



## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll**

### **89. Ratssitzung vom 20. März 2024**

#### **Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2022/652 und 2022/653**

##### **2987. 2022/652**

##### **Weisung vom 14.12.2022:**

##### **Volksinitiative «Initiative für ein gesundes Stadtklima (Gute Luft-Initiative)», Ablehnung, Gegenvorschlag**

##### Antrag des Stadtrats

1. Die am 7. September 2021 eingereichte Volksinitiative «Initiative für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» wird abgelehnt.
2. Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Initiative für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» wird beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt ergänzt:

Stadtbegrünung	Art. 14b <sup>1</sup> Die Stadt trifft wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen der Klimakrise. <sup>2</sup> Sie erhöht insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert zusätzliche Grünflächen.
Mehr Platz für Grünflächen und Bäume	Art. 154b <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 14b Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung 40 000 m <sup>2</sup> Strassenfläche in Flächen für Bäume und in Grünflächen um. <sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand. <sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/652 und 2022/653.

Referat zur Vorstellung der Weisung GR Nr. 2022/652 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1 / Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

**Andreas Egli (FDP):** Am 7. September 2021 wurde die Volksinitiative für ein gesundes Stadtklima bei der Stadtkanzlei eingereicht. Die Initiative verlangt mit 2 Ergänzungen der Gemeindeordnung einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Klimaerwärmung. Die Initiative fordert, dass jährlich 0,5 Prozent der gesamten Stadtzürcher Fläche in Grünflächen umgewandelt werden sollen. Dies während den



nächsten zehn Jahren. Dabei soll der Raum, der heute für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr genutzt wird, erhalten bleiben. Der Stadtrat stimmt der Stossrichtung der Initiative zu, befindet aber die geforderte Flächennutzung und den Zeitraum für unrealistisch. Die Berechnungen des Stadtrats ergeben, dass pro Jahr 46 200 Quadratmeter Strassenfläche in Grünflächen umgewandelt werden müssten, um die Ziele der Initiative zu erreichen. Das Tiefbauamt hat eine jährliche Bauleistung von 90 800 Quadratmetern. Es müssten also rund die Hälfte dieser Strassenflächen in Baum- und Grünflächen umgewandelt werden. Realistischerweise können etwa 4 Prozent umgewandelt werden. Bei Beibehaltung der gegenwärtigen Bauleistung wären die Ziele der Initiative damit gar nicht erreichbar. Die Bauleistung zu steigern wäre aber weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Vorgezogene Instandsetzungen führen zu vorzeitigen Abschreibungen auf Investitionen und Vernichtung von Restwerten. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz würde im negativen Sinn explodieren und das Netto-Null-Ziel der Stadt wäre gefährdet. Davon abgesehen sind weder beim Tiefbauamt noch in der Bauwirtschaft die entsprechenden Ressourcen für eine Verzwölfachung der Bautätigkeit kurzfristig verfügbar. Unter anderem aus diesem Grund hat der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, den er als realistische Alternative sieht. Der Gegenvorschlag des Stadtrats sieht vor, dass innert zehn Jahren insgesamt 40 000 Quadratmeter Strassenfläche in Flächen für Bäume und Grün umgestaltet würden. Der Gegenvorschlag steht in Übereinstimmung mit der Gemeindeordnung und der regionalen und kommunalen Richtplanung. Der Stadtrat beantragt die Ablehnung der Initiative und die Annahme seines Gegenvorschlags. Dem Antrag zu Dispositivziffer 1, die Initiative abzulehnen, sind die FDP-, SVP-, GLP-, Die Mitte/EVP- und AL-Fraktion gefolgt. Die SP und die Grünen enthalten sich. Die vom Stadtrat abgelehnte Initiative verlangt 462 000 Quadratmeter Umwandlungsfläche. Das sei laut Stadtrat nur bei einer Verzwölfachung der Bautätigkeit mit desaströsen Konsequenzen möglich. Der Gegenvorschlag sollte ursprünglich 40 000 Quadratmeter Umwandlungsfläche einplanen, nun sind es doch 145 000 Quadratmeter. Aus meiner Sicht hat sich der Stadtrat, der das nun doch in Ordnung findet, über den Tisch ziehen lassen. Der Vorschlag entspricht nun einer Verdreifachung der Bautätigkeit des Tiefbauamts. Auch mit dem Hinweis der Verwaltung, dass das mit vielen Kleinbaustellen möglich wäre, glaube ich nicht, dass das realistischerweise umzusetzen ist. Es versteht sich doch von selbst, dass eine Verdreifachung der Umwandlungsfläche nicht ohne Restwertvernichtung, Abschreibung und einer massiven Zunahme der Bautätigkeit möglich ist. Der Stadtrat erklärt zwar, dass er mit einer Anrechnungsarithmetik gemäss einer vorliegenden Verordnung ermittelt hat, dass es möglich ist. So klar geht das aus dieser Verordnung aber nicht hervor. Strassenbauprojekte dauern zudem ab Planungsbeginn bis zur Ausführung oft mehr als zehn Jahre. Basierend auf dem vor kurzem verschärften Richtplan hat der Stadtrat seinen Gegenvorschlag geplant. Fünf darin genannte Grossprojekte sind auf dem Weg in die Planung: Wir sprechen hier von 10 000 Quadratmetern, die eventuell bis ins Jahr 2031 realisiert werden können. Die Umbauten der Strassen müssten zu drei Vierteln auf kommunalen Strassen stattfinden, denn auf Hauptverkehrsachsen gibt es faktisch keinen Spielraum. Es ist also damit zu rechnen, dass in den Quartieren stadtwweit die Parkplätze verschwinden und die Flächen mit lustigen Pflanztrögen und ähnlichem Krimskrams vollgestellt werden. Richtige Strassenprojekte soll es nach der Absicht von



*Stadtrat und der Gemeinderatsmehrheit zukünftig nicht mehr geben. Eine vorsichtige Schätzung des Stadtrats auf entsprechende Anfragen in der Kommission nennt 9 000 bis 11 000 öffentliche Parkplätze, die aufgrund der gemeinderätlichen Gegenvorschläge in den nächsten zehn Jahren verschwinden werden. Generell ist in Frage zu stellen, dass der Gemeinderat die angepassten Richtpläne verschärfen möchte, noch bevor die ersten konformen Bauprojekte überhaupt zur Ausführung gelangen. Die Verwaltung hat das ebenfalls beklagt. So werden gute Projekte verzögert oder Kosten gesteigert. Diverse Projekte der Baudepartements zeugen von dieser Entwicklung: Sie taumeln von Projektierungsschritt zu Projektierungsschritt und die Kosten schnellen in die Höhe. Es droht mit diesem Gegenvorschlag eine Verdreifachung der Bauprojekte und Baustellen mit ökologischen und ökonomischen Abschreibungen von Restwerten mit einer Vernichtung von Investitionen und einer noch stärkeren Schädigung des ÖV durch sogenannten Mischverkehr. Die Reduktion der Strassenfläche bei stark steigender Bevölkerung wird zwangsläufig auch bedeuten, dass weniger Strassenraum für Feuerwehr, Sanität und Polizei zur Verfügung steht und die Verbindung von Stadt und Land reduziert wird. Das geschieht alles mit dem Wissen, dass derselbe oder viel weniger Einsatz im Siedlungsraum einen zehnmal grösseren Effekt auf die Grünraumentwicklung und die gute Luft in der Stadt hätte. Mit diesen Gegenvorschlägen wird die Stadtplanung massiv verteuert und damit natürlich auch die Verwaltungskapazität, die über die nächsten Jahrzehnte ausgebaut werden muss. Das Nachsehen haben die Steuerzahler und alle, die ausserhalb der Stadt Bekannte und Familie besuchen wollen.*

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

**Anna Graff (SP):** *Ich stelle den Antrag der SP-, Grüne-, GLP- und AL- Fraktion zur Anpassung des Gegenvorschlags vor, der im Falle einer Annahme als gemeinderätlicher Gegenvorschlag zur Initiative vors Volk kommt. Die SP, Grünen, GLP und AL möchten das Ziel der Initiative konkretisieren. Unser Gegenvorschlag ergänzt den stadträtlichen Gegenvorschlag substantziell, ist aber im Gegensatz zur Initiative konkret und realistisch umsetzbar. Wir haben uns auf 145 000 Quadratmeter Fläche geeinigt, die innert zehn Jahren umzuwandeln sind. Diese Zahl haben wir in Kooperation mit der Verwaltung und dem Stadtrat nach einer umfassenden Betrachtung der Möglichkeiten beschlossen. Die erste Komponente des gemeinderätlichen Gegenvorschlags baut auf dem stadträtlichen Gegenvorschlag auf. Dieser sieht vor, dass 40 000 Quadratmeter Fläche, also 4 Prozent der Fläche von Strassenneubauten in Grünflächen umgebaut werden könnten. Das ist durchaus realistisch. Wir sehen aber auch Potenzial für die Umwandlung in Grünflächen bei anderen Projekten, nicht bloss Strassenneubauten. Für einige davon bestehen schon Pläne oder zumindest politische Aufträge. Alle Posten entsprechen einer Änderung der Praxis beim Tiefbauamt, die bewirken soll, dass die Stadtbevölkerung besser vor Hitze geschützt wird und die Stadt Zürich mit grosser Priorität an Begrünungsmassnahmen im Strassenraum arbeitet. Der erste Posten betrifft die Umsetzung von Programm 1 der Stadtgrün-Initiative. Die Initiative zielt vor allem auf die Begrünung von öffentlichen und privaten Grundstücken ab, das Programm 1 sieht aber auch hitzemindernde Massnahmen auf städtischen Strassen und Grünflächen vor. Hier rechnen wir*



mit 3 333 Quadratmetern Fläche, die innert zehn Jahren begrünt werden könnten, mehrheitlich durch das Pflanzen von Bäumen. Nebst diesen Flächen schlagen wir zusätzliche 3 333 Quadratmeter vor, die nicht im Rahmen von Programm 1 begrünt werden müssen. Ein weiterer Posten betrifft die Pflanzung von 2000 neuen Bäumen im anrechenbaren Strassenraum. Bäume tragen viel zu Hitzeminderung und Attraktivität des Strassenraums bei, da sie Schatten spenden. Gleichzeitig ist das Pflanzen von Bäumen im Strassenraum aufwendiger als etwa das Pflanzen von Gras oder Sträuchern. Daher rechnen wir pro Baum mit 40 benötigten Quadratmetern, was bei 2000 Bäumen die Umwandlung von 80 000 Quadratmetern bedeutet. Ein anderer Posten sieht die Umsetzung von Einträgen im kommunalen Richtplan vor. Der Richtplan hält 19 Flächen fest, die als Freiräume für Erholung geplant sind. Aktuell befinden sie sich grösstenteils im Strassenraum. Gemäss aktueller Praxis werden die im Richtplan festgehaltenen Flächen erst dann realisiert, wenn aufgrund des schlechten Strassenzustands eine Sanierung fällig ist. Durch das Festsetzen von 10 000 umzuwandelnden Quadratmetern als Zielwert des Gegenvorschlags, wird immerhin ein Teil davon in den nächsten zehn Jahren zum Erholungsraum. Zum Schluss komme ich zu den Posten zur Schaffung von Aufenthalts-, Strassen- und Quartierblöcken. Innerhalb dieser Blöcke ist der MIV grundsätzlich verboten. Innerhalb der nächsten Jahre sollen einige davon umgesetzt werden, manche mit und manche ohne Bauprojekte. In allen Fällen sollten aktuell dem MIV freistehende Flächen dem MIV entzogen werden. Die Stadtverwaltung rechnet mit 250 Metern Quartierblock pro Jahr, die im Schnitt durch Bauprojekte umsetzbar wären. Dabei nimmt sie an, dass durch die Aufhebung von 6 Metern Fahrbahn- und Parkierungsfläche 3,33 Meter im Sinne der Initiativen begrünt werden könnten. Somit könnten weitere 8 333 Quadratmeter unserem Gegenvorschlag angerechnet werden. Dazu kommen noch 7 500 Quadratmeter Quartierblöcke, die ohne Bauprojekte realisiert werden können. Die Endsumme haben wir auf 145 000 Quadratmeter abgerundet und beantragen somit ein ambitioniertes, aber realistisches Ziel. Das Initiativkomitee der Gute-Luft-Initiative hat heute morgen kommuniziert, dass es im Fall einer Annahme des Änderungsantrags und der Annahme des gemeinderätlichen Gegenvorschlags durch den Rat die Initiative zurückziehen wird, sofern der Stadtrat nicht an seinem ursprünglichen Gegenvorschlag festhält.

Referat zur Vorstellung der Weisung GR Nr. 2022/653 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1:

**Carla Reinhard (GLP):** Mit der Weisung beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat die Ablehnung der Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität, auch Zukunftsinitiative genannt, und präsentiert einen eigenen Gegenvorschlag. Die Volksinitiative fordert, dass in der Gemeindeordnung festgehalten wird, dass die Stadt während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 Prozent der Strassenfläche in Fläche für den Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr umwandelt. Ausserdem soll laut der Initiative der bereits bestehende Raum für diese Kategorien erhalten bleiben und es soll jährlich über die umgesetzten Massnahmen und ihre Wirkung Bericht erstattet werden. Der Stadtrat unterstützt die Stossrichtung der Initiative. Allerdings stellt er in Frage, ob der Flächenumfang und der



*Zeitraum realistisch sind. Nach einer Auswertung ist der Stadtrat zum Schluss gekommen, dass die Ziele der Initiative mit dem jetzigen Tempo und der jetzigen Bauleistung nicht umsetzbar sind. Laut dem Stadtrat müsste zur Umwidmung der geforderten Flächen die Anzahl der Neubauprojekte auf das rund viereinhalbfache gesteigert werden. Das ist teuer und energieintensiv. Weiter hält der Stadtrat fest, dass eine klare Anrechnung der Fläche zu ÖV, Fuss- oder Veloverkehr schwierig wäre. Eine Möglichkeit zur Flexibilität innerhalb der Kategorien scheint er nicht zu sehen. Sein Gegenvorschlag sieht ebenfalls eine Änderung in der Gemeindeordnung vor, allerdings mit deutlich geringerem Umfang: 160 000 Quadratmeter statt 462 000 Quadratmeter innert zehn Jahren. 60 000 Quadratmeter sollen mit Express-Projekten umgesetzt werden, zum Beispiel mit einem Parkplatzumbau zu Gunsten eines Velostreifens, 100 000 Quadratmeter mit regulären Strassenbauprojekten. Der Gegenvorschlag hält die Fläche nicht als jährlichen Prozentsatz fest, sondern als absolute Quadratmeterzahl. Die Kommissionsmehrheit beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1. Einige Kommissionsmitglieder haben sich enthalten. Damit lehnt die Kommission die Initiative ab, dies aus zwei unterschiedlichen Gründen. Ein Teil der Kommission zieht den Gegenvorschlag der Initiative vor, da er konkretere Forderungen enthält. Der andere Teil der Kommission lehnt die Initiative ab, weil er die vorgeschlagene grossflächige Umwidmung von Strassenraum hin zu Räumen für zu Fuss gehende, Velofahrende und den ÖV grundsätzlich ablehnt.*

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

**Anna Graff (SP):** *Die SP, Grünen, GLP und AL haben auch zu der Zukunftsinitiative einen Antrag für einen gemeinderätlichen Gegenvorschlag eingereicht. Die Zukunftsinitiative sieht vor, dass bestehende Strassenflächen, die aktuell für den MIV reserviert sind, zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr umgewidmet werden. Unser Antrag verlangt wie die Initiative eine Fläche von 462 000 Quadratmetern. Im Gegensatz zu der Initiative konkretisieren wir die Fläche als Quadratmeterzahl statt als Prozentsatz. Die 462 000 Quadratmeter resultieren aus einem sorgfältigen Prüfungsprozess innerhalb der Kommission und sind auf fünf Posten verteilt. Die ersten zwei bauen auf dem stadträtlichen Gegenvorschlag und der aktuellen Praxis auf. 100 000 Quadratmeter können gemäss Berechnungen des Stadtrats aus Strassenbauprojekten in den nächsten zehn Jahren für den Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV gewonnen werden. Auch Express-Projekte für den Fuss- und Veloverkehr geben eine gewisse Fläche her. Während der Stadtrat in seinem Gegenvorschlag diese Zahl auf 60 000 Quadratmeter eingeschätzt hat, korrigiert unser Antrag die Zahl auf 30 000 Quadratmeter. Der dritte Flächenposten besteht aus der Umsetzung der Velorouteninitiative gemäss Artikel 12 der Gemeindeordnung. Bei einer Annahme von einer durchschnittlichen Strassenbreite von 5 Metern ergeben sich dabei 250 000 Quadratmeter, die neu dem Veloverkehr statt dem MIV zustehen würden. Die letzten beiden Posten habe ich bereits im Antrag zur Gute-Luft-Initiative konzeptionell eingeführt. Es handelt sich um Flächen, die durch die Umsetzung von Begegnungszonen und Quartierblöcken dem MIV entzogen werden. Hier rechnen wir mit 12 500 Quadratmetern gewonnener Fläche. Davon kann vieles ohne Bauprojekte, also durch Signalisierungen und einfache Massnahmen geschaffen werden.*



*Damit kommen wir auf 467 500 Quadratmeter, die wir auf 462 000 Quadratmeter abrunden. Wir setzen der Stadt ein ambitioniertes, aber realistisches Ziel, das massgeblich auf der bisherigen Praxis und verbindlichen bisherigen Aufträgen aufbaut. Das Initiativkomitee hat bekanntgegeben, dass es seine Initiative zugunsten des gemeinderätlichen Gegenvorschlags zurückziehen würde.*

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

**Derek Richter (SVP):** *Die Kommissionsminderheit besteht aus FDP, SVP und EVP. Knapp eine halbe Million Quadratmeter sollen umgewandelt werden. Das entspricht 66 Fussballfeldern, die innert zehn Jahren dem MIV weggenommen werden sollen. Das in einer kleinen Stadt, die nur zu zwei Dritteln vom Verkehr erschlossen ist. Die Initiative ist unrealistisch. Sie ist aber auch gewerbe- und ÖV-feindlich. Die Liste aller Unternehmen, die Zürich nur gegen Aufpreis beliefert, wird täglich grösser. Der Mischverkehr wird viel Stau verursachen und den ÖV beeinträchtigen. Hier werden die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt. Ein Verkehrskollaps in zehn Jahren ist vorprogrammiert. Es wird mehr Stau, Umfahrungen und dadurch Abgase geben. Zudem ist die Bevölkerung unzufrieden. Im Seefeld wehren sich die Bewohner gegen das Verschwinden der Parkplätze. Für Blaulichtorganisationen ist es eine Zumutung, sich durch ein solches Strassennetz zu kämpfen. Wir vermissen ausserdem ein Preisschild: Was wird das alles kosten? Schicken wir die Initiative vors Volk und spülen sie die Limmat hinunter. Dafür beantragt die Kommissionsminderheit, den Gegenvorschlag abzulehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Michael Schmid (AL):** *Die AL begrüsst die Schaffung von zusätzlichem Grünraum und Flächen für Fuss- und Veloverkehr. Sowohl Initiativen als auch Gegenvorschläge erfüllen das. Die Forderungen sind konsistent mit den Anliegen der Stimmbevölkerung, die sie immer wieder geäussert hat. Um die von uns notierte Fläche zu erreichen, muss das Tiefbauamt zwei Änderungen in seiner Praxis vornehmen. Erstens muss bei Bauprojekten, die sowieso durchgeführt werden, konsequenter als heute Asphalt in Grünflächen umgewandelt werden. Zweitens sollen Strassen unkompliziert und rasch ohne Baueingriffe umgestaltet und umgenutzt werden können. Das bedeutet wenig Aufwand und tiefe Kosten. Es wurde gesagt, dass die Initiative Restwertvernichtungen zur Folge hätte. Das hört sich nach einer «sunk cost fallacy» an. Frühere Investitionen dürfen nicht rechtfertigen, dass weiter betoniert wird. Im Gegenteil, solche Fehlmassnahmen müssen behoben werden. Ausserdem sind die 9 000 Parkplätze, die weichen müssten, nicht ein Viertel der öffentlichen Parkplätze in der Stadt. Wir sind zuversichtlich, dass wir der Bevölkerung mit der Initiative einen besseren Nutzen für die Strassen bieten können, als Parkplätze es tun.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Die beiden Initiativen weisen gute Ideen auf. Leider sind sie wenig konkret. Unser Gegenvorschlag soll Abhilfe schaffen und die bestehenden Stras-*



senprojekte verbessern. Da heute Projekte umgesetzt werden, die vor zehn Jahren geplant wurden, müssen die beteiligten Dienstabteilungen flexibler werden, um ökologisch zu sein. Wir möchten das Planungsverständnis grundsätzlich ändern: Es soll nicht mehr nur um Strassenbau gehen. Mit der Verwaltung zusammen haben wir einige Ideen für die Umgestaltung von Flächen entwickelt. Dazu gehören zum Beispiel die Velovorzugsrouten und die Quartierblöcke, die den Durchfahrtsverkehr aus den Quartieren verbannen. Es muss nicht immer gebaut werden, sondern es kann mit einfachen Massnahmen viel erreicht werden.

**Carla Reinhard (GLP):** Kürzlich stand im Tages-Anzeiger, dass in der Stadt Zürich immer weniger neue Privatautos gekauft werden. Immer weniger Zürcherinnen und Zürcher besitzen ein Auto. Diese Entwicklung soll städtebaulich wiedergegeben werden. Heute nimmt der MIV überproportional viel Platz ein. Wir begrüssen darum die grundsätzliche Richtung der zwei Initiativen. Wollen wir zukunftsgerichtet denken und den neuen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden, müssen wir uns neue Lösungen überlegen, statt an den alten festzuhalten, wie es die rechten Parteien unverständlicherweise tun wollen. Die Initiativen lehnen wir trotzdem ab. Die Gegenvorschläge sind besser geeignet, um das Ziel zu erreichen, unter anderem, da sie ein konkretes Quadratmeterziel vorgeben. Ausserdem formulieren sie einen Auftrag an die Stadt, Sofortmassnahmen zu erarbeiten. Es wird nicht erst auf die nächste Baustelle gewartet. Für uns ist klar: Die Gegenvorschläge werden einen spürbaren Unterschied in der Lebensqualität machen.

**Anna Graff (SP):** Meine Vorredner haben es bereits gesagt: Die Voten der FDP und SVP geben eine veraltete Vorstellung des Stadtlebens wieder. Es ist unerlässlich, überschüssigen Raum, der fälschlicherweise für den MIV reserviert ist, zu begrünen, gerade weil die Sommer immer heisser werden. Die ökologischen Kosten der Umwandlung von Beton zu Grünflächen zu beklagen, ist gerade von rechts heuchlerisch und nicht ernst zu nehmen. Die Initiativen und Gegenvorschläge sind realistisch. Sowohl der Stadtrat als auch die Verwaltung sind bereit, sie entgegenzunehmen. Ich hoffe, auch die rechte Ratshälfte schafft den Sprung in unser Jahrhundert und beteiligt sich daran, unsere Stadt den Klimazielen näherzubringen.

**Derek Richter (SVP):** Die 2000-Watt-Gesellschaft ist gescheitert. Das Klimaschutzziel Netto-Null erwartet dasselbe Schicksal. Im letzten Jahrhundert wurden diverse Katastrophen wie ein Waldsterben, das Ozonloch oder eine Eiszeit prophezeit. Davon ist noch keine eingetreten. Bloss mehr Steuern werden nun eingezogen, um den sogenannten Klimawandel zu bekämpfen. 50 Prozent der Mobilität bestehen aus der Warenlogistik. Soll diese zukünftig auf Velostreifen fahren? Das überregionale Strassennetz muss für das Gewerbe erhalten bleiben. Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher haben weniger Autos, weil diese vertrieben werden. Das ist eine Art der Gentrifizierung. Zürich entwickelt sich schnell, das ist besorgniserregend. Insbesondere handelt es sich um eine Bevölkerungsexplosion. Dafür braucht es funktionierenden Verkehr.



**Andreas Egli (FDP):** Es wurde wieder einmal dogmatisch argumentiert, wie man es sich von diesem Rat gewohnt ist. Die Richtpläne wurden gerade erst durchgeboxt und schon kommen weitere Vorschriften. Bis zu 11 000 Parkplätze verschwinden, das ist ein Viertel der öffentlichen Plätze im Strassenraum in Zürich. So hat es die Kommission gesagt bekommen. Ewiggestrig ist unsere Ansicht vielleicht. Wenn aber diejenigen das Stimmrecht bekommen, für die die Linken immer einstehen möchten, ändert sich das vielleicht. Das sind nämlich die, die mit der Grossfamilie im schicken BMW herumfahren möchten.

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** Gegen gute Luft und Zukunft hat niemand etwas. Unsere Meinungen teilen sich, wenn volkswirtschaftliches Eigentum als Fehlinvestition, beziehungsweise dessen Verlust als vernachlässigbar bezeichnet wird. Das ist nicht besonders realistisch. Die Initiative ist genauso unrealistisch, wenn nicht sogar extrem. Schlussendlich zielt sie darauf ab, den MIV zu behindern, manchmal sogar auf Kosten des ÖV. Wenigstens wurde das heute auch zugegeben. Ich frage mich, wie die Umsetzung aussehen wird, wenn sie nur auf kommunalen Strassen möglich ist. Auch eure Wählerinnen und Wähler werden sich melden, wenn Zalando und der Pizzakurier nicht mehr zu ihnen fahren können.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Aus den Voten von links nehme ich eines mit: Das ist ein Schlag gegen den MIV. Haben die Stadtzürcher weniger Autos, weil sie keines brauchen, oder wird es ihnen ausgetrieben? Viele Bewohner städtischer Liegenschaften und Genossenschaften dürfen gar kein Auto haben, sonst wird man aus der Wohnung geschmissen. Hier werden Ursache und Wirkung verwechselt. Beide Gegenvorschläge sind genauso heisse Luft wie die Initiativen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

**STR André Odermatt:** In der Kommission wurde ernsthaft und engagiert diskutiert. Die Verwaltung hat sich genauso vertieft mit den Vorschlägen und Möglichkeiten befasst. Das Resultat sind die lösungsorientierten Vorschläge. Der Stadtrat hat beschlossen, sich den Gegenvorschlägen des Gemeinderats anzuschliessen. Auf die eigenen wird verzichtet. Sie gehen in dieselbe Richtung und ähneln sich stark. Die Unterschiede zur Initiative sind ebenfalls bei beiden Vorschlägen ähnlich. Es ist meiner Meinung nach wichtig, dass absolute Werte eingesetzt wurden. Das ist einfacher zu kontrollieren als relative Werte. Uns ist bewusst, dass das Ziel ambitioniert ist. Wir wollen aber nach vorne schauen und uns der Herausforderung zu stellen, wie es alle Städte tun, denen Lebensqualität wichtig ist.





## Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

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

### 2. Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Initiative für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» wird beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt ergänzt:

Stadt Begrünung	Art. 14b <sup>1</sup> Die Stadt trifft wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen der Klimakrise. <sup>2</sup> Sie erhöht insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert zusätzliche Grünflächen.
Mehr Platz für Grünflächen und Bäume	Art. 154b <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 14b Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung <del>40 000 m<sup>2</sup></del> <u>145 000 m<sup>2</sup></u> Strassenfläche in Flächen für Bäume und in Grünflächen um. <sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand. <sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Heidi Egger (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)
- Minderheit: Referat: Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Derek Richter (SVP), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

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

Damit ist beschlossen:

Die neuen Artikel der Gemeindeordnung sind durch die RedK zu überprüfen (Art. 70 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 213 GeschO GR). Die Schlussabstimmungen finden nach der Redaktionslesung statt.



Stadt Begrünung	<p>Art. 14b <sup>1</sup> Die Stadt trifft wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen der Klimakrise.</p> <p><sup>2</sup> Sie erhöht insbesondere die Anzahl Bäume und schafft oder sichert zusätzliche Grünflächen.</p>
Mehr Platz für Grünflächen und Bäume	<p>Art. 154b <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 14b Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung 145 000 m<sup>2</sup> Strassenfläche in Flächen für Bäume und in Grünflächen um.</p> <p><sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand.</p> <p><sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.</p>

Mitteilung an den Stadtrat

**2988. 2022/653**

**Weisung vom 14.12.2022:**

**Volksinitiative «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)», Ablehnung, Gegenvorschlag**

Antrag des Stadtrats

1. Die am 7. September 2021 eingereichte Volksinitiative «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird abgelehnt.
2. Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt ergänzt:

Mehr Platz für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr	<p>Art. 154a <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 11 Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung 160 000 m<sup>2</sup> Strassenfläche in Flächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.</p> <p><sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand.</p> <p><sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.</p>
--	---

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/652, Beschluss-Nr. 2987/2024.

Referat zur Vorstellung der Weisung: Carla Reinhard (GLP)

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.



## Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

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

2. Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt ergänzt:

Mehr Platz für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr	Art. 154a <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 11 Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung <del>160 000 m<sup>2</sup></del> <b>462 000 m<sup>2</sup></b> Strassenfläche in Flächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen. <sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand. <sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.
--	---

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Heidi Egger (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)
- Minderheit: Referat: Derek Richter (SVP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

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

Damit ist beschlossen:

Der neue Artikel der Gemeindeordnung ist durch die RedK zu überprüfen (Art. 70 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 213 GeschO GR). Die Schlussabstimmungen finden nach der Redaktionslesung statt.



12 / 12

Mehr Platz für Fuss-,  
Velo- und öffentlichen  
Verkehr

Art. 154a <sup>1</sup> Die Stadt wandelt zur Umsetzung von Art. 11 Abs. 2 bis zehn Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Bestimmung 462 000 m<sup>2</sup> Strassenfläche in Flächen um, die primär dem Fussverkehr, dem Veloverkehr oder dem öffentlichen Verkehr dienen.

<sup>2</sup> Sie erhält Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr mindestens in ihrem Bestand.

<sup>3</sup> Die Stadt berichtet bis zur Erfüllung der Vorgabe gemäss Abs. 1 jährlich über den Stand ihrer Umsetzung.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat