigen, wonach nichts nutzlos und

*alles rezyklierbar ist. Recycling ist wirkungsvoll. In anderen Städten gibt es bereits solche Modelle, an denen man sich orientieren kann.*

**Ruggero Tomezzoli (SVP)** begründet den von Mauro Tuena (SVP) namens der SVP-Fraktion am 29. Juni 2011 gestellten Ablehnungsantrag: *Es stellt sich die Frage, wo mit der Wiederverwertung angefangen werden soll. Nicht immer ist es sinnvoll, wenn der Konsument alles trennt. Die Devise lautet: Alles zusammen einsammeln und erst dann trennen. Die Einführung eines neuen Sammelsystems ist organisatorisch nicht möglich; für zusätzliche Behälter fehlt schlicht der Platz.*

Weitere Wortmeldungen:

**Irene Bernhard (GLP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: *«Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein Kunststoff-Sammelsystem mit einem Recyclingkonzept auch in Zusammenarbeit mit Privaten aufgebaut werden kann, das zukunftsweisend nach dem Motto ‹Nichts ist wertlos› Kunststoffe und Plastik möglichst sortengetrennt einsammelt und wieder verwertbar aufarbeitet.» Bestrebungen von privater Seite gibt es bereits. Bisher nehmen die Grossverteiler PET-Flaschen und PEHD-Milchflaschen zurück, und jetzt hat ein Grossverteiler angekündigt, in Zukunft sämtliche Kunststoffflaschen zurückzunehmen. Das Problem ist, dass es viele verschiedene Kunststoffarten gibt. Würden alle diese Sorten gemeinsam gesammelt, entstünde durch Recycling nur ein minderwertiger Kunststoff. Deshalb müssen die Kunststoffe getrennt gesammelt werden. Dem geänderten Postulat würden wir zustimmen.*

**Fabienne Vocat (Grüne):** *Das Abfallproblem kann nur gelöst werden, wenn Abfall verhindert wird. Wir als Konsumenten sind in der Pflicht. Natürlich soll weiterhin rezykliert werden, was aber nicht trivial ist. Das Postulat soll dennoch überwiesen werden.*

**Alexander Jäger (FDP):** *Auch die FDP ist diesem Postulat und der Textänderung positiv gesinnt. Stoffkreisläufe sollten wenn immer möglich geschlossen werden. Die Sammlung muss so erfolgen, dass am Ende ein möglichst reiner Stoff entstehen kann. Der Vorstoss knüpft auch an die Thematik Kehrrichtabfuhr und Fernwärme an: Kunststoff erzielt den höchsten Heizwert. Wird er nicht mehr in die Kehrrichtverbrennungsanlage gebracht, leidet die Wärmeproduktion. Deshalb müssen wir uns gut überlegen, was mit dem Kunststoff geschehen soll.*

**Marianne Aubert (SP)** ist mit der Textänderung einverstanden: *Am wichtigsten ist für uns, dass man anfängt zu sammeln. Ob die Stadt allein oder in Zusammenarbeit mit Privaten sammelt, spielt uns keine Rolle.*

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein Kunststoff-Sammelsystem mit einem Recyclingkonzept auch in Zusammenarbeit mit Privaten aufgebaut werden kann, das zukunftsweisend nach dem Motto „Nichts ist wertlos“ Kunststoffe und Plastik möglichst sortengetrennt einsammelt und wieder verwertbar aufarbeitet.

Das geänderte Postulat wird mit 91 gegen 21 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3750. 2011/237

**Postulat von Roger Bartholdi (SVP) und Roland Scheck (SVP) vom 29.06.2011:  
Umsetzung des Historischen Parkplatzkompromisses, Ersatz der oberirdischen  
Parkplätze durch gleichwertige Parkplätze bezüglich des generierten Umsatzes**

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

**Roger Bartholdi (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 1492/2011):  
*Eine Studie des TAZ hat aufgezeigt, wie viel Umsatz die Parkplätze generieren und wohin sie verschoben wurden. Der Umsatz eines Parkplatzes verändert sich je nach Standort massiv; in der Innenstadt generiert ein unterirdischer Parkplatz etwa die Hälfte weniger als ein oberirdischer. Wird der Historische Parkplatzkompromiss eins zu eins umgesetzt, resultiert eine Umsatzeinbusse. Die SVP möchte, dass der Stadtrat im Sinne eines ständigen Auftrags neben der Quantität vor allem auch die Qualität berücksichtigt. Die Vielfalt der Parkplätze und der Kunden soll erhalten werden. Die Parkplätze müssen möglichst in der Nähe bleiben.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe in Vertretung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Andres Türler:** *Während im Parkplatzkompromiss auf die Zahl abgestellt wird, fordert das Postulat ein Abstellen auf die Qualität. Die Beurteilung des Werts eines Parkplatzes ist schwierig. Wird auf den Umsatz abgestellt, bedeutet dies, dass ein Parkplatz vor einem Uhrengeschäft mehr wert ist als ein Parkplatz vor einer Bäckerei. Es fragt sich auch, welcher Zeitraum für die Bemessung des Werts massgebend sein soll, und ob auch der Gegenwert nach Aufhebung eines Parkplatzes miteinzubeziehen ist. Das Verhältnis Umsatz pro Parkplatz ist sehr wahrscheinlich nicht tauglich. Der Vorstoss ist nicht gewerbefreundlich, da er kleingewerblich genutzte Gebiete abwertet. Dies entspricht nicht dem Geist des Parkplatzkompromisses. Die heutige Lösung mag sehr einfach und grobmaschig sein, aber sie ist immerhin nicht auslegungsbedürftig und insgesamt tauglich.*

Weitere Wortmeldungen:

**Mauro Tuena (SVP):** *Ein Bericht des TED weist klar Durchschnittswerte von Parkplatzumsätzen aus. Zusätzlich zu den genannten Kriterien Zahl und Qualität hat die Verwaltung gegenüber der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) auch noch von Zeit gesprochen. Offenbar will man Parkplätze, auf denen man länger als zwei Stunden parkieren darf, einfach abbauen, obwohl sie sich im Perimeter des Historischen Parkplatzkompromisses befinden. Das Postulat weist darauf hin, dass ein Parkplatz, der z. B. an der Pelikanstrasse abgebaut wird, durch einen Parkplatz im Parkhaus Opéra nicht gleichwertig ersetzt wird. Wenn die Leute dort, wo sie eigentlich einkaufen möchten, nicht parkieren können, kaufen sie am Ende woanders ein. Daher muss im Zusammenhang mit Parkplätzen neben der Zahl zwingend auch von der Qualität gesprochen werden. Die Zeit ist hingegen weniger wichtig.*

**Guido Trevisan (GLP):** *Die Postulanten möchten einen Parkplatz von seiner finanziellen Ergiebigkeit abhängig machen. Aus unserer Sicht ist das Postulat aus zwei Gründen nicht zuende gedacht: 1. Parkhausparkplätze generieren auch deshalb weniger Umsatz, weil sie nicht gleich intensiv genutzt werden wie oberirdische Parkplätze. 2. Die Studie sagt nichts über den Umsatz eines bzw. von vier bis fünf ÖV-Sitzplätzen aus. Würde diese Zahl mit der Zahl der Autoparkplätze verglichen, müssten die Postulanten wahrscheinlich verlangen, dass Parkplätze zugunsten von ÖV-*

Sitzplätzen aufgehoben werden. Niemand hat ein Interesse daran, dass in der Stadt weniger Umsatz gemacht wird. Wir lehnen das Postulat ab.

**Roland Scheck (SVP):** Die grosse wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen ist wissenschaftlich erwiesen. Ihr Vorhandensein, ihre Verfügbarkeit und ihr Standort entscheiden über die Nachfrage und darüber, wo konsumiert wird und wo nicht. Dieses Prinzip wird auch im Bericht des TAZ deutlich aufgezeigt. Es fällt auf, dass im Zusammenhang mit dem ideologisch genehmen Verkehrsmittel, nämlich dem Velo, Standort, Verfügbarkeit und Ausstattung von Parkplätzen sehr wohl berücksichtigt werden. Dem ideologisch verpönten Verkehrsmittel hingegen werden diese Faktoren nicht zugestanden. Dank dem Bericht des TAZ über die wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen lässt sich die schrittweise Umwandlung von Premium-Parkplätzen in minderwertige Parkplätze exakt monetarisieren: Dem Gewerbe entgehen über 40 Millionen Franken Umsatz pro Jahr, und dies mit zunehmender Tendenz. Hinter dem Wort Umsatz stehen Arbeitsplätze, Lehrstellen und Steuereinnahmen. Der Historische Parkplatzkompromiss muss deshalb zwingend nach wirtschaftlicher Partitüt umgesetzt werden.

**Dr. Pawel Silberring (SP):** Dem Postulat liegt ein Überlegungsfehler zugrunde: Über den Tag verteilt stehen in Parkhäusern viele Parkplätze leer. Vor einer Stunde waren es rund 1000 leere Parkplätze, davon etwa 50 im Globus, wobei sich der grösste Teil davon im untersten Stock befunden haben dürfte. Nach der Methodik des Postulats liegen im untersten Stock die umsatzschwächsten Parkplätze. Hätte der Globus eine bauliche Möglichkeit, die untersten Parkplätze nach oben zu nehmen, könnte er nach der Logik des Postulats zwar mehr Premium-Parkplätze anbieten, aber nicht mehr Umsatz verzeichnen. Auf diese Art und Weise kann auch in der Stadt kein grösserer Umsatz erzielt werden. Wir lehnen das Postulat ab.

**Marc Bourgeois (FDP):** Aus sachlicher Sicht ist das Begehren der SVP nachvollziehbar. Der Verkehrsplan verwendet den Begriff «besucher- und kundenorientierte Parkplätze». Die Verwaltung konkretisierte den Begriff wie folgt: Strassenparkplätze bis höchstens drei Stunden Parkdauer und Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Es geht also offenbar nicht nur um die Zahl der Parkplätze. Die Begriffsdefinition durch die Verwaltung ist insofern problematisch, als sie nicht mit dem wirtschaftlichen Ziel (nicht noch mehr Gewerbebetriebe zu verlieren in der Stadt) übereinstimmt. Das jetzige Verfahren ist nicht völlig angemessen, aber immerhin einigermaßen handhabbar. Trotzdem unterstützt die FDP, dass eine Verfeinerung wenigstens überprüft wird.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Die Parkhäuser werden gemieden, weil sie sich an schlechter Lage befinden, nicht besonders einladend wirken und – vor allem – viel zu teuer sind. Parkhäuser sind Roadpricing am ruhenden Verkehr, was die Untersuchung des TAZ ja beweist. Das Postulat hilft, diesen Missbrauch zu beseitigen.

**Mario Mariani (CVP):** Das Geniale am Historischen Parkplatzkompromiss ist seine einfache Handhabung. Qualitative Bewertungen würden die Praktikabilität stark einschränken. Die CVP will am bewährten Parkplatzkompromiss nichts ändern und lehnt das Postulat ab.

**Dr. Martin Mächler (EVP):** Man muss sicher aufpassen, dass die Preise der oberirdischen Parkplätze nicht plötzlich dem hohen Niveau der unterirdischen angepasst werden. Während man beim Parkplatzkompromiss weiss, wovon man spricht, ist die Bewertung nach Umsatzgenerierung schleierhaft. Wir lehnen das Postulat ab.

**Fabienne Vocat (Grüne):** *Dieser Vorstoss schadet dem Gewerbe. Laut Bericht des TAZ generiert ein Parkhausparkplatz pro Parkvorgang mehr Umsatz als ein Strassenparkplatz. Demenstprechend müsste die SVP eigentlich fordern, dass die unterirdischen Parkplätze besser genutzt und die oberirdischen abgeschafft werden. Das Postulat ist kontraproduktiv.*

**Roger Bartholdi (SVP):** *Was wir fordern, sind gleichwertige Parkplätze: Muss ein Parkplatz verschoben werden, soll er in der Nähe durch einen anderen mit gleichem Umsatzniveau ersetzt werden. Von Parkhäusern steht nichts im Postulat. Ausserdem gibt es auch sehr umsatzstarke Parkhäuser, es kommt auf den Standort an.*

Das Postulat wird mit 38 gegen 76 Stimmen abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**3751. 2011/262**

**Postulat von Philipp Käser (GLP) und Irene Bernhard (GLP) vom 06.07.2011:  
Erarbeitung eines Konzepts zur Wiederverwertung der Rohstoffe in der städtischen Kehrichtschlacke**

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

**Irene Bernhard (GLP)** *begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 1521/2011): Beim Verbrennen von Siedlungsabfällen fällt Kehrichtschlacke an, die anschliessend teuer auf Deponien entsorgt werden muss. Jede mengenmässige Reduktion von Kehrichtschlacke hat daher auch eine Kostenreduktion zur Folge. Trotz Separatsammlung enthält Schlacke wertvolle Rohstoffe, die bei der Gewinnung, Verarbeitung und Entsorgung sehr umweltbelastend sind. Als europaweite Pionierin wendet die Kehrichtverbrennungsanlage Zürcher Oberland (KEZO) ein Rückgewinnungsverfahren an. Vor zwei Wochen teilte der Stadtrat mit, sich an einer grösseren Pionieranlage in der KEZO beteiligen zu wollen. Die Trockenschlacke aus der Stadt Zürich soll in Hinwil aufbereitet, und die Wertstoffe sollen zurückgewonnen werden.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe in Vertretung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Andres Türler:** *Am 6. März hat der Stadtrat entschieden, sich an der Aktiengesellschaft, die in Hinwil die neue Anlage baut, zu beteiligen. Da die Schlacke zum Inertstoff wird, können wir sie günstiger deponieren. Ausserdem können wir Metall gewinnen und wieder in den Wertstoffkreislauf einbringen. Sobald die neue Anlage läuft, trocken wir unsere Schlacke und führen sie nach Hinwil. Das Postulat ist heute mehr als erfüllt; wir sind bereits zwei Schritte weiter. Ich empfehle Rückzug des Postulats.*

Irene Bernhard (GLP) zieht das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

## E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### 3752. 2013/98

#### **Postulat der Grüne-Fraktion vom 20.03.2013: Beitritt zur «Blue Community-Initiative» sowie Prüfung einer Entwicklungs- zusammenarbeit der Wasserversorgung Zürich**

Von der Grüne-Fraktion ist am 20. März 2013 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadt Zürich anhand einer öffentlichen Erklärung Teil der „Blue Community-Initiative“ und zur „blauen Gemeinde an der Limmat“ werden und wie die Zürcher Wasserversorgung eine Entwicklungszusammenarbeit in Form einer Public-Public-Partnership eingehen kann.

Begründung:

Wasser bedeutet Leben: Das Recht auf Wasser, der Zugang zu sicherem und sauberem Trinkwasser und zu sanitären Einrichtungen wurde von der UNO 2010 als Menschenrecht anerkannt und in einer Resolution verankert. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen erklärte das Jahr 2013 zum Internationalen Jahr der Wasserkoooperation. Der Weltwassertag vom 22. März 2013 ist damit ganz dem Thema „Wasser und Zusammenarbeit“ gewidmet.

Dem Schweizer Modell der öffentlichen Wasserversorgung kommt international ein Vorbildcharakter in Sachen Effizienz und demokratischer Kontrolle zu und die Stadt Zürich hat zweifellos eine der weltweit besten Wasserversorgungen. Eine öffentliche Wasserversorgung ist der beste Weg, den Zugang zu qualitativ hochwertigem Trinkwasser für alle sowie eine effiziente Wasser-Infrastruktur kostengünstig zu gewährleisten.

Als „blaue Gemeinde“ bekennt sich Zürich gemäss der „Blue Community-Initiative“ zu folgenden Grundsätzen:

1. Zürich anerkennt das Recht auf Wasser als Menschenrecht.
2. Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind und bleiben in Zürich öffentliche Unternehmen und werden gefördert und unterstützt.
3. In der Zürcher Verwaltung wird auf Flaschenwasser verzichtet und ausschliesslich Trinkwasser aus dem Wasserhahn angeboten.
4. Anbetrachts der globalen Wasserkrise und in Bezug auf die Vorbildfunktion der Zürcher Wasserversorgung sowie ihr profundes Fachwissen wird als vierter Grundsatz zusätzlich gefordert:
5. Die Stadt Zürich engagiert sich mit der Zürcher Wasserversorgung in einer Entwicklungszusammenarbeit in Form einer Public-Public-Partnership, um eine Gemeinde in einem Entwicklungsland dabei zu unterstützen, das Menschenrecht auf sauberes Trinkwasser und sanitäre Einrichtungen umzusetzen.

Eine „blaue Gemeinde“ bekennt sich somit klar zu ihrer öffentlichen Wasserversorgung unter demokratischer Kontrolle und unterstützt und fördert dieses Erfolgsmodell auch international. Als „blaue Gemeinde“ ist die Stadt Zürich ein Vorbild für den Kampf um die Anerkennung und Durchsetzung des Menschenrechts auf Wasser von Gemeinden auf der ganzen Welt. Schliesslich handelt es sich um ein starkes Manifest der Solidarität mit ärmeren Ländern und Städten des Südens und ihren Bemühungen, der eigenen Bevölkerung den Zugang zu sauberem Wasser und sanitären Einrichtungen zu ermöglichen.

Mitteilung an den Stadtrat

### 3753. 2013/99

#### **Postulat der GLP-Fraktion vom 20.03.2013: Künftige Nutzungsszenarien für das Stadion Letzigrund**

Von der GLP-Fraktion ist am 20. März 2013 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, welche Nutzungsszenarien des Stadions Letzigrund – nach Erstellung des Fussballstadions Zürich – den jährlichen Nettoaufwand der Stadt Zürich für den Unterhalt der beiden Stadien auf ein Minimum senken können.



Begründung:

Mit dem neuen Fussballstadion Zürich und dem Auszug der beiden Fussballclubs FCZ und GCZ aus dem Letzigrund stellt sich die Frage, wie die bestehende Infrastruktur optimal genutzt werden kann. Die Weisung Nr. 2012/370 zum Objektkredit für den Bau eines Fussballstadions weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bis anhin zwei Szenarien entwickelt wurden, welche denselben, allenfalls aber auch einen höheren Nettoaufwand für die Stadt Zürich zur Folge hätten.

Das neue Stadion Zürich soll die nutzungsgerechte Ausübung des Fussballs ermöglichen und zugleich das Leichtathletik-Stadion Letzigrund seiner ursprünglich geplanten Nutzung zurückführen. Damit durch die Optimierung nutzungsgerechter Sportanlagen und –stadion die Kosten für den Erhalt der Infrastruktur möglichst tief gehalten werden können, ist zu prüfen, ob durch den Wegfall des Spielbetriebs des nationalen Spitzenfussballs (knapp 40 Spiele) die Anzahl gewinnbringender Veranstaltungen erhöht werden kann.

Unter Einbezug der Quartierbevölkerung soll insbesondere auch abgeklärt werden, ob eine Erhöhung der jährlich begrenzten Anzahl Open-Air Konzerte, möglich ist.

Mitteilung an den Stadtrat

**3754. 2013/100**

**Postulat von Petek Altinay (SP) und Christine Seidler (SP) vom 20.03.2013:  
Beleuchtung des Wegs auf der Klopstockwiese**

Von Petek Altinay (SP) und Christine Seidler (SP) ist am 20. März 2013 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Weg auf der Klopstockwiese – die wichtige Quartierverbindung im Park zwischen der Haltestelle Waffenplatzstrasse und Siedlung Sihlberg – beleuchtet werden kann.

Begründung:

Die Klopstockwiese lädt am Tag zum Ruhen, Spielen, Geniessen ein. Nach Dämmerungseinbruch jedoch generiert der am Tag attraktive Aussenraum zu einem städtischen Angstraum. Dies führt dazu, dass Anwohnerinnen und Anwohner am Sihlberg den Weg nachts meiden und Umwege in Kauf nehmen müssen.

Mit einer einfachen und kostengünstigen Lösung sowie entsprechender Gestaltung könnte das Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl der Bevölkerung im Quartier erhöht werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**3755. 2013/101**

**Postulat von Margrit Haller (SVP) und Dr. Thomas Monn (SVP) vom 20.03.2013:  
Verzicht auf die Durchführung der Manifesta 2016**

Von Margrit Haller (SVP) und Dr. Thomas Monn (SVP) ist am 20. März 2013 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er auf die Durchführung der Manifesta 2016 verzichten kann.

Begründung:

Finanzielle Belastung: Die Kulturausgaben der Stadt Zürich steigen jedes Jahr kontinuierlich an. 2016 wird das Dada-Jubiläum gefeiert, welches den Steuerzahler deutlich mehr als die bereits bewilligten Fr. 790'000.- kosten wird. Zusätzlich würden dann für die Austragung der Manifesta nochmals 2 Millionen Franken dazu kommen. Im Hinblick auf das zu erwartende Haushaltsdefizit sind solche zusätzlichen Kulturausgaben unverantwortlich. Kulturelle Events, insbesondere diejenigen mit der viel gepriesenen internationalen Ausstrahlung, sollen in Zukunft mit Eigenmitteln (resultierend aus Partnerschaften mit privaten Kulturveranstaltern und Tourismus-Anbietern, Sponsoring sowie Werbeeinnahmen etc.) finanziert werden.

Mitteilung an den Stadtrat

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

**3756. 2013/102**

**Schriftliche Anfrage von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Karin Weyermann (CVP) und 8 Mitunterzeichnenden vom 20.03.2013:**

**ÖV-Erschliessung von Witikon und Zürich Nord, Prüfung zusätzlicher Tangentialverbindungen**

Von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Karin Weyermann (CVP) und 8 Mitunterzeichnenden ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Eine hochwertige ÖV-Verbindung erfordert eine geringe Notwendigkeit zum Umsteigen und eine möglichst kurze Reisezeit. Beide Faktoren beeinflussen die Attraktivität des ÖV-Angebots und insbesondere auch dessen Nachfrage massgeblich.

Untersuchungen haben gezeigt, dass Witikon den niedrigsten Anteil des öffentlichen Verkehrs gemessen am Total der mit MIV und ÖV zurückgelegten Fahrten aller Zürcher Quartiere aufweist (vgl. das vom Quartierverein Witikon in Auftrag gegebene Gutachten des Planungsbüros Jud vom 19.09.2011). Das alles legt die Vermutung nahe, dass die schlechten Werte im Modal Split auf das ÖV-Angebot zurückzuführen sind.

Nebst der fehlenden Direktverbindung von Witikon ins Stadtzentrum, zeigt sich diese Angebotslücke auch im zunehmenden Verkehrsaufkommen auf der Katzenschwanzstrasse, welche das Quartier Witikon – via Dübendorf – mit dem Zentrum Zürich-Nord und dem wirtschaftlich aufstrebenden Glattal verbindet. Um vor diesem Hintergrund das Umlagerungspotential vom MIV zum ÖV abschätzen zu können, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wäre eine tangential verkehrende Busverbindung zwischen Witikon und Zürich-Nord oder Bahnhof Stettbach betrieblich machbar?
2. Haben die städtischen Verkehrsbetriebe im Rahmen der Erstellung ihres Linienkonzepts zusammen mit dem ZVV Tangentialverbindungen generell, aber insbesondere auch eine Tangentialverbindung von Witikon zu Zürich-Nord oder zum Bahnhof Stettbach bereits geprüft? Wenn nein, aus welchen Gründen wurde die Erschliessung dieser Quartiere durch eine tangentielle Verbindung nicht in Erwägung gezogen?
3. Bestehen Auswertungen der derzeitigen und künftig geschätzten MIV-Pendler-Fahrten zwischen Witikon und Zürich-Nord bzw. Glattal?  
Im Falle einer bejahenden Antwort: Geben die Zahlen Aufschluss über die derzeitige und allenfalls zukünftige Nachfrageökonomie einer solchen Tangentialverbindung?
4. Wie beurteilt der Stadtrat das Umlagerungspotential von MIV zu ÖV in Aussenquartieren wie Witikon?
5. Welche Massnahmen sind geplant, um die Werte des Modal Split in den auf MIV ausgerichteten Aussenquartieren, wie Witikon, zu verbessern?

Mitteilung an den Stadtrat

**3757. 2013/103**

**Schriftliche Anfrage von Rolf Müller (SVP) und Margrit Haller (SVP) vom 20.03.2013:**

**Richtlinien für Obduktionen in den Stadtspitälern**

Von Rolf Müller (SVP) und Margrit Haller (SVP) ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Nicht nur in den Stadtspitälern Zürichs, sondern auch im Kantonsspital und Privatspitälern sterben immer wieder Personen, die oft mit Einwilligung der Hinterbliebenen obduziert werden. Aus dieser Situation ergeben sich folgende Fragen:

1. Zu was und in welchem Umfang dient eine solche Obduktion?
2. Dient eine solche Obduktion den Pathologinnen und Pathologen und den Studentinnen und Studenten als Weiterbildung und Ausbildung? Wenn ja – wer trägt die Kosten?
3. Wie werden solche Obduktionen von im Spital verstorbenen Personen verrechnet? Müssen Hinterbliebene diese Kosten oder einen Teil dieser Kosten übernehmen oder werden diese von der Grundversicherung der Krankenkasse übernommen?
4. Wie hoch können die Kosten für eine Autopsie ausfallen (von bis)?

5. Wenn jemand zu Hause plötzlich verstirbt und der Hausarzt die Todesursache nicht bestimmen kann, besteht auf Wunsch der Hinterbliebenen die Möglichkeit dies abzuklären? Wo würde dies vorgenommen und wie verhalten sich die Kosten und wer hat dafür aufzukommen?
6. Stirbt jemand plötzlich aus unerklärlichen Gründen im Ausland und die Hinterbliebenen wünschen, dass die Todesursache am Wohnort in Zürich abgeklärt wird, wer ist zuständig für diese Obduktion? Gibt es diesbezüglich gesetzliche Vorschriften oder existieren gewisse Abmachungen – wenn ja – unter wem? Ist ein Stadtspital verpflichtet eine solche Abklärung vorzunehmen? Wenn nein – weshalb nicht?
7. Falls die Stadtspitäler Zürich nicht zuständig wären, ist dann das Rechtsmedizinische Institut der Uni Zürich zuständig? In diesem Fall stellen sich hier auch die Fragen 2. und 4. sowie wem die Kosten zu übertragen sind?

Mitteilung an den Stadtrat

**3758. 2013/104**

**Schriftliche Anfrage von Kurt Hüsey (SVP) und Martin Bürlimann (SVP) vom 20.03.2013:  
Ausrüstung der Stadtpolizei mit neuen Leuchtwesten gemäss EU-Norm**

Von Kurt Hüsey (SVP) und Martin Bürlimann (SVP) ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Wie man den Medien entnehmen kann, hat die Stadtpolizei für die Mannschaft neue leuchtgelbe Westen bestellt. Die neuen Westen entsprechen in Farbe und Leuchtfläche der EU-Norm EN 471. Die Farbe, die das Orange ersetzt, ist «Lemon».

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

1. Aus welchen Gründen setzt die Stadtpolizei auf diese „Lemon“ Westen?
2. Warum will sich die Stadtpolizei dem Euro-Standard anpassen?
3. In welchem Budgetposten waren diese Leuchtwesten budgetiert?
4. Auf welcher Rechtsgrundlage kann der Stadtrat Signalfarben auf dem Gemeindegebiet ändern?
5. Was meint der Stadtrat zur Aussage, dass Orange die Sicherheitsfarbe ist, die am besten erkannt wird?
6. Aus Sicherheitsgründen wurden vor Jahren sogar Tram und Busse der VBZ in der Farbe Orange getestet. Was waren die Ergebnisse dieser Versuche?
7. Weshalb muss die Stadtpolizei diese „Parkwächter“-Westen anschaffen, obwohl andere Corps, wie z.B. auch die Kantonspolizei Zürich bei den bewährten Orangen Westen bleibt?
8. Wir bitten den Stadtrat um eine kurze Auflistung der verwendeten Farben in den Corps der benachbarten Länder Liechtenstein, Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich (Signalfarben der Polizeiautos und Signalfarben der verwendeten Signalwesten).
9. Bitte um Auflistung der Farben der verwendeten Signalwesten in den Nachbarkantonen: Sind die Farben einheitlich geregelt in einem bundesweiten, verbindlichen Beschluss?
10. Bitte um Auflistung der Farben der verwendeten Signalwesten in den Nachbar-Gemeinden.
11. Wie gross ist das geografische Gebiet, in dem nun die neuen gelben Westen verwendet werden?
12. Sind die Signalfarben der Polizeiwesten in der EU einheitlich? Wenn nein, warum ändert die Stadtpolizei die verwendeten Signalfarben?

Mitteilung an den Stadtrat

**3759. 2013/105**

**Schriftliche Anfrage von Dr. Guido Bergmaier (SVP) und Hedy Schlatter (SVP) vom 20.03.2013:**

**Renitente Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger, Erhebung von Zahlen und Handlungsbedarf in der Stadt**

Von Dr. Guido Bergmaier (SVP) und Hedy Schlatter (SVP) ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In den Medien spricht die Skos (Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe) von gegen 2'000 Jugendlichen, die den Sozialbehörden Probleme bereiten würden. Bekannt geworden ist kürzlich der Fall mit einem renitenten jungen Sozialhilfebezüger in Berikon/AG, der jegliche Kooperation mit den Behörden verweigert. Wie verbreitet solche Probleme mit den geschätzten 7% sich ähnlich verhaltender Jugendlichen unter den 28'000 18-25-jährigen Bezügerinnen von Sozialhilfeleistungen in der Schweiz sind, sei freilich nicht bekannt. Zahlen dazu existieren erstaunlicherweise kaum, angeblich weder im Kanton noch in der Stadt Zürich.

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

1. Werden in der Stadt Zürich renitente Sozialhilfeempfänger/innen generell registriert?
2. Wenn ja, um wie viele handelt es sich jährlich (in % aller Sozialhilfebeziehenden)?
3. Welchen Altersgruppen sind diese Personen zuzuordnen?
4. Falls keine Zahlen vorliegen: sind die Sozialen Dienste bereit, künftig diesbezügliche Daten zu erheben und zu sammeln, damit sich der Gemeinderat (im Sinne zum im Oktober 2012 überwiesenen Postulat 2011/47) orientieren kann?
5. Wie viele Fälle mit "oft mutigeren jungen Menschen beim Ausloten der Grenzen" in der Sozialhilfe sind dem Sozialamt bekannt?
6. Woher stammen diese Klienten/innen? Wie ist der Anteil Schweizer/Ausländer in %?
7. In wie vielen ähnlichen Fällen von jüngeren oder älteren Klienten/innen wurde in der Stadt Zürich Sozialhilfeleistungen in den letzten Jahren gekürzt oder gestrichen?
8. Mussten in Zürich bereits Verfügungen etwa zu einem Arbeitseinsatz erlassen werden?
9. Wie funktioniert das relativ neue "Team Coaching 16:25" heute? Werden Kennzahlen bezüglich Analyse und Nutzwirkung dieses Beratungsteams (gemäss Postulat 2011/47) bereits erhoben?
10. Was gedenkt die Stadt Zürich, ev. zusammen mit den kantonalen Sozialbehörden, zu unternehmen, dass die Dimension des Problems erkannt werden kann? (Beispiel Bern).
11. Plant die Stadt bereits Sofortmassnahmen zur vermehrten Aufdeckung und stärkeren Kontrolle zu Fällen bezüglich unkooperativem oder arbeitsscheuem Verhalten?
12. Wird sich die Stadt Zürich zum offensichtlichen Handlungsbedarf nach dem unverständlichen "Berikon-Entscheid" des Bundesgerichts zur Kürzung/Einstellung von Sozialhilfe über den Kanton resp. Skos einsetzen?
13. Welche Massnahmen werden zur Klärung des Renitenten-Problems vorgesehen um in Zürich Klarheit über die Dimension und auch der finanziellen Folgen zu erlangen?

Mitteilung an den Stadtrat

**3760. 2013/106**

**Schriftliche Anfrage von Cäcilia Hänni-Etter (FDP) und Claudia Simon (FDP) vom 20.03.2013:**

**Integrative Fördermassnahmen, Resultate der externen Evaluation**

Von Cäcilia Hänni-Etter (FDP) und Claudia Simon (FDP) ist am 20. März 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In der Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2012/485 (M. Haller/R. Anhorn) verweist der Stadtrat auf eine noch nicht veröffentlichte externe Evaluation, welche ein recht positives Bild der integrativen Fördermassnahmen zeichnete. Ein Artikel im Tages-Anzeiger vom 18.3.2013 löste bei der Leserschaft harsche Kritik aus.

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

1. Kann der Bericht zur externen Evaluation der Antwort dieser Anfrage beigefügt werden? Falls ja, bitten wir darum. Falls nein, weshalb ist dies nicht möglich?
2. Wie lautete der Auftrag für die Evaluation?
3. Welche Personen und Gruppen wurden befragt in welcher Anzahl befragt?
4. Wie wurden diese ausgewählt?
5. Wie lauteten die Fragen der Evaluation?
6. In welcher Form erfolgte die Befragung (persönliche Interviews, Fragebogen mit vorgegebenen Antworten? Offene Fragestellungen?)
7. In der Antwort zur Anfrage wird festgehalten, dass im Schuljahr 2009/2010 9,5 % der Schüler eine Kleinklasse oder eine Sonderschule besuchten. Heute betrage der Anteil der Sonderschüler/-innen nur noch 4,5 %. Ungeachtet dieses sinkenden Prozentsatzes stiegen die Zahlen der Sonderschüler und damit die Kosten für die Sonderschulmassnahmen. Wie ist dies zu erklären?
8. Wurde in der Evaluation untersucht, ob der finanzielle Mehraufwand sich in besserer Qualität des Unterrichts und besserem Wohlbefinden für die Schüler widerspiegelt? Falls ja, welches waren die Indikatoren für die Beurteilung?
9. In der Antwort zu schriftlichen Anfrage und im Zeitungsartikel wird festgehalten, dass das Niveau der Klassen seit der Integration nicht schlechter geworden sei. Gemessen worden sei dies jedoch nicht. Schlechtere Schüler profitierten, gute Schüler würden nicht darunter leiden, dies zeige die Fachliteratur. Aussagen von Lehrpersonen, Eltern und Schülern weisen jedoch teils in eine andere Richtung. Weshalb ist man in der Evaluation dieser essentiellen Frage nicht weiter nachgegangen?

Mitteilung an den Stadtrat

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

### **3761. 2012/355**

**Weisung vom 26.09.2012:  
Elektrizitätswerk, Mitgliedschaft beim Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen, Bewilligung jährlich wiederkehrender Ausgaben**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 9. Januar 2013 ist am 15. Februar 2013 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 27. März 2013.

### **3762. 2012/278**

**Weisung vom 04.07.2012:  
Kultur, Jubiläum 100 Jahre Dada, einmaliger Beitrag an den Verein «dada 100 Zürich 2016» zur Ausrichtung des Jubiläums 100 Jahre Dada in Zürich 2016**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 16. Januar 2013 ist am 22. Februar 2013 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 27. März 2013.

Nächste Sitzung: 27. März 2013, 17 Uhr.