



Substanzielles Protokoll 11. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 13. Juli 2022, 21.00 Uhr bis 23.38 Uhr, in der Halle 9
in Zürich-Oerlikon

Vorsitz: Präsident Matthias Probst (Grüne)

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

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 114 Mitglieder

Abwesend: Peter Anderegg (EVP), Walter Anken (SVP), Sandra Bienek (GLP), Marco Denoth (SP), Mélissa Dufournet (FDP), Dr. Mathias Egloff (SP), Nadia Huberson (SP), Tiba Ponnuthurai (SP), Claudia Rabelbauer (EVP), Stefan Urech (SVP), 1 Sitz vakant

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

- | | | | |
|-----|--------------------------|---|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 22. | 2022/33 | Weisung vom 02.02.2022:
Volksinitiative «Mythen-Park», Gültigkeit, Bericht und
Verfahrensantrag | VTE |
| 23. | 2022/289 | E Postulat der AL-Fraktion vom 29.06.2022:
Volksinitiative «Mythen-Park», Umsetzung ohne Erstellung von
Tunnels oder Tieferlegung von Strassen | VTE |
| 25. | 2021/272 | E/A Postulat der AL-Fraktion vom 16.06.2021:
Vollständige Einfärbung der Velorouten und Velostreifen | VTE |
| 26. | 2021/310 | E/A Postulat von Heidi Egger (SP) und Peter Anderegg (EVP) vom
07.07.2021:
Verbesserung der Wegführung um den Katzensee auf dem
Teilstück entlang der Wehntalerstrasse | VTE |
| 27. | 2021/328 | E/A Postulat von Simone Brander (SP) und Anjushka Früh (SP) vom
14.07.2021:
Vermehrter Einsatz von Mehrwegsystemen für Mahlzeiten und
Getränke | VTE |

- | | | | | |
|-----|--------------------------|-----|--|-----|
| 28. | 2021/339 | A/P | Motion von Pascal Lamprecht (SP) und Mathias Manz (SP), vertreten durch Anna Graff (SP) und Liv Mahrer (SP) vom 25.08.2021:
Projekt für eine Überquerung der Autobahn zwischen dem Quartier Grünau und dem Bahnhof Altstetten | VTE |
| 29. | 2021/341 | E/A | Postulat von Yasmine Bourgeois (FDP) und Christian Huser (FDP) vom 25.08.2021:
Flächendeckende Ausrüstung von Parkplätzen bei Schulanlagen mit kostenpflichtigen Ladestationen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes | VTE |
| 30. | 2021/381 | E/T | Motion von Pascal Lamprecht (SP) und Alan David Sangines (SP) vom 29.09.2021:
Behindertengerechte Umgestaltung der Tramhaltestelle Lindenplatz einschliesslich Velomassnahmen und unter Einbezug der angrenzenden Abschnitte der Badenerstrasse | VTE |
| 31. | 2021/389 | E/A | Postulat von Roger Bartholdi (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 29.09.2021:
Entfernung der neu erstellten Verkehrshindernisse auf der Freilagerstrasse zur Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende mit Anhängern | VTE |

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Geschäfte

424. **2022/33**
Weisung vom 02.02.2022:
Volksinitiative «Mythen-Park», Gültigkeit, Bericht und Verfahrens Antrag

Antrag des Stadtrats

1. Die am 1. November 2021 eingereichte Volksinitiative «Mythen-Park» ist gültig.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsantrag /
Kommissionsreferentin Schlussabstimmung Dispositivziffer 1 / Kommissionmehrheit
Schlussabstimmung Dispositivziffer 2:

Natascha Wey (SP): Am 1. November 2021 wurde die Volksinitiative «Mythen-Park» bei der Stadtkanzlei eingereicht. Die Volksinitiative ist in Form einer allgemeinen Anregung formuliert und beinhaltet folgendes Begehren: «Die Stadt Zürich entwickelt und realisiert im Bereich des Strandbads Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai einen möglichst zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Park und erstellt eine entsprechende Umsetzungsvorlage zuhanden einer allfälligen Volksabstimmung. In Absprache mit dem Kanton soll das Teilstück des Mythenquais ab Einmündung Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai aufgehoben und Teil der Parkanlage werden.» Die Initiative wurde mit 3103 gültigen Unterschriften eingereicht. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) wurde beauftragt, die Gültigkeit der Initiative zu prüfen und dem Stadtrat einen Antrag zu stellen, ob es zu dieser Initiative eine Umsetzungsvorlage braucht und allenfalls ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll. Das TED hat beschlossen, dass die Initiative gültig ist. Die Entwicklung und Realisierung eines zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Parks im Bereich vom Strandbad Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai bedingt aber die Aufhebung eines Teilstücks des Mythenquais, einer kantonal klassierten Strasse – auch ein wenig das Herzstück dieser Initiative, über das wir nachher noch diskutieren werden – ab der Einmündung der Alfred-Escher-Strasse bis zum General-Guisan-Quai. Zu dieser Aufhebung soll eine Umsetzungsvorlage zuhanden einer allfälligen Volksabstimmung vorgelegt werden. Das TED ist weiter der Ansicht, dass die Initiative kein übergeordnetes Recht verletzt. Die Aufhebung des überkommunal klassierten Teilstücks des Mythenquais setzt die Mitwirkung und Zustimmung von kantonalen Behörden voraus. Damit das Teilstück aufgehoben werden kann, ist eine entsprechende Revision des kantonalen Richtplans erforderlich. Diese Anpassung ist formal möglich, auch wenn es vermutlich schwierig sein wird, die politischen Mehrheiten dafür zu finden. Das TED sieht im Volksbegehren die Einheit der Materie gewahrt und es liegt – von der bereits erwähnten politischen Mehrheitsfindung abgesehen – auch keine offensichtliche Undurchführbarkeit vor. Die Initiative verlangt zudem nur die Entwicklung und Realisierung eines «möglichst» zusammenhängenden und öffentlich zugänglichen Parks. Eine Umsetzung nur im Rahmen des rechtlich und tatsächlich Möglichen ist in der Initiative somit bereits enthalten. Zusammengefasst kann man feststellen, dass die Initiative dem Grundsatz der Einheit der Materie entspricht, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht undurchführbar ist. Der Stadtrat beantragt daher Gültigkeit. Inhaltlich unterstützt der Stadtrat das Begehren grundsätzlich und stellt dem Gemeinderat deshalb den Antrag, die Initiative für gültig zu erklären und eine Umsetzungsvorlage ausarbeiten zu lassen. Ebenfalls beantragt er die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags. Dies aus dem Grund, weil die überkommunale Klassierung des Mythenquais im Richtplan nicht ganz unproblematisch ist und weil der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht ohne wesentliche Anpassungen der verkehrsbezogenen Rahmenbedingungen auf die Alfred-Escher-Strasse verlagert werden kann. Die Aufhebung des überkommunal klassierten Strassenabschnitts kann auch nicht in Eigenkompetenz der Stadt durchgesetzt werden. Die Mitwirkung und die Zustimmung von Seiten des Kantons sowie die nötige Richtplananpassung bieten ein erhebliches Projektrisiko. Um sich alle Optionen offenzuhalten und die Realisierungschancen der Initiative zu erhöhen, möchte der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausarbeiten. Die Mehrheit der Kommission – im vorliegenden Fall AL, SP, Grüne und GLP – folgt dem Stadtrat in dieser Argumentation und beantragt mit Dispositivziffer 1, die Initiative für gültig zu erklären, und mit Dispositivziffer 2, den Stadtrat zu beauftragen, eine Umsetzungsvorlage mit Gegenvorschlag auszuarbeiten. Zur Position der SP: Wir haben nicht wirklich materiell diskutiert, da es nur um das Verfahren und die Gültigkeit geht. Die SP unterstützt die Mehrheit der Kommission.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag / Kommissionsminderheit Schlussabstimmung
Dispositivziffer 2:

Stephan Iten (SVP): Wenn der Stadtrat der Ansicht ist, dass die Initiative umgesetzt werden kann und dabei übergeordnetes Recht eingehalten werden kann, sind wir selbstverständlich ebenfalls der Meinung, dass man über ein Volksbegehren abstimmen kann. Wenn der Stadtrat aber bereits der Meinung ist, dass die Initiative umgesetzt werden kann – es geht um eine übergeordnete Strasse –, und Artikel 104 der Kantonsverfassung mit der Umsetzung der Initiative auch eingehalten werden kann, sind wir der Meinung, dass es auch nicht wirklich einen Gegenvorschlag braucht. Der Stadtrat hat in der Kommission argumentiert, dass man einen Gegenvorschlag ausarbeiten möchte, um der Bevölkerung auch die Kosten präsentieren zu können. Dies sollte man meiner Meinung nach nicht über einen Gegenvorschlag tun, sondern im Rahmen des Abstimmungskampfes und über den Inhalt des Abstimmungsbüchleins. Wir haben aber ein weiteres Problem mit dem Gegenvorschlag, und zwar für den Fall, dass die Initiative angenommen und der Gegenvorschlag abgelehnt wird. Wenn der Kanton dann mit der Umsetzungsvorlage nicht einverstanden ist und diese nicht bewilligen kann, und der Gegenvorschlag durch die Bevölkerung abgelehnt wurde, fällt jegliche Möglichkeit weg, die Initiative umzusetzen. Ich habe in der Kommission schon eine Warnung ausgesprochen, die ungefähr in die Richtung des Vorstosses geht, der nun eingereicht wurde und über den wir später noch diskutieren werden. Wir sind der Meinung, dass man die Initiative für gültig erklären kann, wenn der Stadtrat der Meinung ist, dass man sie umsetzen kann und übergeordnetes Recht eingehalten werden kann. Wir unterstützen die Initiative, aber ohne Gegenvorschlag.

Michael Schmid (AL) Die Initiative fordert, dass das Teilstück des Mythenquais ab der Einmündung der Alfred-Escher-Strasse bis zum General-Guisan-Quai in Absprache mit dem Kanton aufgehoben und Teil der Parkanlage «Mythen-Park» werden soll. Nebst der Umsetzungsvorlage möchte der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausarbeiten. Der genaue Inhalt des Gegenvorschlags ist naturgemäss noch nicht bekannt. Daher sind die Beweggründe, einen Gegenvorschlag ausarbeiten zu wollen, nicht vollkommen klar. Eine mögliche Erklärung ist, dass der Stadtrat den Konflikt mit dem Kanton scheut, die Auslegung von Artikel 104 Absatz 2^{bis} der Kantonsverfassung zu klären und auch vor allfälligen minimalen Kapazitätsbeschränkungen für den Autoverkehr absehen will, die sich durch die Aufhebung des Abschnitts auf dem Mythenquai ergeben könnten. Wenn dies der Fall wäre, wäre ein Tunnelbau für einige wohl ein naheliegender Gedanke. Dieser würde aber im Gegensatz zu den verkehrs- und umweltpolitischen Bestimmungen in der Gemeindeordnung stehen. Ein Bau würde nicht nur Unmengen von grauer Energie zum Beispiel in Form von Zement für die Tunnelwände verschlingen, sondern man würde damit auch diejenige Mobilitätsform zementieren, die unabhängig vom Antrieb am energieintensivsten, am lärmigsten sowie am gefährlichsten ist und am meisten Platz benötigt. Wir wissen nicht, wie viel an der Tunnelbefürchtung wahr ist und haben deshalb vorsichtshalber ein Postulat eingereicht. Die Überweisung des Postulats wird dem Stadtrat und der Verwaltung helfen, ihre wertvolle Zeit nicht in die Ausarbeitung von Varianten zu investieren, die an den Urnen ähnliche Erfolgsaussichten wie die Abstimmung über den Rosengartentunnel vor zwei Jahren hätten. Der Stadtrat ist offenbar bereit, das Begleitpostulat entgegenzunehmen, wodurch er unsere Befürchtungen bereits etwas zerstreut. Statt neuer Autoinfrastruktur wünschen wir uns, dass der Stadtrat in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine Abwägung verschiedener gesetzlicher Bestimmungen zu Verkehr und Umweltschutz vornimmt und mit der Umsetzungsvorlage für die Volksinitiative wie auch für den Gegenvorschlag aufzeigt, wie der bestehende Autoverkehr auf dem betroffenen Abschnitt vom Mythenquai weitgehend von den übrigen bestehenden Hauptstrassen aufgenommen oder aber reduziert werden kann. Es ist ganz klar nicht in unse-

rem Sinn, dass die Autos stattdessen durch die Quartierstrassen von Wollishofen fahren. Wir bedanken uns bei der SP für den angekündigten Textänderungsantrag, mit dem dieser Punkt noch explizit festgehalten werden soll.

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2022/289 und begründet diesen: Als ich das Postulat der AL las, fragte ich mich, ob Michael Schmid (AL) in der Kommission abwesend war, als uns die Weisung zur Volksinitiative «Mythen-Park» präsentiert wurde. In der Kommission ist uns bekannt, dass es nicht viele Möglichkeiten gibt, dass das übergeordnete Recht im vorliegenden Fall eingehalten werden kann. Wenn der Vorstoss in die Richtung gegangen wäre, dass man einzig den Tunnel in der Umsetzung vorlage vermeiden wollte, wären wir vielleicht noch damit einverstanden gewesen. Die AL nimmt dem Stadtrat mit ihrem Postulat aber eine der wenigen Lösungen, die es gibt, damit der Park – wie von den Initianten verlangt – umgesetzt werden kann. Wir müssen dem Stadtrat gewisse Optionen lassen. Wenn die Bevölkerung die Initiative annimmt und der Stadtrat keine Optionen hat, das übergeordnete Recht umzusetzen, wird der Stadtrat die Initiative nicht umsetzen können, weil man ihm alle Optionen genommen hat, um Artikel 104 der Kantonsverfassung beim Mythenquai umsetzen zu können. Die Stadt ist verpflichtet, den Anti-Stau-Artikel umzusetzen. Deshalb können wir den Vorstoss der AL nicht unterstützen. Wenn die AL gefordert hätte, dass die Umsetzungsvorlage keinen Seetunnel beinhalten dürfe, hätten wir vielleicht noch zähneknirschend mitmachen können. Aber dem Stadtrat jegliche Optionen zu nehmen, macht aus unserer Sicht keinen Sinn. Wir hätten dann einen Park, wüssten aber nicht, wo die Kapazität des Verkehrs kompensiert werden kann. Wir benötigen gewisse Möglichkeiten, damit man die Initiative im Fall einer Annahme auch umsetzen kann.

Weitere Wortmeldungen:

Natascha Wey (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Die SP schlägt einen Textänderungsantrag vor. Vorab noch eine Bemerkung zum Postulat: In der Kommission gab es eine relativ breite Allianz, in der klar wurde, dass man bei einer Umsetzung oder bei einem allfälligen Gegenvorschlag der Initiative den Seetunnel vermeiden will. Diesbezüglich waren wir uns einig. Wir wollen auch keine Tieferlegung. In diesem Sinne unterstützen wir das Postulat. Etwas fanden wir dann aber trotzdem irritierend. Die grösste Gefahr bei der Umsetzung liegt aus unserer Sicht darin, dass man den MIV in die Wohnquartiere zurückverlegen würde. Deshalb sind wir der Meinung, dass im Postulatstext auch als Zeichen in Richtung Kanton enthalten sein muss, was man bei einer Umsetzungsvorlage oder einem Gegenvorschlag nicht haben möchte. Unser Textänderungsvorschlag würde beim zweiten Satz folgende Ergänzung vorsehen: «(...) auch den allfälligen Gegenvorschlag dazu ohne die Erstellung von Tunnels oder Niederlegung von Strassen und ohne eine Verlagerung des MIV in die Wohnquartiere ausarbeiten lassen kann».

Markus Knauss (Grüne): Wir haben bei dieser Initiative eine durchaus interessante Ausgangslage. Der Präsident des Vereins IG Seepärke, Urs Ledermann, hat in der Vergangenheit gnadenlos jede Möglichkeit genutzt, um im Gebiet Seefeld möglichst hohe Mieten festzulegen. Damit hat er viel Geld verdient. Offenbar will er nun Politik machen. Er engagiert sich auch bei der Sukkulanten-Sammlung. Die Gruppe von älteren Herren, die er um sich schart, hat offenbar das Gefühl, im Seebecken sei zu wenig los und man müsse mehr bieten. Es wurden zwei Initiativen ausgearbeitet – eine zum Seerestaurant, die andere zum «Mythen-Park». Die zu diesem Zweck erstellte Visualisierung wirkt etwas wie ein Abenteuerspielplatz für ältere Semester. Es ist ein Seerestaurant enthalten, ein japanisches Teehaus, ein Exotic-Haus, ein Papiliorama und eine Seilbahn, auch

wenn die Seilbahn nun nicht umgesetzt wird. Die Initiative ist in zwei Teile aufgeteilt. Der eine Teil besteht aus der Forderung, dass ein öffentlicher Park vom Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai entstehen soll. Hier hat die Initiative ein aktuelles Thema aufgenommen, das wir im Richtplan bereits vorausgenommen haben. Wir haben damals gesagt, dass der Parkplatz bei der Sukkulenten-Sammlung aufgehoben werden soll und dort ein Park entstehen soll. Die Leistung der Initiative besteht darin, dass diese Idee nun nicht einfach in der Versenkung verschwindet, sondern im Rahmen eines Gegenvorschlags aufgenommen werden könnte. Im zweiten Teil der Initiative geht es um den Mythenquai. Dieser Teil ist schwieriger und umstrittener. Die Initianten haben in ihren Verlautbarungen geäußert, dass sie sich eine Verkehrsverlagerung in die Alfred-Escher-Strasse wünschen. Auf dem Mythenquai verkehren täglich rund 12 000 Autos. Auf der Alfred-Escher-Strasse sind es rund 8000. Eine Verlagerung des Verkehrs in die Alfred-Escher-Strasse würde zu einer relativ starken Belastung der Alfred-Escher-Strasse führen. Der Unterschied ist: Der Mythenquai befindet sich an einer Randlage. An der Strasse gibt es nur Bürobauten. Die Alfred-Escher-Strasse hingegen liegt mitten im Quartier, wo Menschen wohnen. Sogar der Stadtrat musste einsehen, dass eine gewisse Problemsituation besteht, nachdem er sich zehn Jahre lang geweigert hat, an der Alfred-Escher-Strasse Tempo 30 einzuführen. Immerhin ist für diese Strasse im neuen Geschwindigkeitsplan nun Tempo 30 vorgesehen. Wir Grünen sind der Meinung, dass der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausarbeiten sollte. Allerdings wäre es wohl sinnvoll, wenn er sich dabei an fünf Kriterien orientieren würde. Erstens: Wir wollen mehr Grünraum, eine bessere Zugänglichkeit zum See, aber nicht mehr Rummel am See. Zweitens: Der öffentliche Parkplatz bei der Sukkulenten-Sammlung soll ersatzlos aufgehoben werden. Drittens: Wir wollen insgesamt weniger Verkehr mit dem Gegenvorschlag. Viertens: Wir wollen keine Verlagerung des Verkehrs in die Alfred-Escher-Strasse. Fünftens: Mit dem Gegenvorschlag soll auf keinen Fall eine Strassenbau-Organie ausgelöst werden. Die bürgerlichen Strassenausbauwünsche sind für uns nicht akzeptabel. Ich wünsche STR Simone Brander ein weises Händchen bei der Umsetzungsvorlage und bezüglich der Erarbeitung des Gegenvorschlags. Eine Bemerkung zum Postulat der AL: Wir sind mit dem Textänderungsvorschlag der SP einverstanden. Allerdings lese ich im Postulatstext, dass die AL zu wissen scheint, was die Initianten wollen. Es heisst, dass diese keinen Tunnel wollen. Im Initiativkomitee gibt es allerdings Hardcore-Tunnelbefürworter wie Nicole Barandun oder Elmar Ledergerber, die auch schon den Rosengartentunnel befürwortet haben. Ebenfalls zu nennen wäre Bruno Kammerer. Seine letzte politische Aktivität war in der Verkehrskommission. Dort hat er damals vehement für einen Seebeckentunnel plädiert. Die SP präzisiert mit ihrem Textänderungsvorschlag, dass keine Verlagerung des Verkehrs in die Wohnquartiere stattfinden darf. Damit sind wir einverstanden. Selbstverständlich wollen auch wir keine Tunnels und keine Tieferlegung des Mythenquais.

Patrick Hässig (GLP): Die Volksinitiative «Mythen-Park» ist eine spannende Angelegenheit, aber auch ein Projekt, bei dem man genau hinschauen muss. Die GLP sagt grundsätzlich Ja zum Bericht des Stadtrats und freut sich sowohl auf die Umsetzungsvorlage als auch auf den Gegenvorschlag. Ins Stutzen gebracht haben uns aber der erwähnte Seetunnel und die Aufhebung oder Tieferlegung des Mythenquais. Die Kosten wären äusserst hoch. Deshalb unterstützen wir das Begleitpostulat der AL. Die grösste Frage, die gelöst werden muss, bezieht sich auf den Verkehrsfluss im Bereich des Mythenquais. Es darf keine Verlagerung des MIV in die Wohnquartiere geben. Deshalb unterstützt die GLP auch den Textänderungsvorschlag der SP. Wir erwarten, dass sich die Stadt mit dem Kanton finden wird. Auch wir wünschen STR Simone Brander ein weises Händchen. Am wichtigsten ist aus unserer Sicht, dass es keinen Tunnel und keine Tieferlegung gibt und eine kluge Lösung gefunden wird, damit nicht der gesamte Verkehr in die Alfred-Escher-Strasse umgewälzt werden muss.

Andreas Egli (FDP): Der Stadtrat soll mit der Initiative «Mythen-Park» beim Strassenbereich des Mythenquais dafür sorgen, dass dort eine Entwidmung des Strassenraums stattfindet. Es handelt sich um eine kantonal klassifizierte Strasse. Man kann eine Volksinitiative dazu machen, auch wenn ich gewisse Vorbehalte habe, dass alles koscher ist. Selbst wenn die Volksinitiative angenommen würde, wäre nicht garantiert, dass ein Park entstehen könnte. Der Stadtrat würde dadurch lediglich den Auftrag erhalten, sich mit dem Kanton zu finden. Bei einer kantonal klassifizierten Strasse haben wir verfassungsrechtliche Grundlagen, dass die Strassenkapazität erhalten werden muss. Es nützt auch nichts, wenn man sagt, man wolle nur einen kleinen Teil des Strassenabschnitts sperren. Wenn man nicht mehr durch die Strasse fahren kann, ist der Durchfluss gleich Null. Es handelt sich hier nicht um eine kleine Einschränkung der Kapazität, sondern eine Totaleinschränkung. Ich glaube nicht, dass dieses Vorhaben im Kanton kompromissfähig wäre. Vor diesem Hintergrund muss man auch sagen: Dass der Stadtrat eine Alternative zum Projekt schaffen soll, hört sich für mich interessant an. Es wäre aber eher etwas, das wohl tatsächlich nicht ganz ohne Tunnel zustande kommen würde und das man vielleicht eher für das Jahr 2050 ins Auge fassen könnte. Wir haben keine Alternative auf dem Tisch, sondern wissen lediglich, was bei der Alternative nicht in Frage kommen soll. Wir wissen aber auch, was der Stadtrat bisher ungefähr skizziert hat: eine Verlagerung des Verkehrs in die Wohnquartiere oder eine Tieferlegung der Strasse. Nun wird im Begleitpostulat gefordert, dass der Stadtrat eine Alternative ausarbeiten soll – aber keine, die funktioniert. Man möchte, dass die Stadt bezüglich der kantonal klassifizierten Strasse mit dem Kanton entgegen der kantonalen Verfassung eine Lösung findet. Man möchte keinen Tunnel und keine Verlagerung. Die SP hat in ihrem Textänderungsantrag einen Punkt nicht berücksichtigt: Bis das Projekt ungefähr im Jahr 2050 nach zahlreichen zeitlichen Verzögerungen endlich spruchreif sein wird, werden Autos vermutlich fliegen können. Man müsste somit in der Textänderung auch noch erwähnen, dass man auch keine Luftstrasse haben möchte. Wir können das Anliegen nicht unterstützen.

Stephan Iten (SVP): Ich höre während der gesamten Diskussion nur, was man nicht will. Man will keinen Tunnel. Der Tunnel ist aber bereits im kantonalen Richtplan eingetragen. Der Kanton wird sich nicht dafür interessieren, dass man den Tunnel nicht haben will. Strassen, die im kantonalen Richtplan eingetragen sind, müssen umgesetzt werden. Durch den Textänderungsvorschlag der SP würden dem Stadtrat sämtliche Möglichkeiten genommen, um die Initiative auch nur ansatzweise auf irgendeine Art umzusetzen. Das geht nicht. Wenn man gesagt hätte, man würde den Tunnel und die Versenkung aus dem Text streichen und stattdessen verlangt hätte, dass die Alfred-Escher-Strasse nicht in den Gegenvorschlag genommen wird, hätten wir dies unterstützt. Aber alles zu verbieten und zu verlangen, man wolle einen Gegenvorschlag, bei dem keine Umsetzungsmöglichkeiten bestehen, macht keinen Sinn. Es hat sich bereits während der Diskussion in der Kommission gezeigt, dass es keine weiteren Möglichkeiten gibt. Wir wollen nicht, dass der Verkehr über die Alfred-Escher-Strasse mitten durch das Quartier geführt wird. Dass die GLP das Anliegen unterstützt, zeigt, dass sie nichts anderes als eine Partei der Verkehrsverhinderung ist. Sie könnte sich auch gleich auflösen und sich den Linken und den Grünen anschliessen. Es braucht sie nicht mehr. Wenn wir die Initiative vor das Volk bringen wollen, müssen wir eine Lösung anbieten. Hier werden aber alle Optionen, die es überhaupt gibt, bereits jetzt gestrichen. Was soll der Stadtrat dann noch tun? Konsequenterweise dürfte man auch keinen Gegenvorschlag mehr fordern, weil dazu keine Optionen vorhanden sind.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden: Wir nehmen den Textänderungsantrag der SP an. Wenn man von übergeordnetem Recht spricht, das eingehalten werden muss, und einen einzelnen Absatz in einer Verfassung im Auge hat, zu dem

keine Ausführungsgesetzgebung besteht und der im Widerspruch zu vielen anderen übergeordneten Rechtsbestimmungen steht, kann durchaus von einem Tunnelblick gesprochen werden. Was im Richtplan steht, muss übrigens nicht zwingend umgesetzt werden. Es ist lediglich als eine Möglichkeit zur Umsetzung zu verstehen. Zum Argument, man würde den Stadtrat unnötig in seinen Optionen beschneiden: Der Stadtrat hat sich bereit erklärt, das Postulat entgegenzunehmen. Wir unterstützen beide Dispositivpunkte der Weisung.

Andreas Kirstein (AL): Ich vertrete die Minderheitsposition der AL. Es geht um die Frage des Gegenvorschlags. Natascha Wey (SP) hat in der Präsentation der Weisung sehr treffend gesagt, dass die Aufhebung des Strassenabschnitts auf dem Mythenquai das Herzstück der Initiative sei. Allein aus diesem Grund ist es nicht opportun, genau dieses Herzstück mit einem Gegenvorschlag zu bedienen. Ich anerkenne, dass es gute Gründe dafür gibt. Es ist eine kantonal klassierte Strasse, man spricht von einer bürgerlichen Mehrheit im Kanton und vom Anti-Stau-Artikel. Es wurde nun vorher gesagt, bis zum Zeitpunkt der Umsetzung würde man gar nicht mehr auf Autos angewiesen sein, sondern durch die Luft fliegen. Darauf könnte ich jetzt antworten: Bis diese Initiative umgesetzt ist, gibt es keinen Anti-Stau-Artikel mehr, keine bürgerliche Mehrheit mehr im Kantonsrat, aber nach wie vor eine hervorragende Idee einiger Personen, die sich als Initiativkomitee zusammengesetzt haben. Markus Knauss (Grüne) bezeichnete diese Gruppe despektierlich als einen Klub der älteren Herren. Ich bin nicht im Initiativkomitee, sondern als Mitglied der IG Seepärke eher im Strategieorgan. Dort sind übrigens auch noch einige Frauen mittleren Alters dabei. Man könnte aber durchaus noch jugendlichen Nachwuchs gebrauchen und steht für weitere Mitglieder offen. Ich werde für eine Umsetzung ohne Gegenvorschlag stimmen. Ich bin aber froh, dass die Initiative an sich sowohl im Stadtrat als auch im Gemeinderat auf derart viel positives Echo stösst.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wir respektieren die Initiative und halten die Idee im Grundsatz für gut. Es bestehen zwar Nutzungskonflikte, aber diese müssen gelöst werden. Es gibt uns jedoch zu denken, dass ein Postulat vorliegt, das im Voraus verschiedene Lösungsmöglichkeiten ausschliesst. Wir sind dezidiert der Meinung, dass der Stadtrat die Situation ohne Scheuklappen und lösungsneutral betrachten sollte. Das heisst nicht, dass wir für oder gegen den Tunnel oder andere Lösungen sind. Wir wollen nur vermeiden, dass man im Vorherein eine Entscheidung trifft, bevor sich die Expertinnen oder Experten dazu geäußert haben, welches die tatsächliche Ideallösung sein könnte. Deshalb lehnt die Mitte/EVP-Fraktion sowohl das Postulat der AL als auch den Änderungsantrag der SP ab.

Martin Bürki (FDP): Ich habe Mühe mit der laufenden Diskussion. Das Projekt hat eine Chance verdient, wird nun aber einfach der Ideologiekritik der SP, der GLP und der Grünen geopfert. Ich halte es für verlogen, wenn man davon spricht, es sei ein gutes Projekt, aber gleichzeitig Bedingungen stellt, die das Projekt schlicht undurchführbar machen. Die Vorschläge werden gemacht, ohne dass man überhaupt eine Ahnung hat, wie es vor Ort aussieht. Als Quartiervereinspräsident biete ich gerne eine Führung durch Wollishofen an, auf der sichtbar wird, wie das nun vorgeschlagene aussehen würde. Bei der Roten Fabrik müssten sämtliche Autos, die vom See her kommen, über die Albisstrasse zur Autobahn hochfahren und danach über die Autobahnausfahrten Brunau und Stadt in die Innenstadt fahren. Ich weiss nicht, wie auch nur ein einziger Autofahrer auf die Idee käme, einen solchen Weg zu wählen. Mit dem, was vorgeschlagen wird, wird das Projekt sozusagen beerdigt.

Sven Sobernheim (GLP): Einige Kommentare: Der Fraktionsvertreter der drittkleinsten Fraktion im Rat fand, die GLP könne sich auflösen, es brauche sie nicht mehr. Man könnte nun diskutieren, ab wie vielen Vertretern es jemanden braucht oder nicht, aber

wir lassen dies nun beiseite. Ich war aber auch erstaunt, dass Die Mitte offenbar der Ansicht ist, man solle den Stadtrat und die Verwaltung ins Leere laufen lassen und wild prüfen, was man tun könnte. Anstatt die Ressourcen zielgerichtet und effizient einzusetzen, sollen sie Workshops abhalten und überlegen, was man noch alles machen könnte. Ich verstand unsere Debatten bisher immer so, dass wir die Verwaltung effizient und ressourcenschonend einsetzen wollen. Ein letzter Kommentar: Wie bereits von Michael Schmid (AL) erwähnt kann man die direkte Anwendbarkeit von Verfassungsartikeln durchaus in Frage stellen. Es bräuchte dafür ein Ausführungsgesetz.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, ~~mit Gegenvorschlag dazu~~ auszuarbeiten.

Mehrheit:	Natascha Wey (SP), Referentin; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Patrick Hässig (GLP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Referent; Präsident Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP), Dominique Zygmont (FDP)
Enthaltung:	Benedikt Gerth (Die Mitte) i. V. von Peter Anderegg (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1:

Zustimmung:	Natascha Wey (SP), Referentin; Präsident Andreas Egli (FDP), Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Patrick Hässig (GLP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Dominique Zygmont (FDP)
Enthaltung:	Benedikt Gerth (Die Mitte) i. V. von Peter Anderegg (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 114 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

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

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

Mehrheit:	Natascha Wey (SP), Referentin; Heidi Egger (SP), Anna Graff (SP), Patrick Hässig (GLP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Referent; Präsident Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP), Dominique Zygmont (FDP)
Enthaltung:	Benedikt Gerth (Die Mitte) i. V. von Peter Anderegg (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die am 1. November 2021 eingereichte Volksinitiative «Mythen-Park» ist gültig.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 20. Juli 2022 gemäss Art. 37 der Gemeindeordnung

425. 2022/289

**Postulat der AL-Fraktion vom 29.06.2022:
Volksinitiative «Mythen-Park», Umsetzung ohne Erstellung von Tunnels oder
Tieferlegung von Strassen**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/33, Beschluss-Nr. 424/2022.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 321/2022).

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

Natascha Wey (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er sowohl die Umsetzungsvorlage für die Volksinitiative «Mythen-Park» wie auch den allfälligen Gegenvorschlag dazu ohne die Erstellung von Tunnels oder Niederlegung von Strassen und ohne eine Verlagerung des MIV in die Wohnquartiere ausarbeiten lassen kann.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 75 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

426. 2021/272

**Postulat der AL-Fraktion vom 16.06.2021:
Vollständige Einfärbung der Velorouten und Velostreifen**

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

*Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4087/2021):
Sevilla, Amsterdam, Berlin, München, Wien, Lübeck oder Cadiz sind einige Beispiele von*

Städten, die neuerdings ihre Velowege vollständig einfärben. Sie begründen ihre Erwartung der Sicherheitswirkung von farbigen Velowegen vor allem mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Velofahrer und Velofahrerinnen und mit der stärkeren Kontrastwirkung auf die Personen in den Autos. Die Stadt Wien hat an drei Standorten untersucht, ob eine Markierung die Zahl der riskanten Situationen senken und damit die Sicherheit erhöhen kann. Tatsächlich ergibt sich eine deutliche Reduktion der Verkehrskonflikte. Auf einem Streckenabschnitt von 40 Metern am Burgring in Wien wurde beim Vorher-Nachher-Vergleich im Rahmen einer zwölfstündigen Beobachtungsphase festgestellt, dass die Zahl der Konflikte von 112 auf 36 gesunken ist und damit um 70 Prozent abgenommen hat. Vor der Massnahme haben 448 Fussgänger den Veloweg benutzt. Im Betrachtungszeitraum mit der Markierung haben ihn nur noch 321 benutzt. Dies entspricht einer Reduktion um 37 Prozent. Zudem waren vor der farblichen Hervorhebung 94 Velofahrer nicht auf dem Veloweg gefahren. Mit der farblichen Markierung sank diese Zahl auf 86 Velofahrer. An den übrigen Standorten weichen die Ergebnisse ab. Die farbige Hervorhebung brachte aber überall einen Rückgang von potenziell gefährlichen Situationen und Verhaltensweisen. Die Stadt Wien attestiert der Massnahme daher eine gute Wirksamkeit. Die Stadt Berlin führt zu ihren farbigen Velowegen eine Begleituntersuchung durch, die noch bis im Jahr 2023 andauert. Im Frühling des Jahres 2021 lagen erste Ergebnisse vor. Insgesamt wurden 14 Strecken untersucht. Gemäss der Untersuchung ging das Blockieren von Velowegen durch parkierende oder haltende Autos um knapp 40 Prozent zurück. Die Zahl der Velofahrer, die auf dem Trottoir fahren, ist von 13 auf 7 Prozent gesunken. In einer Befragung gaben 73 Prozent der Velofahrerinnen an, sich auf den neuen Velowegen sicher oder sehr sicher zu fühlen. Zudem halten 77 Prozent die Einfärbung für gut bis sehr gut. Auch eine andere Untersuchung zeigt, dass in Berlin eingefärbte Velostreifen 40 Prozent weniger von Autos zuparkiert werden und dass 50 Prozent weniger Velos auf Trottoirs fahren, weil die Einfärbung subjektiv die Sicherheit der Velofahrenden erhöht. Zurück nach Zürich: Die Wegführung für das Velo ist an vielen Stellen selbst für einen geübten Alltagsvelofahrer wie mich nicht erkennbar. Für eine grosse Mehrheit, die auf dem Velo weniger routiniert unterwegs ist, bedeutet eine Fahrt grosse Unsicherheit und eine Gefährdung. Das hält diese Personen davon ab, das Velo im Alltag zu nutzen, obwohl sie dies gern tun würden. Wir haben in der Stadt einen Flickenteppich: einige wenige Velostreifenmarkierungen, viele gestrichelte gelbe Linien, wenige durchgezogene gelbe Linien, ein paar gelbe Winkelmarkierungen und Velopiktogramme auf Kreuzungen, etwas weisse Mehrzweckfarbe und etwas rote Farbe. Bald werden wir auch Strassen haben, die am Rand eine grüne Markierung haben, aber sonst teilweise auch ganz normal für Autos befahrbar sind. Mit einer klaren Markierung soll endlich sichtbar sein, wo die angeblichen Velorouten verlaufen. Von der zusätzlichen Sicherheit sollen alle Verkehrsteilnehmenden profitieren, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Im Wissen darum, dass es gesetzliche Regelungen gibt, die der Farbgestaltung Grenzen setzen, möchten wir den Stadtrat auffordern, sich für ein Pilotprojekt einzusetzen und die bereits bestehenden Spuren auszunutzen. Das Gesetz sieht Einfärbungen an besonders gefährlichen Stellen vor. Das städtische Strassennetz entspricht diesem Kriterium praktisch flächendeckend. Normale Velostreifen entlang von Autofahrspuren sollen vollständig und auf der ganzen Länge eingefärbt werden. Bei Velovorzugsrouten ist eine Markierung am Rand in jenen Fällen ausreichend, wenn die Strasse weitgehend für den Autoverkehr gesperrt ist. Wir möchten anregen, dass für die Markierung ein einheitlicher Farbcode gewählt wird, der in allen Verkehrssituationen für das Velo steht und für Verkehrsteilnehmende einfach wahrzunehmen und zuzuordnen ist. Auf einen konkreten Farbvorschlag verzichte ich an dieser Stelle. Ich bedanke mich für die Unterstützung dieses wichtigen Puzzleteils für das Ziel, dass alle, die in Zürich das Velo benutzen möchten, dies auch tun können.

Derek Richter (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 7. Juli 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Man kann Zürich nicht mit Berlin oder Wien vergleichen. Die beiden Städte wurden nach 1945 wieder aufgebaut und bieten – insbesondere bezüglich der Strassenräume – wesentlich mehr öffentlichen Raum als Zürich. Die Schweiz wurde 731 Jahre lang aufgebaut und nie zerstört. Wir haben nichts gegen eine partielle Einfärbung der Velostreifen. Am Bucheggplatz sieht man, dass es keine schlechte Lösung ist. Die Farbe muss aber sehr widerstandsfähig, rutschfest und resistent gegen Salz sein. Das macht sie sehr teuer. Wenn man alle Velowege einfärben würde, würden Kosten in der Höhe von rund 60 Millionen Franken auf uns zukommen. Es mag sein, dass die Stadt schon wesentlich mehr Geld für wesentlich unsinnigere Anliegen ausgegeben hat. Allerdings ist die Einfärbung gerade bei Nacht und Regen sozusagen wirkungslos. Gerade heute Mittag las ich im Bulletin des Stadtrats, dass es sich beim Velo um ein Schönwetter-Vehikel handelt. Die Einfärbungen sind eigentlich nicht nötig und gaukeln nur eine falsche Sicherheit vor. Die SVP ist bezüglich der Einfärbungen der Ansicht, dass man nach dem Motto «Weniger ist mehr» handeln sollte. Wir haben in der Kommission gelernt, dass Kreuzungen, die weniger stark farblich markiert sind, weniger hohe Unfallzahlen aufweisen als jene, die durch den Regulierungswahn der Dienstabteilung Verkehr völlig überreguliert sind. Zwei Drittel der Velounfälle sind zudem selbstverschuldet. Da ist auch die beste Infrastruktur wertlos. Die Gründe für die Unfälle sind bekannt: Unachtsamkeit, unangepasstes Tempo, Alkohol, Drogen. Beim Hauptbahnhof oder bei der Hardturmstrasse sieht man, dass die baulichen Massnahmen an Gängelei nicht mehr zu überbieten sind. Wenn sogar an einer Verkehrssicherheitskonferenz eine sogenannte «Expertin» sagt, dass sie regelmässig rote Ampeln missachtet, halte ich dies für sehr fragwürdig. Man soll im Veloverkehr zuerst Regeln und Anstand lernen, bevor egoistische Maximalforderungen gestellt werden. Die SVP lehnt den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): Die SP befürwortet eingefärbte Velostreifen. Es würde einem mehr Sicherheit geben und es wäre klar, wo man weiterfahren muss. Noch wichtiger ist es bei den Velorouten. Dort wäre für alle gut sichtbar, dass die Velofahrenden Vortritt haben. Wir waren mit der Kommission in Stuttgart und haben es dort gesehen. Es hat zwar nur eine Veloroute, aber diese ist blau eingefärbt und mit einem unübersehbaren, grossen Velosignet versehen. Die SP hält die Idee des Postulats für gut und unterstützt dieses.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht und Argumente dafür und dagegen abgewogen. Bereits jetzt sind punktuell einige Velostreifen eingefärbt. Dabei handelt es sich eigentlich um eine gute Sache, insbesondere bei gefährlichen Situationen oder an Stellen, wo es bereits mehrfach Unfälle gab. Damit können wir grundsätzlich gut leben. Ein Pilotversuch scheint uns jedoch nicht unbedingt sinnvoll, insbesondere, weil man einerseits von einem Pilotversuch spricht, aber gleichzeitig eine flächendeckende Anwendung in der gesamten Stadt fordert. Aus meiner Sicht widerspricht sich dies. Zudem habe ich von Ratskolleginnen gehört, dass sich die aktuelle Lösung sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrende als relativ rutschig herausgestellt hat. Ich weiss nicht, ob die aktuelle Lösung wirklich sinnvoll ist. Vor allem auch die Argumente von Michael Schmid (AL) mit den Vergleichen mit Deutschland und Österreich haben mich nicht vollständig überzeugt. In diesen Städten herrschen andere Platzverhältnisse und andere gesetzliche Regelungen. So darf man zum Beispiel in Deutschland mit dem Auto praktisch überall parkieren, auch in Städten, mit Ausnahme einiger Strassen, die verkehrsberuhigt sind. In jenen Strassen sind dann aber die Geschäfte leer und die Ladenbesitzer beschwerten sich über fehlende Kundschaft. Ich weiss nicht, ob dieses Vorgehen im Zentrum einer Weltstadt sinnvoll ist. Die Mitte/EVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Beat Oberholzer (GLP): Farbe am Boden allein macht aus unserer Sicht keine gute Veloinfrastruktur aus. Es ist unser Ziel, eine gute Veloinfrastruktur zu haben. Diese befindet sich nun endlich auch in fortgeschrittener Planung. Drei Velovorzugsrouten in Höngg, Schwamendingen und Affoltern sind aufgelegt. Das wären somit schon dreimal mehr Velorouten als in Stuttgart. Wir freuen uns darauf, dass nun endlich die ersten Velovorzugsrouten entstehen. Sie werden als Kennzeichnung grüne Farbbänder erhalten. Dies scheint uns die richtige Menge an Farbe zu sein. Es braucht keine flächendeckende Farbe am Boden. Auch bei anderen Strassen wäre es sinnvoller, wenn der Veloweg klar abgetrennt wäre, als wenn man einfach mit Farbe bestehende schlechte Veloinfrastruktur überstreichen würde. Für eine flächendeckende Einfärbung wird zudem eine grosse Menge an Farbmateriale benötigt. Das ist nicht sehr ökologisch. Schliesslich färben wir auch Fussgängerbereiche oder Bereiche des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht ein, auch wenn man dies aus ähnlichen Gründen ebenfalls tun könnte. Natürlich ist es punktuell sehr sinnvoll, eine Einfärbung vorzunehmen, wenn es sich um neuralgische Stellen handelt, die sich nicht sinnvoll auflösen lassen. Kreuzungen, Abzweigungen – dort macht eine Einfärbung Sinn und kann vermehrt angewendet werden. Wir stellen deshalb einen Textänderungsantrag: Statt Velorouten und Velostreifen in der Stadt in einem Pilotprojekt vollständig einzufärben, sollen Velovorzugsrouten und Velostreifen «vermehrt» eingefärbt werden können. Das schwächt das Anliegen zwar etwas ab, gibt dem Stadtrat aber dennoch den Auftrag, die Einfärbung vermehrt zu berücksichtigen. Ohne die Textänderung müssen wir das Postulat ablehnen. Mit einer flächendeckenden Einfärbung würde man weit über das Ziel hinausschiessen.

Martina Zürcher (FDP): Bisher wurde an neuralgischen Stellen Farbe angebracht. Das ist gut so, denn es führt zu erhöhter Aufmerksamkeit. Auch wenn bei Regen und Nässe weniger Velofahrerinnen und Velofahrer unterwegs sind, ist es in dieser Situation auf den eingefärbten Bereichen tatsächlich rutschig. Eine vollständige Markierung mit der heute eingesetzten Farbe wäre nicht sinnvoll. Gefährliche Stellen kann man auf diese Weise aber durchaus hervorheben. Ich bedanke mich auch dafür, dass nach meinem Hinweis im Jahr 2021 an der Europabrücke bei den Abfahrten nun weitere rote Markierungen ergänzt wurden. Das macht Sinn. Aber man sollte Einfärbungen nicht flächendeckend vornehmen. Wir lehnen das Postulat deshalb ab.

Markus Knauss (Grüne): Vom Zeitpunkt her hätte dies ein Begleitpostulat zum Richtplan Verkehr sein sollen. Da es damals leider nicht mehr gemeinsam mit dem Richtplan Verkehr behandelt wurde, findet die Debatte nun etwas zu spät statt. Das Postulat verlangt, dass alle Velorouten und Velostreifen als Pilotprojekt flächendeckend eingefärbt werden sollen. Benedikt Gerth (Die Mitte) hat bereits darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein Pilotprojekt handeln kann, wenn etwas flächendeckend durchgeführt werden soll. Das zentrale Ziel der Grünen ist, dass man die Bereiche nicht flächendeckend einfärbt, sondern dass flächendeckend eine gute Veloinfrastruktur vorhanden ist. Denn dadurch erreichen wir einen anderen Effekt: «Safety in numbers». Das heisst: Velofahren in Zürich soll derart attraktiv sein, dass man so viele Velofahrende hat, dass jedem Autofahrer und jeder Autofahrerin bewusst ist, dass man immer und überall mit Velofahrenden rechnen muss. Wir haben in den letzten Jahren einiges unternommen, damit wir in Zürich eine bessere Veloinfrastruktur erhalten haben oder erhalten werden. Zu erwähnen wären der Rahmenkredit Velo, die Velorouten-Initiative sowie der Richtplan Verkehr, der die Velovorzugsrouten von rund 130 Kilometern festgelegt hat. In diesem Zusammenhang haben wir auch eine farbliche Kennzeichnung vorgesehen. Mit dem Pilotprojekt kann man überprüfen, wie die farbliche Kennzeichnung akzeptiert wird. Wir haben auch festgestellt, dass man im Tiefbauamt zu realisieren scheint, wie dringlich der Ausbau des Veloroutennetzes ist. Man hat erkannt, dass man sehr viel mehr leisten muss, als dies in

der Vergangenheit der Fall war. Von daher gesehen hat das Tiefbauamt verstanden, was wir wollen und es ist eine Veränderung feststellbar. Ich bin optimistisch, dass sich in diesem Bereich etwas bewegt. Bezüglich der Einfärbungen haben wir vielleicht eher die Perspektive der Verkehrssicherheit. Die Einfärbungen haben dann eine gute Wirkung, wenn sie an besonderen Gefahrenstellen angewendet werden. Studien zeigen aber, dass die Wirkung abnimmt, wenn überall Einfärbungen vorhanden sind. Diesen Effekt wollen wir vermeiden. Wir wollen sichere Velorouten. Zudem sehen wir wenig Sinn darin, eine schlechte Infrastruktur, wie sie heute besteht, rot einzufärben. Wir wollen eine gute Infrastruktur. Ob sie eingefärbt ist oder nicht, ist weniger wichtig. Eine flächendeckende Pseudo-Sicherheit für die Velofahrenden lehnen wir ab. Ich bin froh, dass wir im Gemeinderat mit unterschiedlichen Ideen gemeinsam versuchen, den Ausbau einer guten Veloinfrastruktur für die Velofahrenden in Zürich zu fördern. Bei diesem konkreten Fall sehen wir in der Überweisung des Postulats jedoch keinen grossen Gewinn.

Michael Schmid (AL): *Eine Präzisierung zum Stichwort «flächendeckend»: Es geht um einen Pilotversuch und die Rede ist nicht von «flächendeckend», sondern «flächig». Es geht nicht darum, dass die gesamte Stadt im Pilotversuch flächig angestrichen werden soll. Die Velostreifen sollen flächig eingefärbt werden. Man kann dies natürlich durchaus falsch verstehen, wenn man es unbedingt falsch verstehen will. Ansonsten hätte man das Thema mit einem Textänderungsvorschlag klären können, wenn es nur um diese eine Präzisierung gehen würde. Auch die subjektive Sicherheit ist nebst der tatsächlichen Sicherheit sehr wichtig. Es geht dabei um etwas anderes als die konkrete Unfallverhinderung an Kreuzungen, bei der die Verwaltung bereits daran arbeitet, dass die Sicherheit mit weitgehenden roten Markierungen ausgebaut wird. Auch der Textänderungsvorschlag der GLP zielt in diesem Sinn auf etwas hin, was bereits bearbeitet wird, und nicht in die Richtung, die wir anstreben. Wir wünschen uns eine klare Routenführung für Velofahrende. Diese gibt ihnen eine subjektive Sicherheit, die ihnen ermöglicht, auf das Velo umzusteigen. Das ist ein weiterer Schritt, wie man das Ziel «Safety in numbers» erreichen kann. Eine richtige Veloinfrastruktur ist natürlich ganz in unserem Sinne. Wir befürworten sämtliche Schritte, die in diese Richtung gehen, die bauliche Abtrennungen und echte Sicherheit bieten. Wir wissen aber, wie lange Bauprojekte in Zürich üblicherweise dauern. Farbe hingegen kann sehr schnell angebracht werden. Es wäre ein einfacher erster Schritt, um unseren Zielen näherzukommen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Michael Schmid (AL) wirft uns vor, dass wir seinen Fehler bezüglich «flächendeckend» und «Pilotprojekt» mit einer Textänderung korrigieren sollen, lehnt dann aber die von uns vorgeschlagene Textänderung ab. Dabei wollten wir mit unserer Textänderung genau diesen Punkt korrigieren. So funktioniert es natürlich nicht.*

Das Postulat wird mit 40 gegen 66 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

427. 2021/310

**Postulat von Heidi Egger (SP) und Peter Anderegg (EVP) vom 07.07.2021:
Verbesserung der Wegführung um den Katzensee auf dem Teilstück entlang der
Wehntalerstrasse**

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

Heidi Egger (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4194/2021):

Der Vorstoss entstand nach einer Diskussion mit Personen aus Affoltern und befasst sich mit der Sicherheit der Wegführung um den Katzensee. Die Bevölkerung von Affoltern ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen und das Bedürfnis nach Naherholungsgebieten ist gross. Das Gebiet um den Katzensee bietet der Bevölkerung nicht nur Erholung, sondern auch Naturerlebnisse der besonderen Art und es ist ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Der Rundweg um den Katzensee ist ein 9,5 Kilometer langer Spazierweg für Alt und Jung, der sehr beliebt ist und immer häufiger begangen wird. Der eine Teil des Rundwegs liegt auf dem Gebiet der Stadt Zürich, der andere auf dem Gebiet der Gemeinde Regensdorf. Ein Wegstück von rund 200 Metern führt direkt der Wehntalerstrasse entlang, auf der täglich rund 26 000 Autos verkehren. Das lärmige Wegstück ist unattraktiv und gefährlich, weil keine Abtrennung zur Strasse vorhanden ist. Dass ein Stück des schönen Rundwegs ungeschützt an der Strasse liegt, ist ein Ärgernis für die Bevölkerung. Besonders an den Wochenenden tummeln sich an der Strecke Spaziergängerinnen und Spaziergänger sowie Velofahrende, aber auch Menschen mit Skateboards, Scootern und Inlineskates. Dabei kann man sich auf dem schmalen Weg kaum ausweichen. Auch für die vielen Velofahrerinnen und Velofahrer, die auf dem Veloweg unterwegs sind, ist die Situation schwierig. Immer wieder begegnen sie Gruppen von Fussgängerinnen und Fussgängern, die auf dem Veloweg spazieren oder stehenbleiben. Der Velo- und Fussweg wird zudem für beide Richtungen benutzt, weil es auf der anderen Seite der Strasse keinen Weg hat. Seit Jahren wünscht sich die Bevölkerung, dass etwas zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden unternommen wird und die Wegführung auf dem entsprechenden Teilstück verbessert wird. Als Reaktion auf unser Postulat wurde das Anliegen gleich von drei Zeitungen aufgenommen und ich erhielt zahlreiche E-Mails aus Regensdorf, wo man ebenfalls bereits über das Teilstück diskutiert hat. Allenfalls bestehen auch dort schon Pläne. Ich bitte den Stadtrat deshalb, auch mit dem Gemeinderat von Regensdorf Kontakt aufzunehmen. Es liegt zwar nicht an mir, Lösungen anzubieten, Ideen wären aber durchaus vorhanden. Am einfachsten wäre es, den Velo- oder Spazierweg mit Sträuchern oder Bäumen von der Strasse abzutrennen. Es hat aber nicht viel Platz und das Problem der Velofahrenden und der Spaziergängerinnen und Spaziergänger wird dadurch kaum gelöst. Ein anderer Vorschlag wäre, dass man zum bestehenden Trottoir einen angrenzenden und auf gleichem Niveau parallel verlaufenden Holzstelzensteg oder eine Pontonbrücke erstellen würde. Dieser Steg wäre nur für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmt, sodass sich auf diesem Teilstück niemand im Weg wäre. Dabei würde auch der geschützte Schilfgürtelbereich nur minimal tangiert. Die vorhin erwähnte Sträucherhecke könnte man dann zwischen dem bestehenden asphaltierten Veloweg und dem Holzstelzenweg anpflanzen. Das Wichtigste ist aber, dass so bald wie möglich gehandelt wird und die Spaziergängerinnen und Spaziergänger sowie die Velofahrenden mehr Sicherheit und Abstand erhalten und vor der gefährlichen Strasse geschützt sind.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 25. August 2021 gestellten Ablehnungsantrag: *Wir hatten im Rat schon früher Situationen wie diese. Das letzte Mal war es in Bezug auf den Bahnhof Affoltern der Fall. Es wird jeweils ein Projekt umgesetzt und danach wird genörgelt. Diesmal geht es um das Projekt Wehntalerstrasse. Auch hier wird nach Abschluss des Projekts genörgelt, dass man noch dies oder das haben möchte. Wenn das Anliegen wirklich so wichtig gewesen wäre für den Quartierverein, hätte man sich bereits bei der Sanierung der Wehntalerstrasse einschalten können. Das Projekt wurde damals aufgelegt. Ich fahre mehrmals pro Woche über diese Strasse und habe die gesamte Sanierung der Strasse erlebt. Vor der Sanierung gab es so etwas wie einen Trampelpfad. Über diesen Weg hat sich damals noch niemand beschwert. Als die Sanierung abgeschlossen war, gab es dann an dieser Stelle einen breiteren, abgetrennten Fuss- und Veloweg. Im Vorstoss steht, dass der Weg von Menschen jeder Altersklasse oft begangen wird. Peter Anderegg (EVP) hat kürzlich ein*

Foto auf Facebook gepostet, auf dem die betreffende Strecke zu sehen ist. Ich sehe eine ähnliche Situation wie er, wenn ich jeweils mehrmals wöchentlich an der betreffenden Stelle vorbeifahre: Es hat kaum Menschen auf dieser Strecke. Man kann nun natürlich sagen, das Aufkommen der Spaziergängerinnen und der Velofahrer sei am Wochenende grösser. Aber wir haben hinten vom Katzensee her bereits eine autofreie Möglichkeit, um den Katzensee auf Spazierwegen zu erreichen. Es ist ein Problem von Links-Grün, dass sie zwar jeweils sagen, es sei nicht ihre Aufgabe, Ideen zu bringen, aber dass sie dennoch einfach einmal Forderungen stellen. Tatsache ist, dass es an jenem Ort nicht viele Möglichkeiten gibt. Es handelt sich um ein Naturschutzgebiet und der Weg konnte damals aus gutem Grund nicht breiter gestaltet werden. Es gibt schlicht nicht mehr Platz dort. Wenn man hinsichtlich einer Abtrennung zur Strasse Bäume und Gebüsch fordern würde, wäre das eine Idee, die man allenfalls unterstützen könnte. Fazit: Es besteht durchaus eine Möglichkeit, auf einem autofreien Weg an den Katzensee zu gelangen. Die Gemeinde Regensdorf hat bisher noch nichts unternommen. Ich sehe nicht ein, warum der Stadtrat nun mit der Gemeinde Regensdorf nach einer Lösung suchen müsste. Die Situation auf der Wehntalerstrasse hat sich für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer bereits verbessert. Wir sehen nicht ein, warum man hier noch einmal etwas neu gestalten müsste, das erst kürzlich saniert wurde.

Weitere Wortmeldungen:

Patrick Hässig (GLP): *Bei allem Respekt: Der einzige, der hier nörgelt, ist Stephan Iten (SVP). Wenn es in Zürich ein Naherholungsgebiet gibt, dann ist dies der Katzensee – zumindest für Personen von Zürich Nord. Ich habe ein Foto mitgebracht, auf dem man sieht, dass es auf dem betreffenden Weg durchaus viele Leute hat. Auch auf der Wegstrecke an der Wehntalerstrasse sind Fussgänger, Velofahrerinnen oder Pärchen auf Inlineskates unterwegs, Eltern gehen mit Kinderwägen spazieren. Es hat viele Leute dort und die Platzverhältnisse sind eng. Manchmal kommt es durchaus auch zu gefährlichen Situationen. Der Katzensee-Rundweg sollte an jenen Stellen, an denen die Stadt Zürich für den Weg verantwortlich ist, besser ausgebaut werden. Ich weiss nicht, wie man dieses Anliegen nicht unterstützen kann. Die GLP stimmt dem Postulat zu.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Ich kenne den Weg ziemlich gut, da ich oft Richtung Katzensee joggen gehe. Es kann wirklich unangenehm sein, zwischen den Autos, den Velofahrenden und dem Fussverkehr eingeklemmt zu sein. Der Autoverkehr rauscht vorbei und die Autos sind ausserorts mit relativ hohem Tempo unterwegs. Der Weg ist oft überfüllt. Der Katzensee ist ein wichtiges Naherholungsgebiet, insbesondere für Zürich Nord. Deshalb halten wir es für äusserst wichtig, dass man das Postulat unterstützt, dies sowohl für Velos als auch für Fussgänger. Zum Votum von Stephan Iten (SVP): Nur weil es früher schlecht war, heisst das nicht, dass man es nicht noch besser machen kann. Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat.*

Das Postulat wird mit 97 gegen 10 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

428. 2021/328

Postulat von Simone Brander (SP) und Anjushka Früh (SP) vom 14.07.2021: Vermehrter Einsatz von Mehrwegsystemen für Mahlzeiten und Getränke

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

Anjushka Früh (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4223/2021):
Zum Einstieg eine kurze Bemerkung zum Votum von Stephan Iten (SVP) von der vorhergehenden Diskussion: Es wäre schön, wenn wir respektvoll miteinander umgehen könnten, unsere Ideen respektvoll austauschen könnten und uns nicht auf eine solch tiefe Ebene begeben müssten. Nun aber zum vorliegenden Postulat: Wir fordern, dass die Stadt Zürich eine Gesamtstrategie entwickelt, wie vermehrt Mehrwegsysteme für Mahlzeiten und Getränke eingesetzt werden können. In einer im Jahr 2021 publizierten Studie wurde aufgezeigt, dass in Zürich in diesem Bereich noch viel Handlungsbedarf besteht. Insbesondere existiert keine Gesamtstrategie, wie Einweggeschirr reduziert und Mehrweggeschirr gefördert werden kann, was im Rahmen der Klimakrise äusserst notwendig wäre. Ebenso wenig bestehen Vorgaben für bewilligungspflichtige Veranstaltungen auf öffentlichem Grund. Insbesondere die Diskussion bezüglich Züri-Fäscht hat gezeigt, dass sich die Stadt diesbezüglich noch in den Kinderschuhen befindet und Handlungsbedarf besteht. Auch in städtischen Gastronomiebetrieben, Personalrestaurants und dergleichen gibt es keine Vorgaben. Es muss eine entsprechende Strategie erarbeitet werden. Der Ratseffizienz halber gehe ich gleich noch auf den Textänderungsvorschlag der GLP ein. Wir werden die Textänderung annehmen. Es macht Sinn, dass bei einer Gesamtprüfung auch Private einbezogen werden, damit die Prüfung auch wirklich vollständig ist.

Bruno Wohler (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. September 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Wir lehnen das Postulat ab. Es wird viel Wind gemacht um die Aussage, dass in der Schweiz pro Person 700 Kilogramm Abfall produziert werden. Es ist eine gigantische Zahl. Sie hat mit Einwegprodukten überhaupt nichts mehr zu tun. Es ist der Gesamtabfall, den wir produzieren. Dass es sehr viel Abfall ist, ist mir klar. Das Einweggeschirr an Festen ist aus meiner Sicht durchaus auch problematisch. Einen guten Weisswein trinkt man lieber in einem richtigen Glas. Dabei handelt es sich um ein Mehrwegprodukt. Wenn ich ein Fest organisiere, bestelle ich neben Wein auch 1000 bis 1200 sauber gewaschene Gläser. Man kann diese nach der Verwendung ungewaschen wieder zurückgeben. Das ist eine einfache Sache. Zum Thema Plastikbecher: Am 1. August wird am Bürkliplatz jeweils ein Fest organisiert, an dem sich die einzelnen Kantone vorstellen und ein Umzug durch die Bahnhofstrasse stattfindet. Vor vier Jahren wurden die Plastikbecher eingeführt. Man hat uns fast schon verboten, richtige Gläser zu verwenden. Wenn man die Becher retourniert, erhält man ein Retoungeld. Es geht darum, dass der Becher deponiert wird und nicht irgendwo verschwindet. Das Problem ist, dass man 200 bis 250 Becher bestellt und dann aber vielleicht 300 Kunden und somit 50 Becher zu wenig hat. In dieser Situation wird man für neue Kunden einen Becher nehmen, den man bereits verwendet hat. Wenn kein Wasser zum Abwaschen zur Verfügung steht, ist der Becher nicht so sauber und nicht desinfiziert. Bezüglich der Hygiene haben wir bei Mehrweggeschirr somit ein Problem. Insofern bringt Einweggeschirr manchmal trotzdem etwas. Es gibt verschiedene Einwegprodukte, die man im Anschluss an einen Anlass problemlos vernichten kann, da sie nicht aus Plastik, sondern aus Produkten aus der Natur hergestellt sind. Teilweise sind sie sogar essbar, wie dies zum Beispiel bei Maistellern der Fall ist. Diese dürften geschmacklich noch etwas besser sein. Aber es gibt somit durchaus Möglichkeiten. Wenn wir die 700 Kilogramm Abfall pro Person in der Schweiz reduzieren wollen, müssen wir andere, bessere Wege beschreiten, als bei Einwegprodukten oder Einwegverpackungen anzusetzen. Die Migros etwa hat bereits vorbildlich eingeführt, dass man mit der eigenen Tasche einkaufen gehen kann. Man kann das alles selber machen, es braucht keine Vorschriften dazu.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): Bei bewilligten Veranstaltungen muss man grundsätzlich ein Abfallkonzept einreichen. Dazu zählen folgende Massnahmen, die ab dem 1. Januar 2022 schrittweise eingeführt und umgesetzt werden sollen: Trockene Wertstoffe wie PET, Alu und Karton werden konsequent getrennt und Littering wird reduziert. Ab Mitte des Jahres 2022 gilt zudem, dass mindestens eine der fünf folgenden Massnahmen umgesetzt werden muss: Mehrwegsysteme, Wertstoffdepotsysteme, ökologische Einwegsysteme, Food-Waste-Reduktionsmassnahmen, die korrekte Entsorgung von Bioabfall und Speiseresten. Es ist somit bereits einiges auf dem Weg. Auf der anderen Seite muss ich sagen, dass ich im Rat einige Erlebnisse hatte, die mich extrem nachdenklich stimmen. Anjushka Früh (SP) hat vorhin kritisiert, dass der Respekt im Rat erhalten bleiben muss. Daraufhin möchte ich folgende Antwort geben: Anjushka Früh (SP) und auch STR Simone Brander, die damals das vorliegende Postulat mitunterschrieben hat, verlangen mit ihrem Postulat einen sorgsamem Umgang mit den Ressourcen. Gleichzeitig sitzen sie Woche für Woche mit einer PET-Flasche in den Ratsitzungen und jedes Mal, wenn ein Kaffee geholt wird, haben sie einen neuen Becher. Ich sehe im Rat auch Personen, die anders vorgehen. Selina Walgis (Grüne) oder Michael Schmid (FDP) haben seit langem stets eine Metall-Trinkflasche dabei. Auch Reto Brüesch (SVP) hat ab und zu eine Flasche dabei, die einfach wiederverwertet werden kann. Das beste Erlebnis im Gemeinderat war jedoch, als ich mit meinem seit bald zwei Jahren regelmässig verwendeten wiederverwertbaren Mehrwegbecher einen Kaffee herausliess, nachdem das jüngste Neumitglied des Gemeinderats eine sehr eloquent und erhaben vorgetragene Rede gehalten hatte, wie wir unsere Umwelt retten sollen und wie schnell wir in Zukunft sterben. Genau dieses Mitglied liess nachher im Foyer mit einem Mehrwegbecher einen Kaffee heraus und schaute zu, wie einer seiner Kollegen, ein Stadtratskandidat, an einem Einwegbecher nippte, während ich meinerseits als FDP-Gemeinderat Kaffee aus meinem wiederverwertbaren Metallbecher trank. Ich frage mich, wie verlogen man sein kann. So geht es einfach nicht. Ein anderes Beispiel: Ich kann mich erinnern, als in einem Vorstoss verlangt wurde, dass die Ersatzgeräte bei der Polizei für iPhones nicht von Apple oder Samsung kommen dürfen, sondern von Fairphone. Währenddessen leuchteten überall im Rat Signete von Apple, aber nur ein einziges Mitglied im Rat hatte damals ein Fairphone. Es läuft immer gleich ab: Man kommt mit Vorschlägen, was andere wie tun sollen, hält sich aber selber überhaupt nicht daran und kümmert sich einen Deut darum. Das ist äusserst inkonsequent.

Martina Novak (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Das Postulat möchte vermutlich eine Breitenwirkung erzielen, damit nicht nur jene, die bereits jetzt Mehrwegflaschen benutzen, dies tun, sondern dass dies flächendeckend der Fall sein wird. Die GLP unterstützt das Postulat, weil es an einem Punkt ansetzt, bei dem klarer Handlungsbedarf besteht. Einwegverpackungen machen einen sehr grossen Anteil unserer überdurchschnittlich hohen Abfallmengen aus. Das Postulat nimmt einen wichtigen Gedanken der Kreislaufwirtschaft auf, wonach Einweggeschirr, das nicht reduziert werden kann, wiederverwendbar gemacht werden soll. Wir sind der Ansicht, dass die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen sollte. Uns ist aber wichtig, dass bei der Prüfung dieses Anliegens auch bereits vorhandene, gut funktionierende private Systeme mit einbezogen werden. Deshalb schlagen wir eine Ergänzung im Text vor. Der Text lautet bisher: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in Zürich vermehrt Mehrwegsysteme für Mahlzeiten und Getränke eingesetzt werden können.» Wir schlagen vor, diesen Text um folgenden Satz zu ergänzen: «Zu prüfen sind auch bereits vorhandene private Systeme, die in die Strategie mit einbezogen werden.»

Samuel Balsiger (SVP): *Andreas Egli (FDP) hat mit seinem Votum die Heuchelei der Links-Grünen auf den Punkt gebracht. Sie sitzen vor Einweg-Plastikflaschen und veranstalten ein Theater, dass Einweggeschirr schlimm und böse sei. Gleichzeitig sitzen sie vor Apple-Laptops, die in China produziert werden. Es gibt durchaus Alternativen. Diese kosten halt viel mehr. Aber darin wollen die Links-Grünen natürlich nicht investieren, da es dann um ihr eigenes Geld geht. Sie ziehen aber gerne den anderen Leuten das Geld aus der Tasche und finanzieren Projekte, an denen sie möglicherweise sogar noch selber mit einer Firma beteiligt sind. Ich habe einen der jungen Klimahysteriker, der neu in den Rat gewählt wurde, draussen rauchen sehen. Wenn man recherchiert, stellt man fest, dass Rauchen massiv zum Klimawandel beiträgt. Will man glaubhaft sein, dürfte man keine Einweg-PET-Flaschen oder Apple-Computer benutzen und müsste auch aufhören zu rauchen. Ein Raucher produziert in seinem Leben 50 Tonnen CO₂. Das Verhalten der Links-Grünen ist unglaublich und der Vorstoss ist idiotisch. Wie soll die Stadt Zürich ein System installieren, dass überall Mehrwegprodukte für den Konsum verwendet werden sollen? Will man die Wirtschaftsfreiheit abschaffen? Entfernt man bei jedem Kebab-Geschäft das Einweggeschirr? STR Simone Brander, eine der Postulantinnen, sitzt mittlerweile im Stadtrat, und muss nun den eigenen Unsinn, der keinerlei Bezug zur Realität hat, behandeln und umsetzen. Sie wird wohl selber denken, dass dies keinen Sinn macht und sich fragen, was sie auf den Text, den sie selber geschrieben hat, antworten soll. Wir lehnen das Postulat ab.*

Martin Busekros (Grüne): *Ich musste heute eine PET-Flasche mitbringen, weil wir im Sitzungssaal keinen Wasserspender haben und man zwei Stockwerke hinuntergehen müsste, um an Wasser zu kommen. Wir haben nun eine beispielhafte Debatte erlebt, wie man die Klimakrise lösen soll. Es geht nicht durch Eigenverantwortung, sondern nur über eine Änderung des Systems. Wenn sich Andreas Egli (FDP) derart an den PET-Flaschen stört, können wir übrigens einen Beschlussantrag machen, dass keine solchen Flaschen mehr benutzt werden dürfen und alle Metallflaschen mitbringen und ihr Wasser selber abfüllen müssen. Das unterstütze ich gerne.*

Dominik Waser (Grüne): *Ich war überrascht über den emotionalen Beitrag von Andreas Egli (FDP). An dieser Stelle ein Zitat für die FDP: «Ökonomisch gesehen handelt es sich beim Klimaproblem um ein Marktversagen. Fossile Brennstoffe werden verkauft, gekauft und benutzt. Es entstehen enorme Schäden und also enorme Kosten, für die keiner der Marktteilnehmer aufkommt.» Das Klimaproblem besteht, weil der Kapitalismus versagt. Die Lösung gemäss der Theorie von Andreas Egli (FDP) lautet, dass individuelle Konsumentenscheide die Klimakrise lösen werden. Genau das ist es, weshalb wir jetzt nicht weiter sind in der Bekämpfung der Klimakrise. Wenn wir das Problem der Klimakrise individualisieren – nämlich, dass der Einzelne entscheiden muss, was er kauft –, werden wir das Problem nicht lösen. Das hat man nun soeben in dieser Debatte gesehen, in der wir nicht vorwärtsgekommen sind. Vielleicht bräuchten wir im Gemeinderat einmal einen fachlichen Input darüber, dass es sich um systemische und nicht um individuelle Probleme handelt.*

Anjushka Früh (SP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in Zürich vermehrt Mehrwegsysteme für Mahlzeiten und Getränke eingesetzt werden können. Zu prüfen sind auch bereits vorhandene private Systeme, die in die Strategie miteinbezogen werden können.

Das geänderte Postulat wird mit 80 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

429. 2021/339

Motion von Pascal Lamprecht (SP) und Mathias Manz (SP), vertreten durch Anna Graff (SP) und Liv Mahrer (SP) vom 25.08.2021:

Projekt für eine Überquerung der Autobahn zwischen dem Quartier Grünau und dem Bahnhof Altstetten

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

*Anna Graff (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 4277/2021):
Im Quartier Grünau wohnen gemäss Quartierverein rund 4000 Menschen. Zudem befinden sich 1500 Arbeitsplätze im Quartier. Das Quartier gehört zum Kreis 9, ist aber aufgrund seiner Lage zwischen der Autobahn und der Limmat sowohl für jene, die dort wohnen, als auch jene, die dort arbeiten, schlecht durch angrenzende und urbanere Quartiere erschlossen. Insbesondere Richtung Altstetten ist der Anschluss äusserst schlecht, da die Autobahn das Quartier Grünau wie eine Schneise vom Bahnhof Altstetten trennt. Um vom Bahnhof zum Quartier Grünau zu gelangen, gibt es eine Passarelle über die Autobahn. Diese funktioniert für den Fussverkehr sehr gut, ist aber nicht für den Veloverkehr vorgesehen und eignet sich auch nicht dafür. Parallel dazu existiert eine Unterführung, die jedoch eng, verwinkelt, dunkel und konfliktbehaftet ist und deshalb kaum benutzt wird. Auf dieser Strecke ist im kommunalen Richtplan aber nicht nur ein regionaler Veloweg vorgesehen, sondern sogar eine Velovorzugsroute. Die nötigen Qualitätsstandards für eine Velovorzugsroute werden in der aktuellen Unterführung bei weitem nicht erreicht. Die Unterführung gehört dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Das ASTRA sieht keinen Handlungsbedarf, die Unterführung zu einer tauglichen Unterquerungsmöglichkeit umzugestalten. Mit den grossen Infrastrukturprojekten mit der Eishockey-Arena auf der einen Seite und dem Sekundarschulhaus Grünau auf der anderen Seite der Autobahn wird eine Verbindung über die Autobahn vom Bahnhof Altstetten in die Grünau, die für alle funktioniert, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, künftig aber extrem wichtig. Mit dem Vorstoss fordern wir, dass die Stadt eine genügend breite, barrierefreie Überführung mit gut ins Quartier integrierten Rampen, Treppen und/oder Liften plant. Die gewählte Lösung soll nachhaltig und standfest sein. Ob dies besser mit einem separaten Bauwerk oder mit einer baulichen Integration in die bestehende Passarelle umgesetzt wird, soll der Stadtrat im Rahmen seiner Abklärungen prüfen. Mit einer neuen Querungsmöglichkeit könnte die Stadt das wachsende Grünau-Quartier endlich besser mit Altstetten verbinden und auch die richtplanerische Vorgabe für eine attraktive Veloführung im Sinne einer Velovorzugsroute zwischen der Max-Högger-Strasse und der Meierwiesenstrasse umsetzen. Wir wären im Übrigen auch bereit, den Vorstoss in Form eines Postulats einzureichen.*

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

STR Simone Brander: Die vorliegende Motion verlangt, dass der Stadtrat ein Projekt für eine Überquerung der Autobahn zwischen dem Quartier Grünau und dem Bahnhof Altstetten ausarbeitet. Das Ziel ist, dass das Quartier Grünau besser an den Bahnhof

angeschlossen wird, auch wegen dem geplanten Sekundarschulhaus bei der Meierwiesenstrasse. Die bestehende Passarelle und die Unterführung sind ungenügend für die Schülerinnen und Schüler, die dort auf ihrem Schulweg unterwegs sind. Zwischen den beiden Teilen von Altstetten, Grünau und Bahnhof, gibt es verschiedene richtplanerische Vorgaben. In den regionalen und kommunalen Richtplänen sind über oder unter der Autobahn Velo- und Fusswegverbindungen vorgesehen. Dies deckt sich auch mit dem Velovorzugsroutennetz, das durch die bestehende Unterführung gehen soll. Es sind bereits einige Projekte in der Planung. Die Passarelle über die Bernerstrasse wird noch dieses Jahr instand gesetzt. Der Bereich am Fuss der Passarelle wird vergrössert und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr dahingehend verbessert, dass weniger Konflikte entstehen. Die Lifte auf beiden Seiten der Passarelle können Velos aufnehmen. Dadurch kann die Passarelle mit dem Velo überquert werden, auch wenn es nicht eine ideale Lösung ist. Auch die Anbindung der Passarelle an die Max-Högger-Strasse wird bis in zwei Jahren verbessert sein. Wir bauen einen Zweirichtungsradweg, der einen Anschluss an die Velovorzugsroute in der Aargauerstrasse darstellt. Der Knoten und besonders die Querung werden für den Veloverkehr verbessert. Offen ist, wie wir die Unterführung zwischen der Max-Högger-Strasse und der Meierwiesenstrasse verbessern können. Wir werden noch dieses Jahr eine Zweckmässigkeitsstudie starten. Es steht fest, dass wir die Unterführung für die geplante Velovorzugsroute verbreitern müssen. Weiter stadtauswärts gibt es die Unterführung Bändliweg. Diese erfüllt mit dem geplanten Tempo-30-Regime die Anforderungen an das Velo-Basisnetz. Das Trottoir ist mit 3,3 Metern breit genug für jene, die zu Fuss unterwegs sind. Noch etwas weiter stadtauswärts plant das Tiefbauamt die Passarelle Juchstrasse. Diese wird eine weitere Verbindung über die Autobahn darstellen, und zwar zwischen der Eishockey-Arena und der Tram- und Bushaltestelle Werdhölzli. Diese Passarelle ist in erster Linie für jene gedacht, die zu Fuss gehen. Dank grosszügig dimensionierten Liften auf beiden Seiten kann sie auch von Velos benutzt werden. Die neue Passarelle soll bis im Jahr 2026 fertiggestellt sein. Der Stadtrat teilt die Meinung der Motionäre, dass die Verbindung der beiden Quartiere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden muss. Das Instrument der Motion ist aber nicht das richtige dafür. Sogar mit der maximalen Fristerstreckung würde uns eine Motion höchstens vier Jahre Zeit geben, um eine Weisung vorzulegen. Verschiedene Verbesserungen befinden sich wie erwähnt bereits in der Projektierung und werden innerhalb der nächsten Jahre umgesetzt. Aber für die Unterführung zwischen der Max-Högger-Strasse und der Meierwiesenstrasse braucht man mehr Zeit. Basierend auf den Studien, die noch in diesem Jahr starten, wird ein Projekt ausgelöst werden. Dieses Projekt auszuarbeiten, dauert weitere drei bis fünf Jahre – falls es einen Wettbewerb braucht, sogar noch länger. Bis die neue Über- oder Unterführung stehen wird, wird es weitere acht bis zehn Jahre dauern. Was auch immer wir tun, es wird nicht möglich sein, bis in vier Jahren und somit innerhalb der maximalen Motionsfrist eine Projektweisung vorzulegen. Der Stadtrat lehnt deshalb die Motion ab, ist aber gerne bereit, das Anliegen als Postulat entgegenzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): Altstetten ist zerschnitten. Einerseits durch die Autobahn, die momentan gerade im Umbau ist, und im Wesentlichen und nachhaltiger durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Der Stadtrat hat die bestehenden Über- und Unterquerungen aufgelistet: die Passarelle und die Unterführung bei der Max-Högger-Strasse, die Unterführung Bändliweg und die Passarelle Juchstrasse, die in Hinblick auf die Eröffnung des Eishockey-Stadiums in Angriff genommen werden soll. Die bereits bestehenden Über- und Unterquerungen sind behindertengerecht und velotauglich ausgestaltet. Sie sind nicht luxuriös, aber durchaus tauglich. Wie die künftige Entwicklung im Quartier vorangehen wird, auch in Hinblick auf Events und Eishockeyspiele im Stadion,

und ob tatsächlich ein Bedürfnis für eine Verbindung an die Tram- und Bushaltestelle Werdhölzli bestehen wird, ist noch offen. Wir können diese Frage heute noch nicht beantworten. Das wird das Crowd Management zeigen. Im kommunalen Richtplan ist ein kommunaler Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität über der Autobahn eingetragen. Das kann nicht ganz ernst gemeint sein. Die SVP sieht insgesamt keinen Handlungsbedarf. Die heutigen oder die geplanten Querungen sind als ausreichend zu bewerten. Wir lehnen den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Pärparim Avdili (FDP): *Die FDP anerkennt die Problematik. Wir haben dies im Rahmen von verschiedenen Diskussionen, Vorstössen und Weisungen stets so kommuniziert und Bestrebungen unterstützt, um das Quartier Grünau weiterzuentwickeln und einen besseren Anschluss zwischen Altstetten und Grünau zu schaffen. Ich kenne die Region gut. Es wird dem Quartier oder dem Gesamtkreis sicherlich gut tun, dass ein neues Schulhaus entsteht, über das es mehr Austausch zwischen den Quartieren geben wird. In diesem Zusammenhang ist es auch richtig und notwendig, dass eine bessere, dynamisch aktivere Verbindung zwischen Altstetten und Grünau geschaffen wird. Allerdings ist die Motion aus unserer Sicht nicht umsetzbar, auch aufgrund der zeitlichen Fristen, die bereits von der Stadträtin erwähnt wurden. Das ist der formelle Aspekt. Unserer Meinung nach sollte man aber vor allem nicht damit beginnen, einzelne Puzzleteile einzufügen, wie man die Verbindung künftig gestalten könnte, wenn man gleichzeitig weiss, dass es Richtpläne gibt, die eine Verbindung vorsehen. STR Simone Brander hat aufgezeigt, was geplant ist. Das ist gut so. Es muss eine Weiterentwicklung stattfinden, aber man sollte dies im Rahmen einer gesamtstrategischen Planung berücksichtigen und nicht in Form einer einzelnen Motion eine einzige zusätzliche Verbindung schaffen. Es braucht eine Verbindung für den Fussverkehr und für Velofahrende, die diese Stelle überqueren müssen. Wir lehnen die Motion ab, befürworten aber das Anliegen an sich und würden den Vorstoss deshalb in Form eines Postulats unterstützen.*

Andreas Kirstein (AL): *Die Motion adressiert ein absolut dringendes und schon lange existierendes Problem. Das Votum von STR Simone Brander erinnerte mich an die jeweiligen Voten des ehemaligen Stadtrats Richard Wolff – mit all den Projekten, die bereits aufgegleist sind und mit all den Schwierigkeiten, die Richard Wolff damals immer wieder dem Rat bewusstmachen musste, wenn es um die Umsetzung von ähnlichen Themen wie diesem ging. Die AL bleibt weiterhin der Meinung, dass der Vorstoss besser als Motion eingereicht werden sollte. Dennoch unterstützen wir das Anliegen auch in der abgeschwächten Form eines Postulats.*

Anna Graff (SP) *ist einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Ich möchte deutlich machen, dass wir den Vorstoss als Postulat einreichen werden. Somit kann auch die FDP das Postulat unterstützen.*

Derek Richter (SVP) stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat.

Das Postulat GR Nr. 2022/351 (statt Motion GR Nr. 2021/339, Umwandlung) wird mit 101 gegen 11 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

430. 2021/341

Postulat von Yasmine Bourgeois (FDP) und Christian Huser (FDP) vom 25.08.2021: Flächendeckende Ausrüstung von Parkplätzen bei Schulanlagen mit kostenpflichtigen Ladestationen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes

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

Yasmine Bourgeois (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4279/2021): *Wir sind uns vermutlich alle einig, dass im Jahr 2022 nicht mehr unbedingt fossilbetriebene Neuwagen gekauft werden sollen. Rund 30 000 Personen müssen heute ihre Autos im öffentlichen Raum parkieren. Davon werden jährlich grob geschätzt 3000 Fahrzeuge durch Neuwagen ersetzt. Wenn man diesen Menschen keine praktikable Variante für das Aufladen ihres Fahrzeugs bietet, entscheiden sie sich zwangsläufig für ein Benzin- oder Dieselfahrzeug. Ich bin überzeugt, dass die meisten dieser Menschen ein reines Elektrofahrzeug kaufen würden, wenn sie Gewissheit hätten, dass sie überall in der Stadt Lademöglichkeiten finden würden. Je engermaschiger dieses Netz wäre, desto eher wären die Menschen bereit, ein reines Elektroauto zu kaufen und desto kürzer wären die Fahrten zu den Ladestationen. Idealerweise sollten sich die Ladestationen in Gehdistanz befinden. Schulhäuser sind prädestiniert dafür. Von fast überall in der Stadt gelangt man zu Fuss zu einem nahegelegenen Schulhaus. Die meisten Menschen wollen ihr Auto an Abenden und am Wochenende aufladen. Zu diesen Zeitpunkten werden die Parkplätze von den Lehrpersonen nicht benutzt. Somit könnte der knappe Platz optimal genutzt werden. Die Idee unterscheidet sich dadurch auch von Ladestationen in der Blauen Zone. Dort gestaltet sich das Parkplatzmanagement deutlich schwieriger. Zudem verfügen die Parkplätze heute nicht über genügend gross dimensionierte Zuleitungen. Das Tiefbauamt hat die Anzahl Ladestationen für Elektroautos auf dem Stadtgebiet erhoben und mit anderen europäischen Metropolen verglichen. Obwohl bereits 8 Prozent der Neuwagen in der Stadt mit Strom fahren – das sind mehr als in Basel, London oder Berlin –, stehen für diese Autos öffentlich kaum Anschlüsse zur Verfügung. In Zürich sind es rund 120 Ladestationen. Auf 41 Elektrofahrzeuge kommt damit gerade einmal eine Lademöglichkeit auf öffentlichem Grund. An den Ladestationen sollten zudem auch E-Bikes aufgeladen werden können. Alle, die schon einmal mit leerem Akku E-Bike gefahren sind, wissen, wie unmöglich dies ist, vor allem bergaufwärts. Zudem kann man nicht bei allen E-Bikes den Akku entfernen. Dadurch können viele Mieter bestimmte E-Bikes gar nicht laden. Ich wünsche mir, dass wir den Betrieb der Stationen in einem Wettbewerb ausschreiben könnten und die Stadt damit idealerweise noch Geld verdienen würde, weil sie den Platz zur Verfügung stellt. Letztlich liegt es aber beim Stadtrat, ein optimales Betriebskonzept zu finden. Ich weiss, dass einige Parteien bei diesem Vorstoss vielleicht über ihren eigenen Schatten springen müssen, weil sie den Individualverkehr grundsätzlich ablehnen. Aber es ist der Umwelt mehr gedient, wenn man gewisse Realitäten akzeptiert, möglichst pragmatische Lösungen entwickelt und auf Prinzipienreiterei verzichtet. Die SP hat eine Textänderung vorgeschlagen. Wir sind bereit, diese anzunehmen.*

Dr. Balz Bürgisser (Grüne) begründet den namens der Grüne-Fraktion am 8. September 2021 gestellten Ablehnungsantrag: *Das Postulat steht im Widerspruch zu zwei Visionen der Grünen. Erstens: Die Vision einer autoarmen Stadt. Die Mobilität soll umwelt- und klimafreundlich erfolgen. Das bedeutet mehr Fuss- und Veloverkehr und mehr öffentlicher Verkehr (ÖV) anstelle von motorisiertem Individualverkehr (MIV). Das Auto schadet dem Klima und beansprucht beim Fahren und beim Parkieren viel Fläche. Diese beiden Probleme werden durch das Elektroauto nicht gelöst. Sein Flächenverbrauch ist ebenso gross. Der CO₂-Ausstoss ist zwar reduziert. Ein E-Personenwagen produziert aber über*

die gesamte Lebensdauer gesehen inklusive Herstellung und Entsorgung pro Personenkilometer nur einen Drittel der CO₂-Emissionen eines Benzin-Personenwagens. Aber ein Elektro-Personenwagen produziert immer noch sechsmal so viel CO₂ wie ein E-Bike und zehnmals so viel CO₂ wie ein normales Velo. Durch den Ersatz des fossil betriebenen Autos durch das Elektroauto erreichen wir somit unsere Klimaziele nicht. Insbesondere nicht bei den indirekten Emissionen. Wir Grünen wollen die Klimaziele der Stadt Zürich erreichen. Unsere Vision einer autoarmen Stadt leistet dazu einen wesentlichen Beitrag. Ein Teil der Vision ist auch unsere Vision einer autoarmen Schule. Der Autoverkehr bei und auf Schulanlagen soll reduziert werden. Folglich soll auf den Schularealen nur noch ein Minimum an Autoparkplätzen vorhanden sein für die Anlieferung, für Lehrpersonen, die schweres Material tragen müssen und für mobilitätsbeeinträchtigte Lehr- und Betreuungspersonen. Wir Grünen wollen den knappen Freiraum auf Schularealen nicht den Autos, sondern den Kindern für Spiel und Bewegung zur Verfügung stellen. Freiräume auf Schulanlagen sind wichtig für die gesunde Entwicklung der Kinder. Bewegungsräume gewinnen mit der Einführung der Tagesschulen an Bedeutung, weil an den Tagesschulen 90 Prozent der Kinder über Mittag in der Schule bleiben. Ist es überhaupt möglich, die Vision einer autoarmen Schule zu verwirklichen? Ja. Gemäss Artikel 8 Absatz 5 der gültigen Parkplatzverordnung kann für autoarme Nutzung gestützt auf ein Mobilitätskonzept der Pflichtbedarf an Parkplätzen tiefer festgelegt werden. Die Reduktion von Autoparkplätzen bei Schulhäusern ist somit möglich, und zwar vor dem Hintergrund, dass die meisten Schulen gut mit dem ÖV oder mit dem Velo erreichbar sind. Die Reduktion der Anzahl Parkplätze auf Schulanlagen gibt mehr Freiflächen für die Kinder und tut dem Klima gut. Die Reduktion ist realisierbar. Wir sollten deshalb in diesem Sinne handeln. Der Inhalt des Postulats steht im Widerspruch dazu. Erstens: Im Postulat ist keine Rede von einem Abbau von Autoparkplätzen auf Schulanlagen. Im Gegenteil. Durch die flächendeckende Ausrüstung der Parkplätze mit Ladestationen wird ein zukünftiger Abbau auf Jahrzehnte hinaus verhindert. Zweitens: Durch die Ladestationen, die gemäss Postulat am Wochenende der Bevölkerung zur Verfügung stehen sollen, gibt es am Samstag und Sonntag zusätzlichen Autoverkehr rund um die Schulareale und an manchen Orten sogar auf den Schularealen selber. Es gibt Schulen in der Stadt Zürich, so etwa die Schule Letten, wo sich die Autoparkplätze auf dem Pausenplatz befinden. Am Wochenende spielen dort Jugendliche oder Familien mit Kindern. Autos stören und sind ein Sicherheitsrisiko. Aus den genannten Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Weitere Wortmeldungen:

Severin Meier (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Die SP steht der Elektro-Mobilität grundsätzlich sehr positiv gegenüber. Deshalb haben wir auch gegenüber dem Postulat eine grundsätzlich positive Haltung. Auch wir teilen die Vision einer autoarmen Stadt. Es bleibt aber eine Tatsache, dass Autos weiterhin gebraucht werden, zum Beispiel von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder vom Gewerbe. Wir müssen handeln und E-Ladestationen zur Verfügung stellen. Wir teilen aber auch einige der von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) geäusserten Bedenken und hoffen, dass wir diese mit folgender Textänderung angehen können: «Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ausgewählte Parkplätze bei Schulanlagen mit kostenpflichtigen Ladestationen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes ausgerüstet werden können.» Wir möchten somit nur ausgewählte Parkplätze mit E-Ladesäulen versehen. Das Anliegen soll nicht bei allen Schulen flächendeckend umgesetzt werden. Von Fall zu Fall soll analysiert werden, wie viele E-Ladesäulen benötigt werden, ob es schon E-Ladesäulen in der Nähe hat oder ob ein Parkplatz in den nächsten Jahren abgebaut werden soll. Es braucht eine Einzelfallbeurteilung. Eine flächendeckende Herangehensweise ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll.

Bruno Wohler (SVP): Es handelt sich um eine sehr gute Idee, wie die E-Mobilität erhöht werden kann. Es ist toll, wenn man bei einem Schulhaus Lademöglichkeiten findet. Wir haben in Schwamendingen einige Schulhäuser, bei denen man bereits heute nachts oder während dem Wochenende parkieren darf. Es fehlt einzig noch eine Ladestation, damit man die parkierten Autos gleichzeitig auch laden könnte. Das ist noch nicht möglich. Man muss für das Laden an andere Orte ausweichen, meistens in eine Garage, wo die Anschlüsse bereits vorhanden sind. Für die Zukunft wäre es eine ideale Lösung, auch für die Lehrer, wenn sie mit dem Elektroauto zur Schule fahren könnten und das Auto während des Tages laden könnten. Noch besser wäre es, wenn man auch eine Lademöglichkeit für E-Velos hätte. Es würden wohl einige Lehrer darauf umsteigen, wenn sie die Velos dann auch beim Schulhaus laden könnten. Wir unterstützen deshalb die Idee der FDP.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Grundsätzlich sehen wir, dass jedes Ausrüsten von Parkplätzen mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge sinnvoll ist. Das heisst nicht, dass man dies überall anbieten muss, aber im Grundsatz sollte es so umgesetzt werden. Elektromobilität ist eine sinnvolle Alternative zu fossilen Treibstoffen. Das sollte mittlerweile allen klar sein, auch wenn ich ab und zu bei Diskussionen im Gemeinderat den Eindruck habe, dass dies nicht immer der Fall ist. E-Mobilitäts-Fahrzeuge sind auf eine Ladeinfrastruktur angewiesen. Im Rahmen des vorliegenden Vorstosses sollen keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden, es sollen lediglich bereits vorhandene Parkplätze ausgerüstet werden. Deshalb gibt es aus unserer Sicht keinen Grund, inhaltlich gegen diese Ausrüstung der Parkplätze zu sein. Wenn man Elektroautos oder Ladestationen aus Umweltgründen ablehnt, müsste man konsequenterweise auch gegen E-Velos sein. Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat.

Beat Oberholzer (GLP): Wir Grünliberalen warten seit Monaten gespannt auf das Gesamtkonzept Elektromobilität, das uns unter anderem in einer Motionsantwort auf einen Vorstoss versprochen wurde. Darin schrieb der Stadtrat im September des Jahres 2021, dass die Gesamtstrategie am Ende des Jahres 2021 folgen würde. Offenbar dürfen wir uns Hoffnungen machen, dass sie nun nach dem Sommer des Jahres 2022 tatsächlich erscheinen wird. Wir sind gespannt, was im Konzept enthalten sein wird. Vielleicht sind Themen enthalten, die das Postulat der FDP überflüssig machen würden. Wir müssen aber heute basierend auf dem aktuellen Wissensstand entscheiden. Die Idee der FDP scheint uns durchaus prüfenswert. Natürlich verzichten immer mehr Zürcherinnen und Zürcher auf ein eigenes Auto, ganz im Sinne einer autoarmen Stadt. Es gilt, Verkehr zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, soll er verlagert werden und wo dies ebenfalls nicht möglich ist, soll er elektrifiziert werden. Der MIV wird nie vollständig verschwinden. Wer sich dazu entscheiden muss, ein Auto zu kaufen, entscheidet sich oft für ein Hybrid-Modell. Es ist verständlich, wenn man nicht weiss, wo sich Ladestationen befinden. Aber der Unsinn, mit einem Auto mit Verbrennungsmotor und Elektromotor herumzufahren, sollte irgendwann ein Ende haben. Deshalb braucht es Ladestationen. Die Gefahr, dass durch das Postulat bei den Schulhäusern mehr Parkplätze entstehen werden, besteht aus unserer Sicht nicht. Wenn man bei bestehenden Schulhäusern die Ladestationen prüfen lässt und diese in der Nacht und am Wochenende auch den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung stellt, scheint uns dies eine sinnvolle Idee.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Lange war immer die Rede davon, dass Elektrofahrzeuge einen Beitrag zur Umweltfreundlichkeit darstellen. Ich habe stets daran gezweifelt, ob das die Ökologen auch so sehen. In diesem Sinn bin ich dankbar für das Votum von Dr. Balz Bürgisser (Grüne). Er hat klar darauf hingewiesen, dass ein Auto auch dann einen ökologischen Fussabdruck hat, wenn es mit einem E-Motor betrieben wird. Es ist klar, dass die Produktion eines Autos ebenfalls Ressourcen bindet. Man sollte sich aber

einmal fragen, wie sich die Klimaaktivisten bei ihren Demonstrationen versammeln. Alles läuft über das Mobiltelefon. Man sollte sich einmal überlegen, welchen ökologischen Fussabdruck Mobiltelefone haben. So, wie ich es einschätze, ist er sehr gross. Ich würde Dr. Balz Bürgisser (Grüne) gerne fragen, ob er deshalb allen Öko-Aktivisten ein Mobiltelefon verbieten oder wegnehmen möchte. Das Postulat ist zu unterstützen.

Yasmine Bourgeois (FDP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ausgewählte Parkplätze bei Schulanlagen möglichst flächendeckend mit kostenpflichtigen Ladestationen für Elektrofahrzeuge und E-Bikes ausgerüstet werden können. Diese sollen in gewissen Zeitfenstern ausserhalb der Schulzeit (bspw. ab 18 Uhr bis 7 Uhr und an Wochenenden) auch der Bevölkerung offenstehen.

Das geänderte Postulat wird mit 94 gegen 18 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

431. 2021/381

Motion von Pascal Lamprecht (SP) und Alan David Sangines (SP) vom 29.09.2021: Behindertengerechte Umgestaltung der Tramhaltestelle Lindenplatz einschliesslich Velomassnahmen und unter Einbezug der angrenzenden Abschnitte der Badenerstrasse

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

Alan David Sangines (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 4434/2021): Im Jahr 2013 haben wir eine Motion eingereicht, mit der eine Aufwertung des Quartiers rund um den Lindenplatz gefordert wurde. Nach der dazugehörigen Weisung haben wir die Forderungen im Jahr 2016 mittels einer Rückweisung nochmals konkretisiert. Im Jahr 2021 haben wir im Gemeinderat einen Bericht zur Kenntnis genommen, in dem uns die dargelegten geforderten Massnahmen unterbreitet wurden und erklärt wurde, wie diese umgesetzt werden sollen. Dazu gehören beispielsweise Tempo 30, Zebrastreifen an neuralgischen Stellen sowie eine hindernisfreie Gestaltung von Trottoirs, zum Beispiel mit begehbaren Baumscheiben. Der Bereich der Haltestelle und der Perimeter entlang der Badenerstrasse wurden aber ungenügend einbezogen. Die Haltestelle ist nicht behindertengerecht gestaltet. Der Wartebereich nördlich der Haltestelle Lindenplatz ist extrem schmal. Es wurde nicht ausreichend aufgezeigt, inwiefern der Lindenplatz einbezogen werden kann. Es sind dringend Massnahmen notwendig, um die heikle Situation an diesem Knotenpunkt für die Velofahrenden zu entschärfen. Somit besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Was tun wir mit einem guten Projekt, das nicht vollständig umgesetzt wurde und Mängel aufweist? Als hoffnungslose Pragmatikerinnen und Pragmatiker haben wir uns entschieden, die alte Motion abzuschreiben, weil die meisten Forderungen umgesetzt wurden, aber die nun vorliegende Motion einzureichen, da wir eine behindertengerechte Umgestaltung der Haltestelle Lindenplatz fordern sowie Velomassnahmen unter Einbezug der angrenzenden Abschnitte der Badenerstrasse und insbesondere des Kreuzungsbereichs. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müsste die Haltestelle bis ins Jahr 2023 ohnehin behindertengesetzkonform umgebaut werden. Zudem stehen Gleiserneuerungen an. Die Badenerstrasse ist im Richtplan als regionale Veloroute eingetragen. Deshalb muss die Route besonders attraktiv sein und darf nicht

mehr wie heute einen gefährlichen Knotenpunkt darstellen. Deshalb muss auch bei diesem Thema eine Überarbeitung stattfinden. Es ist an der Zeit, das fehlende grosse Puzzleteil der Aufwertungsmassnahmen am Lindenplatz umzusetzen, die Tramhaltestelle behindertengerecht umzugestalten und geeignete Velomassnahmen für diesen wichtigen Knotenpunkt zu unterbreiten.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 3. November 2021 gestellten Textänderungsantrag: Die SVP schlägt eine Textänderung vor: «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für die Projektierung der behindertengerechten Umgestaltung der Tramhaltestelle Lindenplatz zu unterbreiten mit Einbezug der angrenzenden Abschnitte der Badenerstrasse und insbesondere des Kreuzungsbereichs.» Wir möchten somit nicht, dass die Formulierung «inklusive Velomassnahmen» in der Motion enthalten ist. Wir haben bereits bei der Weisung GR-Nr. 2018/191, bei der es um die Aufwertungsmassnahmen am Lindenplatz ging, auf das Behindertengleichstellungsgesetz verwiesen. Daher ist die vorliegende Motion für uns eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Allerdings können wir sie nur mit der erwähnten Textänderung unterstützen, weil am entsprechenden Ort schlicht und einfach kein Platz vorhanden ist. Die Badenerstrasse ist bis zur Mitte Kreuzung, also von Schlieren her bis Mitte Altstetterstrasse eine Kantonsstrasse. Auch die gesamte Altstetterstrasse ist eine Kantonsstrasse. In diesem Zusammenhang möchte ich mein Befremden zum Ausdruck bringen, dass wir heute im Bulletin des Stadtrats lesen mussten, dass die Altstetterstrasse unter anderem mit Tempo 30 umgestaltet wird. Wir können dies nicht verstehen.

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für die Projektierung der behindertengerechten Umgestaltung der Tramhaltestelle «Lindenplatz» ~~inkl. Velomassnahmen~~ zu unterbreiten, mit Einbezug der angrenzenden Abschnitte der Badenerstrasse und insbesondere des Kreuzungsbereichs.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Bei der Motion zur Umgestaltung der Altstetterstrasse waren wir uns einig. Bei der nun vorliegenden Motion ist dies nicht mehr der Fall. Wir waren stets der Meinung, dass die Verlegung der Tramlinie 2 eine attraktive und ideale Lösung gewesen wäre, unter anderem, weil im Bereich des Lindenplatzes deutlich zu wenig Platz vorhanden ist, um attraktive Haltestellen zu bauen. Wir müssen uns aber leider der Mehrheit fügen. Die Limmattalbahn ist gebaut, die Tramlinie 2 ist saniert. Wir müssen schauen, wie wir die schwierige Situation lösen können. Wir sind nicht bereit, die Motion zu überweisen, würden das Anliegen aber in Form eines Postulats unterstützen.

Tanja Maag Sturzenegger (AL): Wir möchten unsere Unterstützung für die Motion zum Ausdruck bringen. Das Anliegen der Umgestaltung der Tramhaltestelle Lindenplatz ist für uns auf jeden Fall nachvollziehbar. Die Haltestelle ist in jeglicher Hinsicht ungemütlich. Dies nicht nur in Bezug auf den im Motionstext erwähnten ungenügenden Witterungsschutz, sondern auch in Hinsicht darauf, wie links und rechts Autos vorbeirauschen. Man hat kaum Zeit, die Strasse zu überqueren. Der Platz wird stark von Familien, Menschen mit Beeinträchtigungen und anderen Personen frequentiert. Es ist ein Platz, auf dem man sich trifft, an dem man einkauft, etwas trinken geht oder die Bibliothek besucht. Deshalb ist es notwendig, entsprechende Verbesserungen anzubringen. Dabei möchten wir auch den Aspekt der Verbesserung der Velosituation berücksichtigen. Entlang der Badenerstrasse und an der Kreuzung Richtung Bahnhof Altstetten wird man als Velofahrerin regelmässig zur Seite gedrängt. Deshalb ist es unerlässlich, dass gleichzeitig auch dieser Punkt verbessert wird.

Alan David Sangines (SP) ist mit der Textänderung nicht einverstanden: *Wir haben bewusst die Formulierung «inklusive Velomassnahmen» gewählt. Die Badenerstrasse ist als regionale Veloroute im Richtplan eingetragen. Im Moment handelt es sich beim Lindenplatz um einen gefährlichen Knotenpunkt. Wenn die Haltestelle schon umgebaut wird und Gleiserneuerungen durchgeführt werden, sollte man auch den Punkt zu den Velomassnahmen umsetzen. Wir nehmen den Textänderungsantrag der SVP deshalb nicht an. Zudem haben wir den Vorstoss bewusst als Motion eingereicht. Auch die erste Motion zur Aufwertung des Quartiers um den Lindenplatz war ja damals eine Motion. Es war ein grosses Hin und Her, bis diese umgesetzt wurde, und es brauchte einen Rückweisungsantrag. Deshalb haben wir uns damals im Sinne eines pragmatischen Vorschlags damit einverstanden erklärt, dass die Motion abgeschrieben wird, weil ein grosser Teil umgesetzt wurde, auch wenn die behindertenkonforme Gestaltung der Haltestelle, die Verbreiterung und die Velomassnahmen noch umgesetzt werden müssen. Wir möchten nun das Anliegen mit den noch umzusetzenden Punkten auf jeden Fall als Motion einreichen. Würden wir den Vorstoss als Postulat einreichen, käme dies einer Umkehr gleich und wäre weniger verbindlich. Wir halten deshalb an der Motion fest.*

Die Motion wird mit 83 gegen 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

432. 2021/389

**Postulat von Roger Bartholdi (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 29.09.2021:
Entfernung der neu erstellten Verkehrshindernisse auf der Freilagerstrasse zur
Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende mit Anhängern**

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

Roger Bartholdi (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4442/2021): *Viele kennen das Quartier rund um die Freilagerstrasse. Man hat dort eine grosse neue Überbauung erstellt, in der rund 2000 Personen wohnen. Im Gebiet Freilagerstrasse/Albisriederstrasse/Rautistrasse gilt bei der Verbindungsstrasse Richtung Siemens neu Tempo 30. Dagegen haben wir grundsätzlich nichts einzuwenden. Die in diesem Rahmen installierten Verkehrshindernisse führen jedoch dazu, dass der Platz für Velofahrende vom Veloweg zum Trottoir sehr eng ist, insbesondere, wenn man einen Anhänger mit sich führt. Mit Anhängern touchiert man die Verkehrshindernisse. An diesen sind deutliche Reifenspuren sichtbar. Ob die Verkehrshindernisse auch zu Unfällen geführt haben, weiss ich nicht. Klar ist aber, dass sie für Personen mit Veloanhängern eine gefährliche Situation darstellen. Wenn der Anhänger leer ist, fällt man im schlimmsten Fall um. Wenn man jedoch zwei Kinder transportiert oder Material, das nicht auf die Seite kippen sollte, ist es gefährlich. Ich fahre häufig an dieser Stelle vorbei und sehe, dass jeweils einige Personen mit dem Anhänger nicht den mit gelber Farbe gekennzeichneten Veloweg benutzen, sondern um die Inseln herumfahren. Es scheint mir nicht sinnvoll, bewusst einen Veloweg einzuplanen, der danach nicht von den Velofahrenden benutzt wird. Wir wollen mit unserem Vorstoss bewirken, dass die Verkehrshindernisse entfernt werden. Wir lassen offen, was die Lösung sein wird. Aber die heutige Lösung ist gefährlich. Der betreffende Veloweg verfügt über eine Breite von 1,2 Metern, teilweise ist er sogar noch schmaler. Veloanhänger sind jeweils mindestens 80 bis 90 Zentimeter breit, manche auch breiter. Wenn dann nur noch rund 10 Zentimeter Platz bleibt, ist das zu gefährlich, besonders, wenn man mit einem E-Bike mit höherem Tempo unterwegs ist. Ich möchte an dieser Stelle deklarieren, dass es uns bei diesem Vorstoss um die Sicherheit*

der Velofahrenden geht und nicht um eine Debatte zu Tempo 30. Ich kann mir nicht vorstellen, aus welchem Grund man das Postulat ablehnen würde.

Michael Schmid (AL) begründet den von Dr. Michael Graff (AL) namens der AL-Fraktion am 27. Oktober 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Ich bin überrascht, welche Kompetenz die SVP bezüglich der Veloförderung plötzlich an den Tag legt. Auch ich teile die Befürchtung, dass eine Velostreifen-Breite von 1,2 Meter zu wenig Platz bietet und nicht genügend sicher ist, um mit einem Anhänger unterwegs zu sein. Auch die Minimalanforderung an einen Velostreifen wäre damit um 5 Zentimeter verletzt. Es würde nichts dagegen sprechen, an der Freilagerstrasse die Standardanforderungen von 1,5 Meter einzuhalten oder die Strecke gänzlich dem Langsamverkehr vorzubehalten. Man muss der Stadtverwaltung zugute halten, dass sie immerhin Varianten ausprobiert, wie Auto- und Veloverkehr baulich getrennt werden könnten. Auf einer Hauptstrasse eingesetzt und mit der Standardbreite der Velostreifen von 1,5 Meter umgesetzt würden die Inseln eine Verbesserung bewirken. Auf der Freilagerstrasse helfen sie den Velofahrenden, sofern diese ohne Anhänger unterwegs sind, zwar durchaus bei der Sicherheit. Vor Installation der Inseln kam es vor, dass Autos beim Kreuzen auf den Velostreifen auswichen und dadurch die Velofahrenden abgedrängt oder behindert haben. Die Inseln führen dazu, dass die Autos die Fahrt verlangsamen und auf den Gegenverkehr warten müssen. Ich hege den Verdacht, dass dieser Aspekt eine Rolle gespielt hat bei der Motivation der Postulanten, mit ihrem Postulat eine Lanze für Veloanhänger zu brechen. Ich bin aber froh, dass die Verwaltung für diesen Versuch eine Nebenstrasse ausgewählt hat und möchte sie ermutigen, weiterhin innovativ und lernoffen zu sein, wie Strassen sicherer gestaltet werden können für alle, die nicht mit Autos unterwegs sind. Zudem wünsche ich mir, dass Anhänger und Lastenvelos bei der Gestaltung von Veloverkehrsflächen konsequent mit eingeplant werden. Die richtige Antwort bei der Freilagerstrasse ist, den Velostreifen zu verbreitern oder die Strasse für den Autoverkehr zu sperren. Wenn man die Inseln ersatzlos aufhebt, dient dies vor allem dem Autoverkehr. Wir sind deshalb froh um den Textänderungsantrag der GLP. Mit diesem können wir das Postulat unterstützen. Sollte ich je einmal mit meinem 100 Zentimeter breiten Anhänger auf der Freilagerstrasse landen, bevor eine Verbreiterung des Velostreifens stattgefunden hat, werde ich die Autospur benutzen – genau so, wie ich auch an zahlreichen anderen Orten in der Stadt gezwungen bin, dies zu tun.

Weitere Wortmeldungen:

Jürg Rauser (Grüne): Wir waren erstaunt und haben uns aber auch gefreut, dass die SVP einen Velovorstoß bringt und diesen mit den Anhängern begründet, die immer öfters benutzt werden. Die «Verkehrshindernisse», wie sie von der SVP genannt werden, sind tatsächlich ein Hindernis. Besonders für Velos mit Anhängern oder die etwas breiteren Lastenvelos können sie eine Gefahr darstellen. Indem sie aber bis zu einem gewissen Grad eine trennende Wirkung haben, sind sie auch ein Schutz für die Velofahrenden vor dem Autoverkehr. Wir haben einen Textänderungsvorschlag, der wie folgt lautet: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die neu erstellten Verkehrshindernisse auf der Freilagerstrasse so angepasst werden, dass der Durchgang für Velos mindestens 1,8 Meter beträgt. Die Sicherheit der Velos mit Anhängern muss unbedingt gewährleistet werden.» Die 1,8 Meter sind nicht aus der Luft gegriffen. Sie stammen aus der «Richtlinie Velostandards» des Kantons Zürich für Hauptverbindungen. Dort ist explizit erwähnt, dass die Breite bei steilen Strecken auch erhöht werden kann. Die Richtlinie betrifft Radstreifen mit unterbrochener Linie, wie wir sie auch an der Freilagerstrasse haben. Mit dieser Textänderung würden wir das Postulat annehmen.

Carla Reinhard (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Wir begrüßen das Ausprobieren neuer Massnahmen grundsätzlich, so wie es die Stadt an der Freilagerstrasse tut, um die Tempovorgabe Tempo 30 durchzusetzen. Wenn durch die Massnahmen gleichzeitig Velofahrende geschützt werden, ist das sogar noch besser. Dies brauchen wir nämlich in Zürich. Doch manchmal muss man einsehen, dass Lösungen nicht funktionieren. Ich habe mir die Situation vor Ort angesehen. Die Strasse wird viel befahren. Die Massnahmen sind notwendig. Aber die Lösung mit den Inseln funktioniert hier nicht. Die Autos weichen aus und bewegen sich dabei noch mehr auf dem Velostreifen – genau das, was man vermeiden möchte. Dadurch wird die Situation noch enger und unübersichtlicher. Ausserdem erschweren die Inseln das Leben von Velofahrenden mit Anhängern oder Cargovelos. Genau das will man eigentlich vermeiden. Die Durchgänge sind zu eng und durch die Hindernisse werden weder die Sicherheit noch der Komfort der Velofahrenden gesteigert. Die Textänderung der Grünen hört sich zwar edel an, ist aber in der Praxis nicht umsetzbar, wie ich heute vor Ort festgestellt habe. Auch wenn ich Sympathien für die Idee habe: Die Strasse ist zu eng und eine Verbreiterung des Velostreifens auf 1,8 Meter wäre kontraproduktiv. Auch wenn für mich persönlich Velostreifen nie breit genug sein können, können wir die Textänderung der Grünen nicht unterstützen. Wir schlagen daher eine andere Textänderung vor. Unsere Änderung lautet wie folgt: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die neu erstellten Verkehrshindernisse auf der Freilagerstrasse durch alternative Verkehrsberuhigungsmassnahmen ersetzt werden können, die Velos mit Anhängern nicht behindern.» Der Teil «sofort wieder entfernt werden» sollte unserer Meinung nach gestrichen werden. Dieser Kompromiss bringt allen etwas.*

Marcel Tobler (SP): *Roger Bartholdi (SVP) ist Velofahrer. Wir begegnen uns ab und zu beim Albisriederplatz. Deshalb sind meine Befürchtungen nicht mehr ganz so gross, dass die SVP uns hier mit einem Velo-Vorstoss etwas unterbreitet, zu dem wir kaum Nein sagen können, mit dem sie aber eigentlich die freie Durchfahrt für den Umgehungsverkehr, für den Schleichverkehr erreichen will. Wir waren aus diesen Gründen zuerst geneigt, das Postulat abzulehnen. Mit der Textänderung der Grünen wären wir allerdings bereit gewesen, das Postulat anzunehmen, weil dies zu einer tatsächlichen Verbesserung der Situation geführt hätte. Ich habe selber erfahren, wie eng es dort mit Velo inklusive Anhänger ist. Wir haben alles vor Ort begutachtet und das Anliegen ernst genommen. Auch den Textänderungsvorschlag der GLP haben wir diskutiert und würden dem Postulat auch bei Annahme der Textänderung der GLP zustimmen. Wir nehmen somit das Postulat an, falls einer der beiden Textänderungsanträge angenommen wird.*

Roger Bartholdi (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden: *Es sind sich alle einig, dass die Situation ein Problem darstellt. Es handelt sich um einen klaren Auftrag an den Stadtrat. Es kann nicht sein, dass die Velos mit den Anhängern um die Hindernisse herumfahren müssen. Carla Reinhard (GLP) hat erwähnt, dass die Strasse etwas zu schmal ist, um den Velostreifen auf 1,8 Meter zu verbreitern. Wir würden deshalb den Textänderungsantrag der GLP annehmen. Ich hoffe, die Grünen können diesem ebenfalls zustimmen, damit wir am Ende einen einstimmigen Entscheid haben.*

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

STR Simone Brander: *Bei der vorliegenden Situation handelt es sich um ein Pilotprojekt des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr. Es wurde geprüft, ob man mit diesen Massnahmen das Tempo auf das eigentlich vorgegebene Tempo 30 senken kann. Zu Beginn des Jahres 2022 wurde durch ein externes Ingenieurbüro eine Wirkungskontrolle gemacht. Es wurde festgestellt, dass die Massnahmen Wirkung zeigen und die Geschwindigkeit wie gewünscht auf Tempo 30 gesenkt werden konnte. Man hat aber auch*

festgestellt, dass es für Velos mit Anhängern oder Cargovelos schwierig ist, um die Elemente herumzufahren. Deshalb wurde entschieden, dass man die Elemente weiterentwickelt und so umbaut, dass die Durchfahrtsbreite für den Veloverkehr verbessert wird. Diese Anpassungen sind bereits für den Sommer des Jahres 2022 vorgesehen. Ich hoffe, wir können nach den Sommerferien an dieser Strasse bereits mit einer besseren Situation für die Velos rechnen.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die neu erstellten Verkehrshindernisse auf der Freilagerstrasse durch alternative Verkehrsberuhigungsmassnahmen ersetzt werden können, die Velos mit Anhängern nicht behindern und sofort wieder entfernt werden. Die Sicherheit der Velos mit Anhängern muss unbedingt gewährleistet sein.

Das geänderte Postulat wird mit 111 gegen 0 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.

433. 2022/352

Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 13.07.2022: Abschaltung und Weitergabe oder Entsorgung der Leuchtdrehsäulen und digitalen Werbeflächen

Von der SP-, Grüne- und AL-Fraktion ist am 13. Juli 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der aktuelle Bestand an Leuchtdrehsäulen und digitalen Werbeflächen in der Stadt Zürich zum frühestmöglichen Zeitpunkt ausser Betrieb genommen und weitergegeben oder umweltschonend entsorgt werden kann. Die auf öffentlichem Grund stehenden digitalen Werbeträger sollen dabei nicht durch analoge Reklameflächen ersetzt werden.

Begründung:

Die Stadt Zürich bekennt sich zum Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft und zum Klimaziel Netto Null bis 2040. Um diese Ziele zu erreichen, muss die Stadt in allen möglichen Bereichen direkte und indirekte Emissionen reduzieren. Mit dem Abbau des aktuellen Bestands an Leuchtdrehsäulen und digitalen Werbebildschirmen kann die Stadt in beiden Bereichen einen Beitrag leisten: So geht einerseits aus der Energiebilanz 2017 der Stadt in Zusammenarbeit mit der Plakatgesellschaft Clear Channel hervor, dass «die zusätzliche Installation von digitalen Werbeträgern oder der Ersatz eines Plakat-Scrollers mit einem LCD-Werbescreen [...] sowohl den Energiebedarf als auch die Treibhausgasemissionen [erhöhen]». Zudem erhöht kommerzielle Werbung, welche auf solchen Bildschirmen projiziert wird, den Konsum von Privaten, die sich in der Stadt Zürich im öffentlichen Raum bewegen. Somit trägt der Inhalt, der auf solchen Leucht- und digitalen Werbeflächen figuriert, zur Erhöhung indirekter Emissionen auf Stadtgebiet bei. Die Abschaffung digitaler Werbebildschirme würde somit die direkten und indirekten Emissionen auf Stadtgebiet reduzieren sowie zu weniger Lichtverschmutzung führen. Zudem hat die Erfahrung mit den bisherigen digitalen Werbeflächen gezeigt, dass diese visuell sehr dominant sind und das Stadtbild tags wie nachts extrem stören.

Mitteilung an den Stadtrat

434. 2022/353

Postulat von Florine Angele (GLP), Tanja Maag Sturzenegger (AL) und 3 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:

Pikettenschädigung für Hebammen, die in eigener fachlicher Verantwortung Wöchnerinnen betreuen

Von Florine Angele (GLP), Tanja Maag Sturzenegger (AL) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 13. Juli 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie allen Hebammen, die in der Stadt Zürich in eigener fachlicher Verantwortung Wöchnerinnen betreuen (Wochenbettpflege), eine Pikettenschädigung ausbezahlt werden kann, unabhängig davon, ob sie dies als Freipraktizierende oder im Rahmen einer Anstellung tun.

Begründung:

Nach einer Geburt bleibt eine Frau nur drei bis vier Nächte im Spital. Um dennoch eine angemessene Betreuung zu gewährleisten, wird sie während den ersten Wochen zuhause (im Wochenbett) von einer ausgewählten Hebamme begleitet. In den ersten Tagen besucht die Hebamme ihre Wöchnerin oft täglich – auch am Wochenende oder zu Randzeiten, um die Gesundheit und das Wohlbefinden von Kind und Mutter zu überwachen. Auch ist die Hebamme rund um die Uhr telefonisch erreichbar.

Die Krankenkasse übernimmt die Kosten von max. 16h Betreuung durch die Hebamme. Nicht berücksichtigt wird dabei der Bereitschaftsdienst um den Zeitpunkt der Geburt und die Wochenbettpflege. Da der Wochenbettbetreuung eine sehr grosse gesundheitliche sowie soziale Bedeutung zugeschrieben wird, zahlen andere Zürcher Gemeinden, wie zum Beispiel die Stadt Dietikon auf freiwilliger Basis eine Entschädigung unabhängig vom Arbeitssetting. Auch der Stadtrat hat im Jahr 1997 (STRB Nr. 616 vom 9.04.1997) beschlossen, eine Pikettenschädigung von 115.- pro Wöchnerin mit Wohnsitz in der Stadt Zürich auszubezahlen. Diese Entschädigung ist jedoch nur für «freipraktizierende» Hebammen bestimmt.

Seit dem Jahr 2017 ist es Hebammen erlaubt, andere Hebammen anzustellen. Das Berufsfeld der Hebammen zeichnet sich durch einen hohen Anteil an teilzeitarbeitenden Fachkräften aus. Gerade bei einem Teilzeitpensum bringt eine Anstellung für Hebammen in der Wochenbettpflege viele Vorteile mit sich (geregelter Teilzeitarbeit, Ferien- und Urlaubsanspruch, fachlicher Austausch etc.). Ein Beispiel einer solchen Organisation ist die Hebammenpraxis Zürich AG in Wipkingen, welche 16 Hebammen angestellt hat und ca. 10% der Mütter in der Stadt Zürich betreut. Da ein direktes Betreuungsverhältnis zwischen der Wöchnerin und der Hebamme besteht, arbeiten die angestellten Hebammen innerhalb ihres Tagesablaufs in eigener Verantwortung. Sie leisten also denselben Bereitschaftsdienst wie freipraktizierende Hebammen.

Die aktuelle Regelung hinkt der Realität hinterher und bremst unternehmerische Initiativen wie die Hebammenpraxis Zürich, welche mitgeholfen hat, den akuten Hebammenmangel in Zürich zu lindern. Die Stadt Zürich verlangt Versorgungssicherheit in der frühen Kindheit. Hebammen leisten dabei einen relevanten Anteil in Form eines niederschweligen und gut akzeptierten Zugangs in häuslichem Umfeld. Neue Organisationsansätze, wie bspw. in gemeinsamen Praxen zu arbeiten und dadurch Betreuungssicherheit von Familien zu gewährleisten, sollen mit einer Anpassung der Pikettenschädigungsmodalitäten gewürdigt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

435. 2022/354

**Postulat von Brigitte Fürer (Grüne) und Jürg Rauser (Grüne) vom 13.07.2022:
Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Seerestaurant», Einhaltung bestimmter Eckwerte im Rahmen der zu erstellenden Machbarkeitsstudie**

Von Brigitte Fürer (Grüne) und Jürg Rauser (Grüne) ist am 13. Juli 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei der Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Seerestaurant» und der zu erstellenden Machbarkeitsstudie des Stadtrats folgende Eckwerte eingehalten werden:

- Beschränkung auf Nutzungen, die zwingend auf diesen Standort angewiesen sind und nicht in unmittelbarer Nähe untergebracht werden können (Standortgebundenheit).
- Beschränkung des Eingriffes am Ufer und der Bebauung auf das notwendige Minimum.

- Aufzeigen und Nutzung von Synergien mit den erforderlichen Bauten und Anlagen für Coolcity und die Seewasserzentrale.
- Aufzeigen, wie die Eingriffe für eine ökologische Aufwertung dieses Uferbereichs genutzt werden können.
- Aufzeigen, wie der öffentliche Zugang zum und ins Wasser verbessert werden kann
- Aufzeigen, wie dem zirkulären Bauen Rechnung getragen werden kann.
- Aufzeigen, wie die Fuss- und Velowegführung optimiert und deren Kapazität Richtung Bellevue erhöht werden kann.

Begründung:

Der Eingriff soll möglichst klein gehalten werden. Die baulichen Eingriffe sollen mit den notwendigen baulichen Massnahmen zu Coolcity und der Seewasserzentrale, sowie einer verbesserten Fuss- und Velowegführung integral geplant werden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollen nicht nur bauliche und betriebliche Varianten geklärt, sondern auch aufgezeigt werden, welche Nutzungen zwingend auf diesen Standort angewiesen sind. Z.B. ob es ein Kiosk- und Souvenir-Angebot oder die Einrichtung von Kinderspielbereichen etc. braucht. So kann das Raumprogramm möglichst klein gehalten werden und kann in einem niedrigen maximal einstöckigem Gebäude Platz finden. Die Eingriffe sollen mit einer ökologischen Aufwertung im Uferbereich verbunden werden. Die notwendigen Bauten und Anlagen sollen dem zirkulären Bauen verpflichtet sein. Und der Zugang zum und ins Wasser soll verbessert werden z.B. mit einer Holzplattform.

Mitteilung an den Stadtrat

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

436. 2022/355

Schriftliche Anfrage von Natascha Wey (SP) und Luca Maggi (Grüne) vom 13.07.2022:

Existenz von sogenannten «Law Enforcement Motorcycle Clubs», Haltung zur Thematik, mögliches Verbot einer Mitgliedschaft für Mitarbeitende der Stadt sowie Massnahmen bei einer Mitgliedschaft

Von Natascha Wey (SP) und Luca Maggi (Grüne) ist am 13. Juli 2022 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In der Schweiz existieren verschiedene Motorradclubs, bei denen nur Mitglied werden kann, wer bei der Polizei, im Justizvollzug, bei der Sanität, der Feuerwehr, im Militär oder im Sicherheitsbereich arbeitet. Solche «Law Enforcement Motorcycle Clubs» waren in der Vergangenheit in gewalttätige Vorfälle verwickelt, unlängst beispielsweise in Hallwil (AG) bei der Eröffnung des Clublokals des «Punishers Law Enforcement Motorcycle Clubs». Die Aargauer Kantonspolizei entschied daher gemäss Berichterstattung der Zeitung «Blick», dass eine Mitgliedschaft in einem solchen Club mit den Werten der Kantonspolizei Aargau unvereinbar sei. Begründet wurde diese Entscheidung gemäss «Blick» auch, weil sich das äussere Erscheinungsbild der «Law Enforcement Motorcycle Clubs» bewusst an die Symbolik von Outlaw Motorcycle Clubs anlehne. Der damit in der Öffentlichkeit vermittelte Eindruck schade dem Vertrauen und dem Image der Polizei.

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

1. Sind dem Stadtrat die Existenz von sogenannten «Law Enforcement Motorcycle Clubs» grundsätzlich bekannt? Ist dies innerhalb der Blaulichtorganisationen ein Thema? Welche Haltung vertritt der Stadtrat zu diesem Thema? Bitte um Begründung.
2. Ist ein Verbot analog zum Kanton Aargau auch für Mitarbeitende der Stadt Zürich ein Thema? Falls Nein, wie stellt sich der Stadtrat zum Entscheid der Aargauer Kantonspolizei, dass eine Mitgliedschaft in einem solchen Club mit den Werten der Polizei unvereinbar sei? Wie begründet der Stadtrat seinen Entscheid?
3. Ist der Stadtrat allgemein der Ansicht, dass eine Mitgliedschaft in einem derartigen Club mit den Werten und dem Image der Blaulichtorganisationen der Stadt Zürich vereinbar ist? Bitte um Begründung der Antwort.

4. Wie reagiert die Stadt Zürich, wenn Mitarbeitende Mitglied in einem «Law Enforcement Motorcycle Club» sind?
5. Hat die Stadt Zürich ihre Mitarbeitende bezüglich einer Mitgliedschaft in einem derartigen Club bereits einmal informiert? Falls ja, wann und wie?
6. Was unternimmt die Stadt Zürich, wenn Mitarbeitende Mitglied im «Punisher Law Enforcement Motorcycle Club» sind?
7. Was unternimmt die Stadt Zürich, wenn Mitarbeitende Mitglied bei den «Blue Knights» sind?
8. Was unternimmt die Stadt Zürich, wenn Mitarbeitende Mitglied bei den «Gunfighters» sind?

Mitteilung an den Stadtrat

437. 2022/356

Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann (SP) und Ursina Merkle (SP) vom 13.07.2022:

Mögliche Erdgas- und Stromknappheit, Auswirkungen für die Stadt, Einsparmöglichkeiten, Alternativen für eine kurz- bis mittelfristige Substituierung von Erdgas, allfällige Verwendungseinschränkungen und Verbote sowie Beschleunigung der Umstellung von fossiler auf alternative Energie

Von Barbara Wiesmann (SP) und Ursina Merkle (SP) ist am 13. Juli 2022 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Gaslieferungen aus Russland werden weniger. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die 15% Gasanteil des Gesamtenergieverbrauchs, sondern auf die gesamte Stromversorgung, da diese länderübergreifend organisiert ist und im nahen europäischen Ausland Gas zur Stromerzeugung wichtig ist. Der Bund hat ein Konzept erstellt und dazu eine Medienmitteilung verfasst: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-89555.html>. Dieser kann man entnehmen, dass als erstes Sparapelle und Umschaltung von Zweistoffkunden von Erdgas auf Erdöl erfolgen sollen (für Anlagen, die sowohl mit Erdgas als auch mit Heizöl betrieben werden können). Reicht dies nicht aus, ist eine Erdgaskontingentierung der nächste Schritt.

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

1. Bereitet sich die Stadt auf das Szenario der Erdgas- und Strommangellage vor? Wenn ja, was wird gemacht? Wenn nein, warum nicht?
2. Wie gross schätzt der Stadtrat die Auswirkungen von einer möglichen Erdgas- und Strommangellage für die Stadt Zürich ein? Welche Bereiche wären betroffen?
3. Wo sieht der Stadtrat Einsparmöglichkeiten und welche Massnahmen können gegen die Knappheit ergriffen werden?
4. Zieht der Stadtrat auch Alternativen zu Erdöl für eine kurz- bis mittelfristige Substituierung von Erdgas bei einer drohenden Mangellage in Betracht? Falls ja, für welche Verwendungszwecke und wie gross sind die möglichen Anteile?
5. Für welche Art von Anwendungen erachtet der Stadtrat Verwendungseinschränkungen bzw. ein Verbot von Erdgas als eine mögliche Massnahme?
6. Sieht der Stadtrat Massnahmen vor, die Umstellung von fossiler zu alternativer Energie kurzfristig zu beschleunigen?
7. Wäre es denkbar, durch eine Verkürzung bzw. Beschleunigung der Verfahren zur Auszahlung von Unterstützungsgeldern die Umstellung von fossiler zu alternativer Energie zu beschleunigen?

Mitteilung an den Stadtrat

438. 2022/357

Schriftliche Anfrage von Serap Kahrman (GLP), Sanija Ameti (GLP) und 12 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:

Sammlung von Personendaten, Datenbanken der städtischen Behörden, Zweck der Informationssysteme und Verknüpfung der Datenbanken, Schutz gegen unrechtmässige Zugriffe, Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Schweizer Pass sowie Speicherung der Daten und Einsichtsrechte der betroffenen Personen und der Behörden

Von Serap Kahrman (GLP), Sanija Ameti (GLP) und 12 Mitunterzeichnenden ist am 13. Juli 2022 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Kürzlich haben journalistische Recherchen (<https://reflekt.ch/recherchen/sammelwut/>) darauf aufmerksam gemacht, dass über Personen ohne Schweizerpass deutlich mehr Daten gesammelt würden als bei Schweizer Bürger:innen. Diese Daten würden zudem teilweise auch in speziellen Datenbanken für viele Jahre und ausserhalb der regulären Fristen gemäss Datenschutzgesetz aufbewahrt. Dabei sollen unter anderem gezielt Daten gesammelt werden, zum Zweck, Menschen ohne Schweizer Pass wegzuweisen. So würden etwa Arbeitszeugnisse und weitere Referenzen von den Behörden gesammelt, um den «Integrationsfortschritt» von Asylsuchenden zu dokumentieren. Dabei sei auffällig, wie die Polizeidatenbanken, so auch städtische, mit denjenigen der kantonalen Migrationsbehörden verwoben seien und unverhältnismässig viele oder sehr persönliche Informationen, wie etwa Liebesbriefe oder Scheidungsakten, enthielten.

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

1. Welche Datenbanken mit Personendaten betreiben die städtischen Behörden (Verwaltung, Gerichte, Stadtpolizei etc.) für die Daten von Personen ohne Schweizerpass?
2. Zu welchen Zwecken dienen die einzelnen Datenbanken und Informationssysteme?
3. Sind die einzelnen Datenbanken gegen unrechtmässige Zugriffe durch Dritte geschützt?
4. Gibt es einen Unterschied in der Speicherung und Datenweitergabe der Personendaten zwischen Personen mit und ohne Schweizer Pass bezüglich Speicherung, Zweck, Umfang, Dauer und Weitergabe? Falls ja, welches sind die unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen?
5. Welchen Ermessensspielraum haben die Beamt:innen hinsichtlich Speicherung und Datenweitergabe der Personendaten von Personen ohne Schweizerpass?
6. Sollte es Mehrfacherfassungen von Personendaten auf verschiedenen Datenbanken geben, stellt sich die Frage nach einer eindeutigen Übersicht der vorhandenen Daten über die Einzelpersonen. Gibt es eine solche Übersicht?
7. Sind diese Datenbanken mit kantonalen und nationalen Datenbanken und Informationssystemen verbunden? Falls ja, wie sind die städtischen polizeilichen Datenbanken (z.B. POLIS und MIDA) mit den kantonalen und nationalen Migrationsbehörden verbunden? Ist eine Ausweitung der Verknüpfung der Datenbanken vorgesehen?
8. Auf welche kantonalen, nationalen und europäischen Datenbanken mit Personendaten haben die städtischen Behörden ohne Zugriffsanfrage Zugriff?
9. Haben die ausserstädtischen Behörden Zugriff auf die Datenbanken der städtischen Behörden? Falls ja, auf welche Datenbanken und gestützt auf welche gesetzliche Grundlage?
10. Gibt es eine zeitliche Beschränkung für die Speicherung der Daten der städtischen Datenbanken? Falls ja, wie wird sichergestellt, dass die Daten tatsächlich gelöscht werden?
11. Können Personen, die einen Schweizer Pass erhalten haben, Einsicht in ihr(e) Aktendossier(s) erhalten, die während der Zeit, wo sie noch keinen Schweizer Pass hatten, erstellt und gesammelt wurden?
12. Haben die städtischen Beamt:innen Zugriff auf die europäische Datenbanken und Informationssystem Eurodac, Schengener Informationssysteme (SIS) und Visa-Informationssysteme (VIS)? Falls ja, welche gesetzlichen Grundlagen bestehen hierfür? Falls ja, werden diese Daten auf den städtischen Datenbanken gespeichert? Falls ja, wie wird das datenschutzrechtliche Grundprinzip der Zweckbindung eingehalten?
13. Die EU baut drei neue grosse Datenbanken, welche in den nächsten Jahren in Betrieb genommen werden. Bei zwei davon handelt es sich um die Datenbanken EES (Registration von «Overstayers») und Etias (Automatische Überprüfung von Reisenden in den Schengen-Raum und Abgleich mit nationalen Polizei- und Migrationsdatenbanken). Auch Schweizer Beamt:innen werden darauf Zugriff haben. Haben auch städtische Beamt:innen Zugriff auf diese Datenbanken? Falls ja, wofür werden diese Daten genutzt? Falls ja, werden diese Daten auf den städtischen Datenbanken ebenfalls abgespeichert? Falls ja, wie wird das datenschutzrechtliche Grundprinzip der Zweckbindung eingehalten?

14. Die dritte, geplante Datenbank der EU ist ein gemeinsamer Speicher für Identitätsdaten (Common Identity Repository, CIR), welche alle biometrischen Daten aus Migrationsdatenbanken zentral sammelt. Migrations- und Polizeibehörden in der Schweiz und allen Schengen-Ländern können dann das ebenfalls neue Europäische Suchportal (ESP) nutzen, um Fingerabdrücke, Gesichtsbilder oder Namen mit allen Migrationsdatenbanken der EU abzugleichen. Hat auch die Stadtpolizei Zürich Zugriff auf dieses Suchportal (ESP)? Falls ja, wie wird das datenschutzrechtliche Grundprinzip der Zweckbindung eingehalten?
15. Gibt es einen gemeinsamen Speicher aller Identitätsdaten analog CIR? Fall nein, plant auch die Stadt Zürich einen gemeinsamen Speicher aller Identitätsdaten analog CIR?

Mitteilung an den Stadtrat

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 24. August 2022, 17 Uhr.