

Substanzielles Protokoll 153. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 10. Mai 2017, 17.00 Uhr bis 19.59 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Dr. Peter Küng (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Iris Kupecky

Anwesend: 122 Mitglieder

Abwesend: Dr. David Garcia Nuñez (AL), Kurt Hüssy (SVP), Dr. Thomas Monn (SVP)

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

- | | | | |
|----|--------------------------|---|------------|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2017/87 | * Weisung vom 05.04.2017:
Geschäftsbericht 2016 | STR |
| 3. | 2017/90 | * Weisung vom 12.04.2017:
Stadtspital Triemli, Abrechnung Objektkredit Magnetresonanztomograf, Genehmigung | VGU |
| 4. | 2017/104 | * Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 12.04.2017:
Errichtung eines kommunalen Wohnraumfonds zur Förderung des Kaufs von Bauland und Liegenschaften durch gemeinnützige Wohnbauträger | FV |
| | | E | |
| 5. | 2017/106 | * Postulat von Marcel Bührig (Grüne) und Dr. Jean-Daniel Strub (SP) vom 12.04.2017:
Regelmässiger Besuch eines Erste Hilfe-Kurses für alle im pädagogischen Bereich tätigen städtischen Angestellten | VSS |
| | | E | |
| 6. | 2017/108 | * Postulat von Karin Rykart Sutter (Grüne) vom 12.04.2017:
Öffnung der Fussgängerüberführung «Spinne» am Bucheggplatz für Velofahrende im Rahmen der geplanten Sanierung | VTE |
| | | E | |
| 7. | 2016/249 | Weisung vom 29.06.2016:
Amt für Städtebau, Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, Teilrevision mit Umweltverträglichkeitsbericht, Zürich-Oerlikon, Kreis 11 | VHB |
| 8. | 2016/396 | Weisung vom 16.11.2016:
Immobilien Stadt Zürich, Ersatzneubau Alterszentrum Mathysweg, Quartier Albisrieden, Objektkredit | VHB
VGU |

9. [2017/122](#) ** Postulat von Joe A. Manser (SP), Marcel Savarioud (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 03.05.2017: Ersatzneubau Mathysweg, Gestaltung und Ausführung der beiden Lichthöfe gemäss Wettbewerbsprojekt sowie mit durchgehenden Handläufen -
10. [2016/248](#) Weisung vom 29.06.2016: Gesundheits- und Umweltdepartement, Volksinitiative «Nachhaltige und faire Ernährung», Ablehnung VGU
- * Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

2889. 2017/105
Motion von Andreas Kirstein (AL) und Albert Leiser (FDP) vom 12.04.2017:
ERZ Abwasser, befristete Senkung der Grundgebühren in Form eines Bonus

Andreas Kirstein (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Es geht hier um die Abwassergebühren, beziehungsweise um die Senkung der Grundgebühren. Die Dringlichkeit ergibt sich aus der technischen Umsetzung. Die Motion verlangt, dass 2018 und 2019 eine entsprechende Reduktion der Grundgebühr erfolgt. Es gibt im Begründungstext einen Schreibfehler. In der Begründung wird von drei Jahren geschrieben. Es geht aber nur um zwei Jahre. Im Wissen um die Zusatzkredite und die Höhe der Reserven müssten wir einen Wegfall der Grundgebühr für mindestens fünf Jahre verlangen. Dies gilt umso mehr, als dass die neu verfügbaren Abrechnungsmodalitäten die Kosten weiter senken werden. Entsprechend sind die Gebühren viel zu hoch. Wir erwarten bis 2020 eine Gebührenrevision.

Der Rat wird über den Antrag am 17. Mai 2017 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

Persönliche Erklärung:

Simon Kälin (Grüne) hält eine persönliche Erklärung zum abgewiesenen Rekurs durch das Zürcher Verwaltungsgericht bezüglich Tierversuchen an der Universität Zürich und der ETH Zürich.

G e s c h ä f t e

2890. 2017/87

**Weisung vom 05.04.2017:
Geschäftsbericht 2016**

Zuweisung an die GPK gemäss Beschluss des Büros vom 8. Mai 2017

2891. 2017/90

**Weisung vom 12.04.2017:
Stadtspital Triemli, Abrechnung Objektkredit Magnetresonanztomograf,
Genehmigung**

Zuweisung an die RPK gemäss Beschluss des Büros vom 8. Mai 2017

2892. 2017/104

**Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 12.04.2017:
Errichtung eines kommunalen Wohnraumfonds zur Förderung des Kaufs von Bau-
land und Liegenschaften durch gemeinnützige Wohnbauträger**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Finanzdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Markus Hungerbühler (CVP) stellt namens der CVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2893. 2017/106

**Postulat von Marcel Bührig (Grüne) und Dr. Jean-Daniel Strub (SP) vom
12.04.2017:
Regelmässiger Besuch eines Erste Hilfe-Kurses für alle im pädagogischen
Bereich tätigen städtischen Angestellten**

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

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2894. 2017/108

Postulat von Karin Rykart Sutter (Grüne) vom 12.04.2017:

Öffnung der Fussgängerüberführung «Spinne» am Bucheggplatz für Velofahrende im Rahmen der geplanten Sanierung

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

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

2895. 2016/249

Weisung vom 29.06.2016:

Amt für Städtebau, Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, Teilrevision mit Umweltverträglichkeitsbericht, Zürich-Oerlikon, Kreis 11

Ausstand: Albert Leiser (FDP)

Antrag des Stadtrats

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, wird festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich sowie in der Amtlichen Sammlung zu veröffentlichen.
3. Von der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu den Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon und vom Bericht und Antrag der Umweltschutzfachstelle wird zustimmend Kenntnis genommen.
4. Vom Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird zustimmend Kenntnis genommen.
5. Der Stadtrat setzt die Sonderbauvorschriften gemäss Ziff. 1 nach Rechtskraft der Genehmigung durch die zuständige Direktion und vorbehältlich allfälliger Rechtsmittel in Kraft.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1 / Kommissionmehrheit Schlussabstimmung:

Dr. Christoph Luchsinger (FDP): *In den 90er Jahren haben die Stadt und die Eigentümer von Industriegebieten in Neu-Oerlikon eine kooperative Planung durchgeführt. Das Hauptziel war die Öffnung der bis dahin geschlossenen Industrieareale, damit ein neues, lebendiges, urbanes und durchmischtes Quartier mit hoher Lebensqualität entstehen konnte. 1998 hat der Gemeinderat Sonderbauvorschriften für das Gebiet beschlossen. Mit dieser Teilrevision soll die Möglichkeit eines Fahrtenmodells für einen Teil des Gebiets mit Sonderbauvorschriften festgesetzt werden. Mit der Einführung des Fahrtenmodells in den Sonderbauvorschriften kann das bisherige mit Auflagen bewilligte Fahrten-*

modell abgelöst werden. Gleichzeitig werden die Bestimmungen aktualisiert und die Übergangsbestimmungen angepasst. Dies ist unbestritten. Der Streitpunkt ist das Fahrtenmodell. Ich erwarte keine Begeisterung für das Modell, aber für diesen Ort ist dieses Modell das am wenigsten schlimme Modell. Ich möchte nun einen kurzen Exkurs zu den Emissionen und Immissionen machen. Sie kennen alle die Abgasvorschriften für Automobile. Dabei handelt es sich um sinnvollen, technischen Umweltschutz. Ohne grosse Kosten und ohne Freiheitseinschränkung bringen diese Vorschriften einen grossen Fortschritt im Umweltschutz. Wenn ein Auto alleine herumfahren würde, wären die Abgasvorschriften kaum notwendig. Wenn sehr viele Autos herumfahren, wird dies zum Problem. Hier gibt es zwei Seiten, nämlich Emissionen und Immissionen. Mit Abgasvorschriften für Autos kann man zwar die Emissionen für einzelne Fahrzeuge reduzieren, aber das Auftreten vieler Autos führt dazu, dass die Immissionen für die Bevölkerung zu einem Problem werden. Die Bundesgesetzgebung hat dies berücksichtigt, indem nicht nur Emissionsgrenzwerte pro Verursacher, sondern auch Immissionsgrenzwerte festgelegt wurden. Im vorliegenden Projekt kommen neben den Grenzwerten für die Luftbelastung auch Lärmemissionen hinzu. Das eidgenössische Umweltschutzgesetz gilt auch für die Stadt. Als Massnahme zur Einhaltung des Umweltschutzgesetzes haben wir im Bereich Lufthygiene die Parkplatzverordnung. Dieses Regime kann liberaler gehandhabt werden, wenn sich Grundeigentümer mit der Stadt auf Regeln einigen können, welche die eidgenössischen Vorschriften genauso oder gar besser erfüllen. Dies ermöglicht massgeschneiderte Lösungen für spezielle Zonen. Gemäss der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung werden die ökologischen Anforderungen bezüglich Lufthygiene und Lärm klar erfüllt. Mit dem Fahrtenmodell soll das Verkehrsaufkommen nicht über Parkplätze, sondern über zugewiesene Fahrten geregelt werden. Es gibt einen Plafond für mögliche Fahrten. Die Parkieranlagen sollen flexibel bewirtschaftet werden. Das Fahrtenmodell erlaubt im Gegensatz zur Parkplatzverordnung eine nutzungsunabhängige Belegung der Abstellplätze. Gleichzeitig wird ein Controlling mit Sanktionen bei Übertretungen eingeführt. In der Kommission wurde die konkrete Ausgestaltung des Fahrtenmodells kontrovers diskutiert. Ich möchte das Fahrtenmodell kurz erklären. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass das Modell nicht von mir stammt. Fahrtenmodelle werden bereits am Höggerberg und im Sihlcity angewandt. Wir haben im Fahrtenmodell zwei Arten von Plafonds. Die absolute Fahrtenbegrenzung bezieht sich auf den Umweltplafond. Wenn dieser Plafond eingehalten wird, ist gewährleistet, dass wir umweltrechtliche Vorgaben berücksichtigen. Der zweite Plafond bezieht sich auf die nutzbare Fahrtenzahl. Dieser Plafond errechnet sich aus der Anzahl an Abstellplätzen, die mit dem zugehörigen, spezifischen Verkehrspotential und mit den für die Nutzung massgeblichen Betriebstagen multipliziert werden. Wenn Sie einen Parkplatz für einfaches Wohnen haben, erwartet man durchschnittlich 2,5 Bewegungen pro Tag. Bei einem Parkplatz für ein Restaurant erwartet man durchschnittlich 8 Bewegungen pro Tag. Bei einem Parkplatz bei einem Geschäft mit mehr als 2000 Quadratmetern Fläche erwartet man durchschnittlich 18 Bewegungen pro Tag. Die nutzbare Fahrtenzahl ist eine Steuerungsgrösse, die man fortlaufend erheben muss. Der Umweltplafond darf nicht überschritten werden. Die Anzahl Fahrten ist für die effektiven Auswirkungen auf die Umwelt relevanter als die Anzahl Parkplätze. Deshalb ist das Modell sinnvoll. Für die Einhaltung der Fahrtenanzahl ist eine nicht-gewinnorientierte Gesellschaft, die Parking Neu-Oerlikon AG zuständig. Diese Gesellschaft vermietet Fahrtenberechtigungen und sie kontrolliert die Einhaltung der Anzahl Fahrten. Der Gewerbeverein Oerlikon hat sich klar für dieses Modell ausgesprochen. Bei einer Abschaffung des Fahrtenmodells wäre Neu-Oerlikon als Retail-Standort gefährdet. Das Fahrtenmodell ermöglicht eine flexible Lösung für den Bedarf des Gewerbes an Parkiermöglichkeiten. Das Gewerbe hat eigene Bedürfnisse hinsichtlich der Parkiermöglichkeiten. Ich möchte anmerken, dass bereits mehrjährige Erfahrungen mit dem Fahrtenmodell vorliegen. Positiv ist auch der Beitrag zur Lebensqualität im Quartier und der Schutz der Quartierbevölkerung vor übermässigen Belastungen. Einige Anwohner befürchten, dass die eigene Automobilität zugunsten des Einkaufsverkehrs einge-

schränkt wird. Es gibt zwei Änderungsanträge zur Dispositivziffer 1. Die Grünen lehnen das Fahrtenmodell ganz ab. Die AL und die CVP wollen für Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkiererlaubnis eine uneingeschränkte Fahrtenzahl. Der Antrag der Minderheit 2 steht in Widerspruch zur Konstruktion des Modells. Wenn eine Teilgruppe uneingeschränkte Fahrten zugesprochen bekommt, dann kann die Gesamtzahl an Fahrten nicht mehr sinnvoll unter Kontrolle gehalten werden. Die FDP lehnt die Änderungsanträge ab und stimmt der Vorlage unverändert zu.

Minderheit 1 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1 / Kommissionsminderheit
Schlussabstimmung:

Markus Knauss (Grüne): Ich habe mir die Protokolle der Sitzungen durchgelesen und mich daran erinnert, wie die Emotionen in der Debatte hochgekocht sind. Mit diesem Modell wird niemand glücklich. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) sagte, es handle sich um das am wenigsten schlimme Modell. Es wurde in der Kommission gesagt, dass Elektrofahrzeuge vom System ausgenommen werden müssten. Die FDP und CVP haben sich daran gestört, dass auch Menschen mit Behinderungen Fahrten kaufen müssen. Die CVP empfindet die Beschränkung von Fahrten für Gewerbetreibende als Bestrafung, die AL will die Wohnungsmietenden vom Modell ausnehmen und die SVP will nicht zur Kenntnis nehmen, dass Parkplätze Geld kosten. Der Gemeinderat wird es schaffen, dass das Fahrtenmodell heute eine Mehrheit findet. Es wird eine hitzige Diskussion geben. Alle Rednerinnen und Redner werden ausführen und darlegen, warum sie trotzdem für das Modell sind. Wenn Sie das Modell nicht gut finden oder nicht verstehen, dürfen Sie es auch ablehnen. Wir Grünen lehnen das Fahrtenmodell ab. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) hat erläutert, wie das Fahrtenmodell berechnet wird. Die Parkplatzverordnung ist die Hardware und das Fahrtenmodell soll als Software eingeführt werden. Die Parkplatzverordnung wird hier aufgehoben. Gegen die Flexibilisierung könnte man nichts anwenden, wenn man die Anzahl Parkplätze reduzieren würde. Dies wird zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Die Städteinitiative fordert eine Reduzierung des Autoverkehrs um ein Drittel. Mit der Abschaffung des Fahrtenmodells gäbe es die Möglichkeit, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu reduzieren. Ich kann dies sehr gut am Center Eleven in Oerlikon illustrieren. Das Center Eleven ist ein grosser Gebäudekomplex. Im Erdgeschoss gibt es ein Einkaufszentrum und oben gibt es 86 Wohnungen. Die Wohnungen wurden 2001 damit beworben, dass Wohnen auch ohne Auto möglich sei. Dennoch wurden für die Wohnungen 86 Parkplätze erstellt. Die Leute, die dort wohnen, haben grösstenteils kein Auto, aber ein hohes Verkehrsaufkommen. Das Einkaufszentrum hätte eigentlich nur 40 Parkplätze zugute. Tatsächlich kann es aber über 430 Parkplätze verfügen. Das Fahrtenmodell macht dies möglich. Alle Leute, die unseren Parolen glauben, leiden unter genau dieser Schadstoffbelastung. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) sagte, dass die Umweltgrenzwerte eingehalten werden. Die Emissionsgrenzwerte werden an der Binzmühlestrasse meist überschritten. Der Stadtrat ist aufgefordert flächendeckend Lärmschutz zu realisieren. Natürlich liegt auch die Luftschadstoffbelastung über den Grenzwerten. Wir müssen jede Möglichkeit nutzen, um den Autoverkehr zu reduzieren. 50 % der Fahrten im Fahrtenmodell dienen der Kurzzeitparkierung. Das Gebiet um den Bahnhof Oerlikon ist eines der am Besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete. Auf das Verkehrsaufkommen hat dies überhaupt keinen Einfluss. Deswegen sind die Parkhäuser eigentlich öffentlich. Wenn Parkhäuser so betrieben werden, müssten sie eigentlich im kommunalen Richtplan eingetragen sein. Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt. In der Kommissionsberatung sagte uns die Verwaltung, dass das Fahrtenmodell gegenüber der traditionellen Parkplatzverordnung eine Privilegierung der Grundeigentümer darstelle. Meines Erachtens gleicht das Fahrtenmodell einem Missbrauch der Parkplatzverordnung. Wenn Sie die Städteinitiative umsetzen wollen, dann müssen Sie das Fahrtenmodell ablehnen.

Minderheit 2 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1:

Andrea Leitner Verhoeven (AL): *In der Vergangenheit hat der Gemeinderat wiederholt über das Fahrtenmodell abgestimmt. Das Fahrtenmodell wurde manchmal nicht implementiert. Es wurde in denjenigen Fällen nicht implementiert, in denen man entscheiden konnte, ob es neu eingeführt werden soll. Im Fall Neu-Oerlikon ist das Fahrtenmodell seit 2003 in Betrieb. Bislang fehlt eine rechtliche Grundlage. Über diese diskutieren wir heute. Grundsätzlich ist es so, dass das Fahrtenmodell seit Jahren praktiziert wird. Es gab Anpassungen, die Betriebsgesellschaft hat uns versichert, dass sie nicht profitorientiert arbeitet. Kämen wir dem Wunsch der Grünen entgegen, käme die Parkplatzverordnung zum Zug. Dies hätte weitere oberirdische Parkplätze zur Folge. Es gäbe aber nicht weniger Fahrten. Es lassen sich einige Knackpunkte erwähnen. In der Stadt gibt es immer weniger Privatfahrzeuge. Die sich daraus ergebende Zahl an freien Fahrten kann von anderen Parteien genutzt werden. Wenn man ökologisch bewusst an das Thema herangehen will, kann dies nicht sinnvoll sein. Wenn weniger Leute Auto fahren, braucht es weniger Fahrten und Parkplätze. Der vom Bund vorgegebene Umweltplafond ist zu starr. Für uns ist die Mischnutzung etwas heikel. Das Bussensystem schmerzt Einzelpersonen mehr als grosse Geschäfte. Es gab Fälle, in denen sich Privatmieter von den grossen Geschäften eingeschränkt gefühlt haben. Das Fahrtenmodell ist für die Kontrolle von Einzelpersonen nicht geeignet, weil es die Makroebene bedient und Mikroorganismen nicht gerecht werden kann. Wir haben für die Privatmietenden eine Sonderklausel gefordert, um sie aus dem strengen Regime zu entbinden. Dies schadet den Grossen nicht. Wir sind der Überzeugung, dass die private Anwohnerschaft das kleinste Übel darstellt. Trotzdem kann diese Gruppe durch das Fahrtenmodell am einfachsten gemassregelt werden. Wer grundsätzlich findet, dass Verhaltensänderungen im Kleinen anfangen, kann gegen unseren Antrag sein. Eigentlich müssten die grossen Geschäfte die Konsequenzen tragen. Unser Antrag soll den Umweltplafond nicht attackieren. Die Stadt muss sich überlegen, wie die spezifischen Verkehrspotentiale gesenkt werden können. Wir stimmen den Sonderbauvorschriften mit dem Fahrtenmodell zu.*

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): *Normalerweise äussern wir uns bei Enthaltungen nicht, aber hier muss die SVP ihre Haltung zu diesem üblen Spiel darlegen. Es ist nicht tragbar, dass planwirtschaftliche Lenkungs- und Erziehungsinstrumente üblich werden. Das Modell bevorzugt gewisse Nutzungsinteressen sehr stark. Wohnungsmieter, Bewohner einer Seniorenresidenz und deren Personal sowie Geschäfte mit einem Auslieferungsdienst, wie zum Beispiel Essenskuriere werden stark benachteiligt. Die Fahrtenzahlen sind auf rund 1,5 Fahrten pro Tag beschränkt. Dies ist nicht tragbar, da man bei einer Ausfahrt pro Tag auch eine Einfahrt pro Tag berücksichtigen muss. Dies würde zwei Fahrten pro Tag generieren. Wir wollten den Antrag der AL bereits in der Kommission stellen, haben ihn aber zurückgezogen. Uns wurde gesagt, das System sei andernfalls nicht umsetzbar. Die Verwaltung hat uns auch weitere haltlose Erklärungen präsentiert. Unserer Ansicht nach ist es nicht tragbar, dass ein Wohnungsmieter für einen Parkplatz bis zu 360 Franken pro Monat zahlen muss und dieser Tarif als ortsüblich präsentiert wird. Dabei handelt es sich um Mietwucher. Dies wird von der SVP nicht unterstützt. Wir haben unsere ordnungspolitischen Grundsätze. Wir haben uns zur Enthaltung entschieden, damit die Geschäfte nicht leiden und weiterexistieren können. Uns würde interessieren, was passieren würde, wenn ein solches planwirtschaftliches Bürokratiemonster abgelehnt würde. Es handelt sich erst um das zweite Fahrtenmodell auf Stadtgebiet. Im Originaltext der Weisung steht, dass insbesondere das Fahrtenmodell einer gesetzlichen Grundlage bedürfe. Die Entscheide der Parteien sind für uns nicht nachvollziehbar. Die Folge dieser Reglementierungen ist ein massiver Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit und in die Freiheit der Einzelnen. Der Umstand, dass die FDP ein solches Modell als Erfolg*

bezeichnet, spricht für sich. Unsere Partei müsste diesem Modell eigentlich eine klare Absage erteilen. Aus den vorgängig beschriebenen Gründen enthalten wir uns. Unsere Kommissionsmitglieder hätten am liebsten den Antrag der AL unterstützt. Wir leben in einer Stadt. Da gibt es auch Autos.

Reto Vogelbacher (CVP): Die CVP schliesst sich der Minderheit 2 an und wird sich zur Gesamtvorlage enthalten, wenn der Antrag der Minderheit 2 nicht angenommen wird. Die Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon sind ein Eingriff in die Rechte der Gewerbetreibenden und Wohnungsmietenden. Es gibt Gewerbetreibende und Wohnungsmietende, die auf ein Auto angewiesen sind. Diese Vorlage erinnert an die nordkoreanische Planwirtschaft. Durch das Fahrtenmodell wird versucht, Emissionen zu verhindern. Es geht auch um entsprechende Luftreinheit- und Lärmschutzvorschriften. Das Modell bedeutet eine wesentliche Einschränkung der Mobilität. Ein Wohnungsmieter mietet dort zum Beispiel eine Wohnung und einen Parkplatz. Somit darf er 1,3 Fahrten pro Tag generieren. Übersteigt er diese Vorgabe, zahlt er eine Busse. Wenn jemand invalid ist und auf mehr Fahrten angewiesen ist, ist dies nicht geregelt. Umweltfreundliche Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge sind nicht von dieser Vorgabe ausgenommen. Bei diesen Fahrzeugen sind Luftreinhalte- und Lärmschutzvorschriften kein Thema. Die FDP stellt sich leider auf den Standpunkt, dass die Grossen Anrecht auf die Parkplätze haben müssen und viele Fahrten generieren. Die Kleinen sind einem restriktiven Regime unterworfen. Die FDP sagt, das sei marktwirtschaftlich. Das Fahrtenmodell ist ein Bürokratiemonster. Ich bedaure, dass die FDP keine liberale Haltung vertritt.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Ich möchte erst auf die Aussage von Markus Knauss (Grüne) eingehen, derzufolge alle das Fahrtenmodell kritisieren und schlussendlich doch annehmen werden. Wir Grünliberalen haben einen anderen Blickwinkel auf die Weisung. Das Fahrtenmodell hat sich seit 2003 eingespielt und es wird nicht aus dem Quartier heraus bekämpft. Wir lehnen das Fahrtenmodell nicht grundsätzlich ab. Für uns zeigt das vorliegende Fahrtenmodell auf, dass die Parkplatzbewirtschaftung umweltverträglich realisierbar ist. Es erlaubt die Bewirtschaftung für eine reduzierte Anzahl Parkplätze, so dass weniger Fahrten generiert werden. Dies bedeutet auch weniger Luft- und Lärmbelastung für das Quartier. In diesem Sinn spricht unseres Erachtens nichts dagegen, die Parkplätze nutzungsunabhängig und somit optimiert zu nutzen. Dies ist aus städtebaulicher Sicht sinnvoll. Es ist nicht erkennbar, welcher ökologische Mehrwert aus dem Antrag der Grünen zu gewinnen ist. Das starre Modell der Parkplatzverordnung ist nicht zielführend. Es ist zu vermuten, dass die Grünen darauf hoffen, dass das Quartier durch eine Attraktivitätsminderung, die mit der Einführung der Parkplatzverordnung erfolgen würde, weniger Verkehr generieren würde. In dieser Frage teilen wir die Ansicht der FDP. Durch die Detailhändler haben sich andere Kleinbetriebe angesiedelt, die das Quartier beleben. Wir lehnen den Antrag ab und unterstützen ein umweltverträgliches Fahrtenmodell. Der Antrag der AL hinterlässt uns ratlos. Die AL untergräbt die Umweltvorgaben. Es ist nicht nachvollziehbar, wie eine Berechnung, die einen Nutzer nicht berücksichtigt, das Hauptziel erreichen soll. Wir fragen uns, weshalb nur die Mieter eine Bevorzugung geniessen sollen.

Stefan Urech (SVP): Als ich im Gymnasium war, sollte ich viele Bücher lesen. Teils habe ich mir auch nur Zusammenfassungen angeschaut. Ich vermute, dass Dr. Christoph Luchsinger (FDP) die Vorlage nicht verstanden hat. Ich kann mich noch gut an 1984 von George Orwell erinnern. Wir müssen uns in Oerlikon ein- und ausbadgen, wenn wir in Oerlikon das Auto nutzen. Die Stadt zählt, wie viele Fahrten pro Tag generiert werden dürfen. Wie soll es mit dieser Gesinnungsdiktatur weitergehen? Es entwickelt sich ein Überwachungsstaat. Wenn an einer Schulmauer eine Kamera installiert werden soll, wird dies mit der Begründung abgelehnt, man wolle keinen Überwachungsstaat. Bei dieser Vorlage ist der Überwachungsstaat jedoch offenbar erwünscht. Ich muss mich Reto Vo-

gelbacher (CVP) anschliessen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie man einer Weisung zustimmen kann, die ausdrücklich die Leute erziehen will. Es geht nicht nur um ein Überwachungssystem, sondern um eine Gesinnungsdiktatur. Der Bahnlärm ist in die Berechnung nicht einbezogen, obwohl er enorm ist. In dieser Vorlage geht es überhaupt nicht um Lärmemissionen, sondern nur darum, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken. Was passiert, wenn ein Kurier einen Lieferdienst dort stationieren will? In der Kommission wurde gesagt, dass er dies nicht dort tun solle? Was passiert, wenn ein Gehbehinderter das Auto häufiger braucht? Das System ist makaber.

Dr. Mathias Egloff (SP): Ich möchte darlegen, was die dem Fahrtenmodell zugrundeliegende Idee ist. Das Modell wurde ursprünglich für den Hönggerberg entwickelt, weil die ETH das Geld nicht für unterirdische Parkplätze ausgeben wollte. Deshalb wurde ein Vorschlag entwickelt, demzufolge keine Parkplätze, sondern Fahrten gezählt werden. Im Fahrtenmodell wird für ein bestimmtes Gebiet eine Maximalzahl an Fahrten festgelegt. Die AL fordert, die Anzahl Fahrten für Private nicht zu begrenzen. Wenn dies jemand zahlen kann, dann kann er bereits jetzt unbegrenzt Fahrten generieren. Das ist Marktwirtschaft. Es gibt eine Höchstzahl an Fahrten, die unbedingt eingehalten werden muss. Jede Fahrt produziert Lärm, den Vorgaben der Lärmschutzverordnung darf nicht zuwidergehandelt werden. Fahrzeuge stehen in der Stadt rund 23 Stunden täglich auf einem Parkplatz. Es handelt sich um eine Land- und Geldverschwendung. Mit dem Fahrtenmodell können Parkplätze viel effizienter genutzt werden. Die Allgemeinheit profitiert davon. Einige sagen, dass dort zum Beispiel ein Pizzaservice nicht existieren kann. Das ist zutreffend. An der Bahnhofstrasse kann man auch keinen Pizzaservice gewinnbringend betreiben.

Patrick Hadi Huber (SP): Bei der Organisation, welche die Mietpreise festlegt, handelt es sich um eine private Betreuungsgesellschaft. Die SP wird der Weisung unverändert zustimmen. Es ist richtig, dass Parkplätze flexibel genutzt werden können. Dies führt zu einer effizienteren Nutzung. Die Weichen für das Fahrtenmodell wurden bereits mit dem Bauentscheid 2003 gestellt. Das Gebiet hat sich unter den Bedingungen des Fahrtenmodells entwickelt. Es ist ein dichter, urbaner Raum entstanden. Wenn wir in Neu-Oerlikon anfangen, das spezifische Verkehrspotential anzupassen, indem wir einzelne Fahrten privilegieren oder indem wir das Fahrtenmodell abschaffen, hätte dies grosse Umwälzungen im Quartier zur Folge. In diesem Fall hätte die Gebietsentwicklung 1998 anders aufgegleist werden müssen. Wir werden den Antrag der Grünen deshalb ablehnen. Angesichts des bestehenden Nutzungsmixes sieht die SP keinen Grund für Veränderungen. Solange der Umweltplafond und die Anzahl erlaubter Fahrten eingehalten werden, ist auch eine intensivere Fahrtennutzung möglich. Der Antrag der AL ist auf den ersten Blick sympathisch, er privilegiert jedoch die Wohnnutzung. Es könnte dadurch auch ein Parkkartenhandel gefördert werden.

Dr. Christoph Luchsinger (FDP): Ich möchte auf zwei Details eingehen. Die Betreibergesellschaft hat gesagt, Invalide, die auf mehr Fahrten angewiesen sind, könnten mit ihr reden. Elektro- und Wasserstofffahrzeuge verursachen ebenfalls Lärm. Die Eigentümerschaft wird nicht zur Anwendung des Fahrtenmodells gezwungen. Wenn sich Grundeigentümer einigen, können sie das Fahrtenmodell anwenden. Dieses Modell ermöglicht eine grössere Flexibilität. Nun möchte ich auf die Angriffe gegen die FDP eingehen. Die CVP macht eigentlich einen Angriff auf die Eigentumsfreiheit. Ich weiss nicht, wo die Leute arbeiten, die uns Planwirtschaft vorwerfen. Der Begriff der Planwirtschaft ist undifferenziert. In allen Firmen wird geplant. Schlimm und entscheidend ist, wenn es sich um eine Zentralplanwirtschaft handelt. Wenn diese Begriffsdifferenzierung nicht vollzogen wird, werden Fehlschlüsse gezogen.

Derek Richter (SVP): Stadtrat Filippo Leutenegger hat anlässlich der Eröffnung des Bahnhofs Oerlikon gesagt, das Gebiet sei früher die verbotene Stadt gewesen. Er hätte durchaus auch die Gegenwartsform verwenden können. Das, was wir mit diesem Fahrtenmodell erleben, ist staatliche Umerziehung und erinnert tatsächlich an 1984 von Orwell. Es gibt leider einen Bundesgerichtsentscheid, der das Fahrtenmodell legitimiert. Ob das Fahrtenmodell dem Recht auf Eigentum und dem Verbot von Wegzoll entspricht, wage ich zu bezweifeln. Stellen Sie sich vor, dass sie über 300 Franken Miete für einen Parkplatz zahlen. Sie müssen einen Antrag stellen, um ihr Eigentum aus dem Parkplatz herauszufahren, andernfalls zahlen Sie 10 Franken Busse. Im Sihlcity und an der ETH Höggerberg haben wir die Büchse der Pandora geöffnet. Die AL sprach beim Sihlcity von einem Erfolgsmodell. Es fand eine Gentrifizierung statt. Der Gewerbeverband Oerlikon findet das Modell gut und schliesst sich der Position des VCS an. Langfristig schadet das Modell dem Gewerbe. Die Berechnung der Lärmgrenzen ist willkürlich. Normale Autos und Elektroautos werden nicht differenziert. Die beiden Autotypen sind unterschiedlich hinsichtlich Lärmentwicklung. Flugzeuge und öffentliche Verkehrsmittel werden für die Lärmmessung nicht berücksichtigt. Das ist nicht tragbar.

Sven Sobernheim (GLP): Das Gebiet liegt in Oerlikon. Wir haben ein funktionierendes System. Die Grundeigentümer machen freiwillig mit. Bevor die Weisung in den Gemeinderat kam, wusste ich nicht, dass das System existiert, obwohl ich in der Nähe wohne. Dies beweist, dass das System funktioniert. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Grünen eine Umsetzung der Parkplatzverordnung fordern. Das Fahrtenmodell funktioniert. Wir können uns den Platz für weitere Parkplätze sparen. Ich kaufe dort häufig ein. Ich erkenne dort kein Problem. Die Mieter leisten sich die Wohnungen freiwillig. Die Leute nutzen das Modell freiwillig. Wenn Sie das Fahrtenmodell anpassen wollen, ist es fragwürdig, ob es den Leuten und Betrieben dort recht gemacht wird. Wir haben eine gute Infrastruktur, die genutzt wird.

Walter Angst (AL): Als das Fahrtenmodell diskutiert wurde, wurde es skeptisch betrachtet. Man fragte sich, ob das Modell für die Situation angemessen ist. Es wurde gesagt, es würde nach einigen Jahren geschaut, ob das Modell weitergeführt werden soll. Die Diskussion ist chaotisch. Die FDP will dem Anbieter das Geschäftsmodell sichern, die SP muss sagen, dass das Modell gut geplant wurde. Die politischen Ziele, also die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, können mit dem Fahrtenmodell nicht erreicht werden. Ein Parkplatz wird dann gebaut, wenn er rentabel ist. Rentabel ist das Modell für den Coop und nicht für den Pizzakurier. Die Mieter spielen eine Rolle. Wenn ein Parkplatz gebaut und kostendeckend vermietet werden muss, dann kostet das Geld. Wenn der Mieter sein Fahrzeug braucht, dann muss er dafür zusätzlich zahlen, weil ein Teil seiner Fahrten an den Coop verkauft wurde. Das Modell ist für diese Situation nicht angemessen. Ich schliesse mich in dieser Frage den Grünen an. Ich hoffe, dem Stadtrat ist klar, dass es künftig keine Kombination von Einkaufsnutzung und Wohnen mit Fahrtenmodell geben wird.

Markus Knauss (Grüne): Es ist nicht so, dass die ETH keine Parkplätze bauen will. Die Geschichte des Fahrtenmodells Höggerberg ist eine andere. Damals hatte es am Höggerberg zu viele Parkplätze. Die Leitung der ETH hat sich gegen den Abbau von Parkplätzen gewehrt, deshalb wurde das Fahrtenmodell entwickelt. Es handelt sich beim Fahrtenmodell um einen ökologischen Mehrwert. Die Befürchtung, dass es mit der Parkplatzverordnung mehr Parkplätze gäbe, ist nicht haltbar. Die Fronten sind klar. Die SP und die GLP glauben an die Steuerungsmöglichkeiten durch das Fahrtenmodell. Würde die Anzahl Parkplätze reduziert, dann fände ich diese Haltung nachvollziehbar. Dies ist jedoch nicht erfolgt. Es wurde von Bürokratiemonstern, nordkoreanischer Planwirtschaft und Gesinnungsdiktatur gesprochen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese starken

Worte lediglich zu einer Enthaltung führen. Walter Angst (AL) hat das politische Fazit vorweggenommen. Das Fahrtenmodell ist nach dieser Debatte politisch tot.

Roger Liebi (SVP): *Sven Sobernheim (GLP) konzentriert sich viel zu stark auf das Quartier. Es geht um ein Fahrtenmodell, das eine gewisse Wirkung haben könnte. Es geht nicht nur um das Quartier. Sie sagen, dass jeder frei entscheiden kann, wo er wohnen möchte. In der Stadt gibt es autofreie Modelle, es gibt Fahrtenmodelle, wir haben raucherfreie Modelle. Der Mensch, der seinen Lebensstil frei wählen will, zahlt für seine Wohnung ein Vielfaches an Miete. Dieser Ansatz verteuert für viele Leute das Leben. Sie greifen somit in die Individualität massiv ein. Sie wollen die Leute umerziehen. Markus Knauss (Grüne) sagte, wir seien in unserer Haltung nicht konsistent. In dieser Stadt gibt es keine Möglichkeiten, etwas normal zu bauen. Entweder entscheidet man sich für die Parkplatzverordnung oder das Fahrtenmodell. Wenn man für das Gewerbe einsteht, kann man diese Vorlage nicht ablehnen. Die Strategie der Grünen hat eine erpresserische Wirkung. Der Umstand, dass Sie eine Busse zahlen müssen, wenn Sie zu viele Fahrten nutzen, ist unglaublich. Dies muss uns zu denken geben. Sie wollen die Menschen umerziehen. Gestern war ich an einer Kommissionssitzung im Stadthaus. Ich habe noch nie so viele leere Parkplätze wie gestern vor dem Stadthaus gesehen. Die Umsatzzahlen gehen zurück. Sie müssen aufzeigen, was die Konsequenzen für die Geschäfte sind, wenn der motorisierte Individualverkehr zurückgeht. Es wird eine Studie zum Sterben der Geschäfte vorbereitet. Diese Studie ist unnötig. Diese Umerziehungsmentalität ist unglaublich.*

Severin Pflüger (FDP): *Das Grundproblem ist die Parkplatzverordnung. Mit der Parkplatzverordnung haben wir dafür gesorgt, dass wir gewisse Bauten nicht bedarfsgerecht mit Parkplätzen versorgen können. Wir haben die Parkplatzverordnung damals bekämpft. Wir wissen, dass die Parkplatzverordnung falsch ist. Das Center Eleven zeigt, dass die Parkplatzverordnung falsch ist. Ich freue mich, wenn Sie über grundsätzliche Fragen streiten. Wir sollten die Parkplatzverordnung bekämpfen und zeigen, dass die Krücken wie zum Beispiel das vorliegende Fahrtenmodell zumindest einen Ausweg in die richtige Richtung weisen.*

Reto Vogelbacher (CVP): *Dr. Mathias Egloff (SP) sagte, das Auto würde 23 Stunden pro Tag auf dem Parkplatz stehen. Das ist zutreffend, weil man nur 1,3 Fahrten pro Tag zugute hat. Ich möchte nur auf das Votum von Dr. Christoph Luchsinger (FDP) eingehen. Die Behauptung, dass Elektro- und Wasserstofffahrzeuge gleich laut wie Diesel- oder Benzinfahrzeuge seien, ist falsch. Kalifornien hat bereits die Regelung eingeführt, dass Elektrofahrzeuge künstlichen Lärm erzeugen müssen. In der EU wird auch eine entsprechende Vorschrift geplant. Die Grünen warfen uns vor, wir könnten uns nicht entscheiden. Die Stimmenthaltung ist die einzige Lösung.*

Stefan Urech (SVP): *Ich möchte auf die Lehrstunde von Dr. Christoph Luchsinger (FDP) eingehen. Uns wurde vorgeworfen, wir wüssten nicht, was Planwirtschaft ist. Planwirtschaft ist für mich eine Wirtschaft, in welcher mir der Staat vorschreibt, wie viel ich konsumieren darf. Wenn mir der Staat vorschreibt, wie viele Fahrten in einem Quartier generiert werden dürfen, dann handelt es sich um Planwirtschaft. Ich verstehe nicht, was daran eigentümerfeindlich sein soll, wenn wir kritisieren, dass der Staat Eigentümern vorschreibt, wie oft sie ihr Auto nutzen dürfen.*

Christoph Marty (SVP): *Vielleicht müssen wir unsere Enthaltung genauer erklären. Die Situation ist schwierig für uns. Wir fühlen uns dem Kleingewerbe verpflichtet. Für dieses ist ein Mangel an Parkplätzen eine Bedrohung. Wir sind auch gegen planwirtschaftliche Lenkungsinstrumente. Weniger Fahrten sind angeblich ein Gewinn für die Umwelt. Moderne Autos sind emissionsarm. Lärm gehört zu einer Stadt. Der behauptete Gewinn für*

die Umwelt ist ein Scheinargument. Es ist nicht tragbar, dass es dort keine oberirdischen Parkplätze gibt. Hören Sie endlich auf, die Stadt abzuwürgen.

Derek Richter (SVP): Walter Angst (AL) hat gesagt, er habe Ahnung von Marktwirtschaft. Er meinte, es sei nicht tragbar, wenn ein Dauermieter seine Fahrten verkaufen würde. Das ist Marktwirtschaft. Markus Knauss (Grüne) sagte, dass die Ökologie durch das Modell einen Mehrwert erfahre. Das Gegenteil ist der Fall. Die Leute fahren nicht nach Oerlikon, sie fahren in die Agglomeration oder nach Süddeutschland. Schweizer fahren wegen den Preisen, den Parkmöglichkeiten und wegen den Gebühren nach Süddeutschland. Die Busse kostet entweder 7 oder 10 Franken. Wenn wir so weitermachen, bleibt die Schranke eines Tages unten.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR André Odermatt: Wir haben in Neu-Oerlikon ein Fahrtenmodell. Das Modell funktioniert seit über 10 Jahren. Man kann dort wohnen, die Geschäfte funktionieren, niemand trägt eine Zwangsjacke. Es geht nun um die Grundlage in den Sonderbauvorschriften. Das Modell ist mit der Parkplatzverordnung und der Lufthygiene konform. Das Fahrtenmodell steuert über die Fahrten. Mit dieser aktiven Fahrtensteuerung wird ein übermässiges Verkehrsaufkommen verhindert. Werden die Höchstwerte überschritten, müssen Massnahmen ergriffen werden, damit die Vorgaben eingehalten werden. Fahrten können sich so nicht unkontrolliert entwickeln. Was wäre, wenn das Fahrtenmodell abgeschafft würde? Es würde in Neu-Oerlikon ein Problem entstehen. Ohne Fahrtenmodell könnten wir nicht mehr eingreifen und die Anzahl Fahrten würde steigen. Wir befinden uns auf dem richtigen Weg.

Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK HBD/SE beantragt Ablehnung der nachfolgenden Änderungsanträge.

Die Minderheit 1 der SK HBD/SE beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, wird mit Ausnahme der Bestimmungen zum Fahrtenmodell (Art. 27c bis 27i und entsprechend neuem Titel von Kapitel 4 «Parkierung») festgesetzt.

Die Minderheit 2 der SK HBD/SE beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, und einer Sonderklausel unter Artikel 27 (Parkierung und Fahrtenmodell), die privaten Wohnungsmieterinnen und -mietern mit Parkiererlaubnis eine uneingeschränkte Fahrtenzahl zugesteht, wird festgesetzt.

Mehrheit: Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Referent; Vizepräsident Patrick Hadi Huber (SP), Marco Denoth (SP), Dr. Mathias Egloff (SP), Stephan Iten (SVP) i. V. von Präsident Thomas Schwendener (SVP), Christoph Marty (SVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Ursula Näf (SP), Heinz F. Steger (FDP), Stefan Urech (SVP)

Minderheit 1: Gabriele Kisker (Grüne) i. V. von Markus Knauss (Grüne), Referent

Minderheit 2: Andrea Leitner Verhoeven (AL), Referentin; Reto Vogelbacher (CVP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Mehrheit	73 Stimmen
Antrag Minderheit 1	16 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>31 Stimmen</u>
Total	120 Stimmen
= absolutes Mehr	61 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

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

Damit ist beschlossen:

Die geänderten Artikel der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon sind durch die RedK zu überprüfen (Art. 38 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 64 Abs. 1 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

3. VERKEHRSERSCHLISSUNG

4. PARKIERUNG UND FAHRTENMODELL

Art. 27 Verhältnis zur Parkplatzverordnung

¹ Die Parkierung wird unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen nach der im Zeitpunkt des jeweiligen baurechtlichen Entscheides für die Stadt Zürich massgebenden Parkplatzverordnung geregelt.

Art. 27a Anzahl Abstellplätze und deren Anordnung

¹ Die Zahl der minimal erforderlichen bzw. der maximal zulässigen Abstellplätze beträgt in den Baufeldern A1 bis A7, A10, B1 bis B9 sowie C1, C2 und C5 40% bzw. 60%, in den Baufeldern D1 bis D16 25% bzw. 40% und im übrigen Planungsgebiet 40% bzw. 70% des gemäss Parkplatzverordnung ermittelten Normalbedarfs. Für die Nutzweise Wohnen darf die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0.9 Abstellplätze pro Wohnung erhöht werden.

² Die Abstellplätze sind mit Ausnahme der Besucherplätze unterirdisch oder in Parkhäusern gemäss dem Konzept der oberirdischen Parkhäuser (Anhang 7) anzuordnen.

³ Die Abstellplätze für Zweiräder sind nach Möglichkeit zu überdecken.

Art. 27b Aufhebung überzähliger Abstellplätze

Die Aufhebung von Abstellplätzen, welche vor Inkraftsetzung dieser Sonderbauvorschriften (16.05.1998) erstellt wurden und die zulässige Anzahl gemäss den vorstehenden Bestimmungen überschreiten, kann jederzeit angeordnet werden. Solche überzähligen Abstellplätze können bestehen bleiben, wenn sie Dritten als zulässige Abstellplätze dienen oder als Gemeinschaftsanlagen zur Verfügung gestellt und anerkannt werden.

Art. 27c Fahrtenmodell

¹ Wird ein Fahrtenmodell gemäss den nachstehenden Vorschriften umgesetzt, darf von der nutzungsbestimmten Zuordnung der Abstellplätze gemäss Parkplatzverordnung abgewichen werden.

² Ein Fahrtenmodell kann ausschliesslich für das Gesamtareal umfassend die Baufelder A1, A10, B1, B4, B7, B8 sowie D1 bis D16 eingesetzt werden.

Art. 27d Absolute Fahrtenbegrenzung

¹ Im Perimeter des Fahrtenmodells ist ein Gesamtplafond von 2'711'950 Fahrten pro Jahr resp. 2'518'500 Fahrten zur Tages- (06.00-22.00) und 193'450 zur Nachtzeit (22.00-06.00) einzuhalten.

² Zusätzlich sind folgende Teilplafonds einzuhalten:

Baufelder	Parkhäuser	Teilplafonds (max. Fahrten pro Jahr)	
		tags (6.00-22.00)	nachts (22.00-6.00)
A1, A10 B1, B8 B4, B7	Octavo Max Bill Accu	693'500	36'500
D11-D16	Jungholz	365'000	25'550
D1-D3 D4, D5 D6, D7, D8 D9, D10	Parkside Center eleven D7 Nord, D7 Süd Cityport -	1'460'000	131'400

Art. 27e Nutzbare Fahrtenzahl

¹ Die Anzahl nutzbarer Fahrten pro Jahr berechnet sich unter Vorbehalt von Abs. 2 aufgrund der bewilligten Anzahl Abstellplätze, maximal aber aufgrund der Anzahl zulässiger Abstellplätze gemäss Art. 27a, multipliziert mit dem entsprechenden Spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) und der jeweiligen Anzahl Betriebstage.

² Für die Berechnung der nutzbaren Fahrtenzahl ist in den Baufeldern D1 bis D16 bei der Anzahl der nach Inkrafttreten der Bestimmungen über das Fahrtenmodell bewilligten Abstellplätze ein reduzierter Wert von 35% des Normalbedarfs zugrunde zu legen.

³ Je nach Nutzung gelten für die Spezifischen Verkehrspotenziale und die Anzahl der Betriebstage folgende Werte:

Nutzung	SVP	Betriebstage
Wohnen, BewohnerInnen / BesucherInnen	2.5	365
Büro, Beschäftigte	3.5	275
Büro, BesucherInnen	4.0	275
Verkauf, Beschäftigte	2.5	305
Verkauf < 2'000 m ² , Kunden und Kundinnen	12.0	305
Verkauf > 2'000 m ² , Kunden und Kundinnen	18.0	305
Hotel / Restaurant, Beschäftigte	3.5	365
Hotel, Kunden und Kundinnen	4.0	365
Restaurant, Kunden und Kundinnen	8.0	365
Veranstaltungen (Ausstellungen, Messen, Kongresse und dergl.)	6.0	305
Freizeit, Beschäftigte	2.5	365
Freizeit (Kino, Erlebnis...)	8.0	365
Freizeit (Theater)	5.0	365

⁴ Massgebender Zeitpunkt für die Anpassung der Anzahl nutzbarer Fahrten ist die Bezugsbewilligung für die entsprechenden neuen Nutzungen bzw. der Wegfall bisheriger Nutzungen. Die Veränderung der Fahrtenzahl ist pro rata temporis zu berücksichtigen.

Art. 27f Betriebsgesellschaft und Kontrollbehörde

¹ Die in das Fahrtenmodell einbezogenen Abstellplätze sind durch eine von den Grundeigentümern einzusetzende, den Behörden gegenüber verantwortliche Betriebsgesellschaft zu betreiben.

² Die Stadt Zürich bezeichnet eine Kontrollbehörde, welche die Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahl überwacht und der örtlichen Baubehörde allfällige Sanktionen beantragt.

Art. 27g Fahrtenerfassung

¹ Bei allen Parkhäusern sind die Ein- und Ausfahrten durchgehend und nach Tageszeit differenziert zu erfassen.

² Alle übrigen Abstellplätze werden wie folgt erfasst:

- a) Soweit Fahrten durch ein Zählsystem erfasst werden können, werden diese in das Fahrtenmodell integriert.
- b) Abstellplätze, bei welchen die Fahrten zahlenmässig nicht erfassbar sind, werden im Fahrtenmodell mit einem SVP von je 10 Fahrten pro Tag während 365 Tagen pro Jahr belastet.

³ Von dieser Kontrollpflicht ausgenommen sind Anlieferungsfahrten sowie Taxi- und Vorfahrten zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen und Fahrten von Shuttle-Services.

Art. 27h Kontrolle und Berichterstattung

¹ Die Einhaltung der festgelegten Fahrtenlimiten ist mit geeigneten technischen und betrieblichen Mitteln zu kontrollieren. Stichtag für das Fahrtencontrolling ist jeweils der 30. Juni.

² Die Erfassung der Fahrtenzahlen pro Jahr und die Berichterstattung erfolgt durch die Betriebsgesellschaft. Von einer unabhängigen Prüfstelle, die Zugang zu allen mit der Überwachung verbundenen Funktionen und Daten hat, sind die erfassten Fahrtenzahlen zu validieren. Die Betriebsgesellschaft bezeichnet in Absprache mit der Kontrollbehörde eine solche Prüfstelle.

³ Der Kontrollbehörde ist periodisch Bericht zu erstatten. Über Umfang und Art der Berichterstattung erstellt die Behörde nach Anhörung der Betriebsgesellschaft ein Pflichtenheft.

Art. 27i Massnahmen und Sanktionen

¹ Werden die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds (Art. 27d) oder die Anzahl nutzbarer Fahrten (Art. 27e) überschritten, hat die Betriebsgesellschaft mit den Grundeigentümern geeignete Massnahmen zur Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahlen zu koordinieren und festzulegen.

² Werden während zwei aufeinander folgender Jahre die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds oder die Anzahl nutzbarer Fahrten nicht eingehalten, hat die örtliche Baubehörde das Abstellplatzangebot zeitlich und / oder örtlich zu begrenzen oder andere geeignete Massnahmen anzuordnen.

³ Werden während drei aufeinander folgender Jahre die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds oder die Anzahl nutzbarer Fahrten überschritten oder zeichnet sich ab, dass die massgebenden Fahrtenlimiten nicht eingehalten werden können, hat die örtliche Baubehörde geeignete Massnahmen zu deren Einhaltung anzuordnen. Sie kann dabei insbesondere eine Sperrung bzw. den Abbau freiwilliger Abstellplätze und eine nutzungsbestimmte Zuordnung der Abstellplätze anordnen.

5. VERSORGUNG UND ENTSORGUNG

Art. 29 Energie

¹ Neubauten haben mindestens dem Minergie-Standard zu entsprechen oder die Anforderungen der kantonalen Wärmedämmvorschriften um 20 % zu übertreffen. Soweit technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich zumutbar, gilt dies auch für Umbauten. Der Stadtrat ist befugt, bei Änderungen dieses Standards oder der Vorschriften die jeweils aktuelle Fassung für massgeblich zu erklären.

Abs. 2 unverändert

6. FREIHALTEZONEN

7. ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 36 Bestehende Gebäude (Stichtag: 31. Dezember 1995)

Abs.1 unverändert

² Darüber hinaus dürfen bestehende Gebäude für Zwecke der Kultur, der Bildung, des Sports, der Soziokultur und der öffentlichen Verwaltung sowie zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben zwischengenutzt werden, wenn eine hinreichende Erschliessung gewährleistet ist.

Abs. 3-7 unverändert

Art. 37 Bestehende Abstellplätze bzw. Fahrten für die Gebäude 87S und 550 der Baufelder D6 und D7 (Stichtag: 31. Dezember 2009)

¹ Während der Vornahme von baulichen Änderungen oder von Nutzungsänderungen oder bei einer Aufgabe der Nutzung in den Gebäuden Assek.-Nr. 87 am Kurt-Hirschfeld-Weg 8 (Gebäude 87S), und Assek.-Nr. 550

Für an der Birchstrasse 146 und 150 (Halle 550), längstens aber während einer Umbauzeit von 5 Jahren ab Baufreigabe bzw. 2 Jahren ab Aufgabe der Nutzung oder Antritt der neuen Nutzung, dürfen die bisher (Stichtag: 31. Dezember 2009) diesen Gebäuden zugerechneten Abstellplätze bzw. Fahrten weiterhin als Abstellplätze genutzt bzw. als nutzbare Fahrten angerechnet werden.

² Diese von Art. 27e Abs. 4 abweichende Übergangsregelung gilt bis zum 31. Dezember 2023.

Art. 38 Inkrafttreten

Der Stadtrat setzt diese Sonderbauvorschriften nach Rechtskraft der Genehmigung durch die zuständige Direktion in Kraft.

Art. 39 Aufhebung von bisherigem Recht

Mitteilung an den Stadtrat

2896. 2016/396

Weisung vom 16.11.2016: Immobilien Stadt Zürich, Ersatzneubau Alterszentrum Mathysweg, Quartier Albisrieden, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

Für den Ersatzneubau des Alterszentrums Mathysweg, Altstetterstrasse 267, 8047 Zürich, wird ein Objektkredit von Fr. 63 250 000.– bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2016) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

Marcel Savarioud (SP): *In der Stadt leben rund 21 000 Personen, die über 80 Jahre alt sind. Davon wohnt ein Teil in städtischen oder privaten Alters- oder Pflegeinstitutionen. Das sind ungefähr 20 % der Menschen. Die Altersstrategie der Stadt sieht vor, die Anzahl Plätze in den städtischen Alterszentren stabil zu halten. Längerfristig sollen vier Alterszentren, die in den Aussengemeinden stehen, ersetzt werden. Diese Plätze sollen bei Neubauten und Ersatzneubauten innerhalb der Stadt unter optimaler Ausnutzung kompensiert werden. Die meisten Alterszentren sind älter als 35 Jahre und entsprechend instandsetzungs- und modernisierungsbedürftig. Zu diesen gehört auch das Alterszentrum Mathysweg. Wegen seines tiefen Ausbaustandards und den dadurch bedingten aufwendigen Betriebsabläufen und Unterhaltskosten entspricht es nicht mehr unseren heutigen Anforderungen. Der Stadtrat sprach sich für einen Ersatzneubau aus. Der Gemeinderat bewilligte 2015 einen entsprechenden Projektierungskredit. Der geplante Ersatzneubau nutzt das Grundstück besser aus, er bietet Platz für zusätzliche 37 Bewohnerinnen und Bewohner. Der zeitgemässe Wohnstandard wird den heutigen Bedürfnissen älterer Menschen gerecht. Die Erstellungskosten betragen inklusive Reserven 63,25 Millionen Franken. Die Kommission hat das Alterszentrum begutachtet und sich davon überzeugen lassen, dass ein Ersatzneubau die beste Lösung ist. Die jetzigen Zimmer sind klein und nicht behindertengerecht ausgebaut. Für 27 Bewohnende steht lediglich eine Dusche zur Verfügung, es fehlt zudem ein Bettenlift. Die Kommissionsberatung hat sich vor allem um den Ausbau eines neuen Alterszentrums gedreht. Bei der Weiterbearbeitung des Siegerprojekts wurde ein Lift eingespart und der ursprünglich verglaste Lichthof umgestaltet. Dies hat zu Diskussionen geführt. Die Kommission beantragt die Unterstützung der Weisung.*

Weitere Wortmeldungen:

Rolf Müller (SVP): *Wir wechseln von der Enthaltung zur Mehrheit.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements Stellung.

STR Claudia Nielsen: *Dieses Geschäft ist sehr bedeutsam. Über dieses Geschäft wurde sehr lange nachgedacht, damit die beste Lösung gefunden werden konnte. Es freut mich für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner. Es war sehr eindrücklich zu sehen, was es bedeutet, wenn man in einer veralteten Infrastruktur lebt. Niemand will an einem Ort wohnen, wo sich 27 Leute eine Dusche teilen müssen. Diejenigen, die jetzt in diesem Alterszentrum leben, müssen ausziehen und die Leute wissen nicht, ob sie zurückkehren können. Es braucht eine saubere Planung. Wo sollen die jetzigen Bewohner hingehen? Wo werden die Mitarbeiter arbeiten? Die Altersstrategie der Stadt sieht vor, dass die bestehenden Plätze gehalten werden können. Dafür muss man investieren. Wir müssen in das Personal und die Infrastruktur investieren. Ich bin froh, dass der Gemeinderat dies mitträgt.*

Schlussabstimmung

Die SK GUD beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Zustimmung: Marcel Savarioud (SP), Referent; Vizepräsidentin Elisabeth Schoch (FDP), Marcel Bührig (Grüne), Dorothea Frei (SP) i. V. von Joe A. Manser (SP), Eduard Guggenheim (AL) i. V. von Dr. David Garcia Nuñez (AL), Eva Hirsiger (Grüne), Raphael Kobler (FDP), Guy Krayenbühl (GLP), Mathias Manz (SP) i. V. von Marion Schmid (SP), Barbara Wiesmann (SP)

Enthaltung: Präsident Rolf Müller (SVP), Dr. Thomas Monn (SVP), Thomas Osbahr (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK GUD mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für den Ersatzneubau des Alterszentrums Mathysweg, Altstetterstrasse 267, 8047 Zürich, wird ein Objektkredit von Fr. 63 250 000.– bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2016) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 17. Mai 2017 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

2897. 2017/122

Postulat von Joe A. Manser (SP), Marcel Savarioud (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 03.05.2017:

Ersatzneubau Mathysweg, Gestaltung und Ausführung der beiden Lichthöfe gemäss Wettbewerbsprojekt sowie mit durchgehenden Handläufen

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

Joe A. Manser (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2884/2017): Das Postulat ist notwendig, weil wir feststellen, dass das Projekt nach dem Wettbewerb verschlechtert wurde. Es wurde ein Lift gestrichen und die Gestaltung der Lichthöfe massiv verschlechtert. Ich bin der Ansicht, dass das Amt für Hochbauten seiner Sorgfaltspflicht ungenügend nachgekommen ist. Der Bau eines Alterszentrums hat zum Ziel, Wohnraum zu schaffen. Es geht nicht um eine Versorgungsinstitution für 120 Menschen. Ein Alterszentrum ist ein Ort, an dem ein Lift eine wichtige Rolle spielt. Das Amt für Hochbauten hat den Stellenwert und die Bedeutung unterschätzt. Es werden 100 000 Franken eingespart. Im Verhältnis zum gesamten Objektkredit handelt es sich um eine lächerliche Summe. Der Gemeinderat wurde vor eine geschaffene Tatsache gestellt. Eine Korrektur ist nicht mehr so einfach möglich. Bei der zweiten Verschlechterung, also der Schaffung der Lichthöfe wäre dies jedoch möglich. Es wird ein bekannter Gebäudetypus subtil positiv weiterentwickelt. Es wurde geschaut, dass es nicht langweilige Verteilzonen gibt. Korridore führen im ursprünglichen Projekt zu einem Laubengang, der rund um die zwei Lichthöfe führt. Die Lichthöfe bekommen die Qualität zweier interner Dorfplätze. Dies ist wichtig für die Lebensqualität. Viele Bewohner verlassen das Haus bei schlechtem Wetter nicht mehr. Im überarbeiteten Projekt wurden die Laubengänge durch Mauern mit Fenstern, die Schiessscharten ähneln, ersetzt, die Umgänge um die Lichthöfe wurden zu Korridoren degradiert. Der Stellenwert der Aufenthaltsqualität wurde falsch eingeschätzt. Alle konsultierten Altersfachleute, Architekten und Laien sind der Ansicht, dass es sich um eine massive Verschlechterung handelt. Die Begründung in der Kommission war sehr diffus, sie wurde immer wieder verändert. Sie wirkt nicht glaubhaft. Um diese Verschlechterung zu korrigieren, ist dieses Postulat notwendig.

Rolf Müller (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat aus folgenden Gründen ab: Wir glauben nicht, dass der Gesamtkredit durch eine solche Ausführung eingehalten werden kann. Im Gegensatz zu Joe A. Manser (SP) sind wir überzeugt, dass uns dies in der Kommission klar aufgezeigt wurde. Auch die Aussagen des zuständigen Stadtrats halten wir für glaubwürdig. Baukreditreserven sind Reserven, die nicht bereits vor Baubeginn gebraucht werden sollten. Wird das Postulat angenommen, besteht die Gefahr, dass die Zielkosten und der Objektkredit explodieren. Es wurde klar aufgezeigt, dass Mehrkosten in der Höhe von rund 800 000 Franken entstehen würden. Somit wären die bereits erwähnten Zielkosten gefährdet. Die hohen Unterhaltskosten und die Hitzeentwicklung sind zu beachten.

Weitere Wortmeldungen:

Eduard Guggenheim (AL): Wahrscheinlich bin ich der Verursacher des Postulats. Es handelt sich um ein gutes Projekt. Wir haben das Projekt in der Kommission geprüft, dabei ist mir aufgefallen, dass die Gänge um die Lichthöfe sehr eng und abgeschlossen sind. Dies erinnert mich an Gefängnishöfe. Das kann man alten Leuten nicht zumuten. Deshalb haben wir überlegt, wie wir den Vorstoss vorbringen wollen. Daraus ist das Postulat entstanden. Joe A. Manser (SP) hat dargelegt, wo die Vorteile liegen. Ich glaube, dass die Ausführung entsprechend des ursprünglichen Wettbewerbsprojekts den Kostenrahmen erreichen wird.

Raphael Kobler (FDP): Grundsätzlich erscheint es kritisch, wenn sich der Gemeinderat zu stark in die Detailplanung einmischt. Auch uns erscheint das Bauvorhaben, wie es am Anfang im Wettbewerb vorgestellt wurde, eher an den Bedürfnissen der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner orientiert zu sein. Gerade die offene Gestaltung des Lichthofs wurde als grosser Vorteil präsentiert.

Joe A. Manser (SP): *Man darf die Bedeutung eines solchen Objekts nicht unterschätzen. Ich möchte als Architekt auf die Kosten eingehen. Selbstverständlich ist die Umsetzung nicht gratis. In der Kommission wurde eine Zahl genannt, die wiederholt erhöht wurde. Die Frage, ob es möglich wäre, eine Lösung zu finden, muss ich dezidiert bejahen. Der Objektkredit umfasst etliche Positionen, die alle Reserven umfassen. Die Umsetzung ist sicher innerhalb des Projektkredits möglich.*

Das Postulat wird mit 100 gegen 18 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2898. 2016/248

Weisung vom 29.06.2016:

Gesundheits- und Umweltdepartement, Volksinitiative «Nachhaltige und faire Ernährung», Ablehnung

Antrag des Stadtrats

Zuhanden der Gemeinde:

Die Volksinitiative «Nachhaltige und faire Ernährung» wird abgelehnt.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit zum Antrag des Stadtrats:

Elisabeth Schoch (FDP): *Bei dieser Weisung geht es um eine Volksinitiative, die die Gründung einer Stiftung forderte. Es geht darum, dass nachhaltige, pflanzliche Ernährung gefördert werden soll. Man will neue Bewilligungskriterien für Veranstaltungen bezüglich Angeboten an veganen Spezialitäten. Man will vegane und vegetarische Ernährungsangebote in öffentlichen Anstalten mit mindestens einem veganen Menu fördern. Der Stadtrat lehnt die Initiative ab, weil in diesem Bereich bereits sehr viel getan wurde. Im Rahmen der Bemühungen um die 2000-Watt-Gesellschaft ist die Ernährungsfrage bereits enthalten und deshalb werden bereits sehr viele Projekte umgesetzt. In allen Personalrestaurants werden bereits vegetarische Menus angeboten. Es gibt ein Menu Plus, das auf CO₂-Reduktion ausgerichtet ist. In den Spitälern, Alters- und Pflegeheimen werden täglich vegetarische Menus angeboten. Es gibt in den Alterszentren einen fleischlosen Tag. Es gibt Ernährungsrichtlinien für Schulen, es gibt Erlebnismonate und es gibt Mitwirkung bei Food Zürich. Es wird bereits sehr viel gemacht, deshalb ist die Initiative obsolet. In den städtischen Verpflegungsanstalten wird sehr viel gemacht, damit kein Food Waste entsteht. Die Volksinitiative wird von den Grünen unterstützt und die Grünen haben auch einen Gegenvorschlag.*

Kommissionsminderheit zum Antrag des Stadtrats:

Eva Hirsiger (Grüne): *Der Zusammenhang zwischen unserer Ernährung, den Treibhausgasemissionen und weiteren Umwelt- und Sozialthematiken ist immer präsenter in der Öffentlichkeit. Die Präsenz und das Bewusstsein in der Bevölkerung stehen in keinem Verhältnis zum Ausmass der Emissionen und zum Verbesserungspotential. Eine Studie aus dem Jahr 2011 zeigt, dass die Ernährung einen Drittel unserer Umweltbelastung ausmacht. Das Einsparpotential ist sehr gross und einfach umzusetzen. Man muss auf einige einfache Grundsätze achten. Es soll keine Flugimporte geben, sondern stattdessen saisonale und regionale Produkte, es soll auf beheizte Treibhäuser verzichtet werden und es sollen weniger tierische Produkte konsumiert werden. Tierische Produkte*

gehören zu den Hauptursachen des Klimawandels. Die Problematik ist zu gross, als dass auf politische Massnahmen verzichtet werden könnte. Nicht nur Treibhausgasemissionen, Gewässerbelastungen und der enorme Bodenverbrauch sind Auswirkungen unseres Fleischkonsums. Fleischkonsum verursacht auch globale Probleme. Die riesigen Soja- und Maisplantagen in Südamerika dienen fast ausschliesslich der Produktion von Tierfutter für die Fleischproduktion. Regenwald wird abgeholzt, Kleinbauern verlieren ihr Land, es gibt eine Nährstoffdrift von Südamerika nach Europa. Würde auf diesen Flächen nicht Tierfutter, sondern Nahrung, die direkt für Menschen vorgesehen ist, produziert, könnte man weitere vier Milliarden Menschen ernähren. Die Verteilproblematik kommt selbstverständlich hinzu. Das, was wir hier essen, hat einen direkten Zusammenhang mit der Welthungersituation. Die Initiative schreibt niemandem etwas vor. Wir wissen alle, dass Essen ein sehr emotionales Thema ist und auch ein Genuss sein soll. Ein Genuss kann aber nur ein Genuss sein, wenn man weiss, dass man damit nichts zerstört. Die Initiative will niemandem etwas vorschreiben. Sie zielt darauf ab, dass das Angebot an nachhaltiger Ernährung besser wird. Vor allem soll das Bewusstsein in der Bevölkerung erhöht werden.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag neue Dispositivziffer 2:

Marcel Bührig (Grüne): Der Gegenvorschlag ist die logische Folge einer solchen Initiative. Wir streben einen Kompromiss zwischen Initiativgegnern und -Befürwortern an. Das Thema ist emotional, aber man muss es in der Politik angehen. Der Gegenvorschlag ist eine sinnvolle Ergänzung des 2000-Watt-Artikels. Eine Debatte über Klimawandel und die 2000-Watt-Gesellschaft ist ohne das Behandeln von Ernährungsfragen keine richtige Diskussion. Ernährung ist ein elementarer Bestandteil. Wir wollen, dass die Stadt eine gewisse Grundlage erhält, um in diesem Bereich aktiver zu werden. Die Ernährungsfrage ist wichtig, Ein Drittel der Umweltbelastung ist auf die Ernährung zurückzuführen. Es geht nicht um Bevormundung. Es geht um Informationen und Fakten. Wir müssen der Bevölkerung die relevanten Informationen und Fakten anbieten, damit sie entscheiden kann, wie sie ihre Ernährung gestalten will. Die Menschen sollen anhand wissenschaftlicher Fakten entscheiden können. Der Gegenvorschlag gibt dem Stadtrat und der Stadtverwaltung die Möglichkeit, umfassend über das Thema zu informieren und Aufklärungsarbeit zu leisten. Die Bevölkerung ist sich noch nicht bewusst, welchen Einfluss auf das Klima die eigene Ernährung hat. Information und Aufklärung ist der wichtigste Schritt in der Energie- und Klimadebatte. Wenn man die Bevölkerung mit wissenschaftlichen Fakten und Informationen dazu bringt, eigene Gewohnheiten zu hinterfragen, hat man bereits einen grossen Schritt hin zu einer klimafreundlichen Stadt getan.

Elisabeth Schoch (FDP): Die Minderheit ist der Ansicht, dass es um einen Bevormundungsartikel geht. Wir sind der Ansicht, dass im 2000-Watt-Artikel eine Legitimation für Informationsveranstaltungen bereits vorhanden ist. Dies sagt die Stadträtin selbst, indem sie darlegt, was sie alles macht. Soll diese Kompetenz ausgedehnt werden, dann entwickelt sich das in Richtung Bevormundung. Ein Gegenvorschlag ist unnötig.

Weitere Wortmeldungen:

Marion Schmid (SP): Wir von der SP unterstützen in beiden Dispositivpunkten die Mehrheit der Kommission. Im Dispositivpunkt 1 sind wir mit dem Stadtrat einig, dass die Volksinitiative zur Ablehnung empfohlen werden sollte. Die Gründe für die Ablehnung sind vielfältig. Erstens sind wir der Ansicht, dass der Vorschlag des Initiativkomitees zu stark auf die Reduktion tierischer Erzeugnisse fokussiert. Andere wichtige Faktoren für die Nachhaltigkeit, wie zum Beispiel die Regionalität, Saisonalität, die Transportfrage, Produktionsbedingungen der Lebensmittel oder das Thema Food Waste werden

nicht berücksichtigt. Zweitens anerkennen wir, dass die Stadt heute vor allem bei den eigenen Angeboten bereits sehr viel unternimmt, um die Nachhaltigkeit in der Ernährung zu fördern. In der Kommission wurde uns dies anschaulich dargelegt. Drittens sind wir der Ansicht, dass die Massnahmen, welche das Initiativkomitee vorschlägt, nicht ziel führend sind. Die Stiftung erscheint uns unnötig und teuer. Die Auflage für ein veganes Angebot bei Veranstaltungen ist unserer Ansicht nach nicht umsetzbar, wenn man beispielsweise an ein Schützenfest denkt. Trotzdem anerkennen wir das zugrundeliegende Anliegen als wichtig und berechtigt. 2008 wurde die 2000-Watt-Gesellschaft verankert. Der Fokus für die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft lag bislang vor allem auf der Energieversorgung, auf energetischem und verdichtetem Bauen und auf der Mobilität. In diesen Bereichen unternehmen wir viel. Viele Menschen gehen oft davon aus, dass diese Faktoren für nachhaltiges Verhalten entscheidend sind. Ich habe mein ökologisches Gewissen damit beruhigt, dass ich immer Ökostrom einkaufe, in einer 2000-Watt-Siedlung lebe, nicht mit dem Auto fahre und sehr wenig fliege. Im Rahmen der Beratung dieses Geschäfts in der Kommission habe ich angefangen, mich mit dieser Thematik intensiver auseinanderzusetzen. Ich musste mir eingestehen, dass es nicht so einfach ist. Ich bin überzeugte Karnivorin. Ich esse gerne und viel Fleisch. Dies hat einen grösseren Einfluss auf meinen ökologischen Fussabdruck als mein Verkehrsverhalten und meine Lebensweise. Die Ernährung macht über einen Drittel der Umweltbelastung aus. Es scheint uns sinnvoll, mehr Sensibilisierung und Information zu betreiben. Den Leuten zu sagen, was sie tun sollen, wird nicht zum Ziel führen. Es braucht ein attraktives Angebot. Dass dies möglich ist, lässt sich in der Stadt beweisen. Mit dem Restaurant Hiltl haben wir das weltweit älteste vegetarische Restaurant. Die steile Erfolgskurve zeigt, dass viele Leute bereit sind, ihr Ernährungsverhalten anzupassen und sich auf vegetarische und vegane Ernährung einzulassen. Wir sind der Ansicht, dass ein grosses Potential besteht. Deshalb unterstützen wir den Gegenvorschlag, der das Anliegen der Initiative aufnimmt und unnötige Einschränkungen vermeidet.

Guy Krayenbühl (GLP): *Wir lehnen die Volksinitiative ebenfalls ab. Wir teilen die Meinung des Stadtrats, dass die von den Initianten vorgesehenen Massnahmen nicht ziel führend sind. Die Errichtung einer Stiftung ist nicht sinnvoll, da bereits entsprechende Institutionen bestehen. In den städtischen Verpflegungsbetrieben wird bereits heute auf ein ausgewogenes und nachhaltiges Angebot geachtet. Die Förderung einer ausschliesslich veganen Ernährung durch Vorschriften oder Auflagen erachten wir aus liberaler Sicht als bevormundend. Uns ist bewusst, dass eine nachhaltige und faire Ernährung ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt ist. Insbesondere für das Erreichen der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ist dies wichtig. Dazu braucht es aber nicht nur eine vegane Ernährung, es müssen auch andere Aspekte berücksichtigt werden, so zum Beispiel die Verwendung von Nahrungsmitteln aus der Region, die Saisonalität von Produkten und die Vermeidung von Food Waste. Die Initianten kommen durch die Fokussierung auf die vegane Ernährung ihrem Anspruch auf eine umfassende nachhaltige, gesunde und faire Ernährung nicht nach. Wir unterstützen aber den Gegenvorschlag der Grünen. Diese Ergänzung in der Gemeindeordnung ist zielführend.*

Thomas Osbahr (SVP): *Im Änderungsantrag wird verlangt, dass der Artikel in der Gemeindeverordnung um eine weitere Ziffer ergänzt werden soll. Es wird verlangt, umweltschonende Ernährung zu fördern und über den Einfluss der Ernährung auf das globale Klima zu informieren. Wie bereits in der Weisung beschrieben wurde, ist man bereits jetzt bemüht, auf umweltschonende Ernährung zu achten. Ob es Informationen über den Einfluss von Ernährung auf das globale Klima braucht, ist fraglich. Wir finden die zusätzliche Ziffer unnötig.*

Eduard Guggenheim (AL): *Ich bin Vegetarier, trotzdem lehnen ich und die AL die Dispositivziffer 1 und 2 ab. Über weite Strecken kann man mit den Befürwortern einver-*

standen sein, dennoch ist der Vorstoss nicht haltbar. Die Volksinitiative ist gut gemeint, aber sie geht zu weit. Man darf nicht bis ins letzte Detail vorschreiben, was man tun darf. Sie ist belehrend und dadurch unangenehm. Die Stadt bemüht sich in ihren Betrieben bereits jetzt um gesunde, vegane und vegetarische Ernährung. Eine Stiftung ist nicht Aufgabe der Stadt. Wenn man auf vegetarische Öle ausweicht, landet man beim Palmöl. Was das bedeutet, ist bekannt. Damit fördern wir grossflächig die Zerstörung anderer Kulturen und des Regenwalds. Schauen Sie sich dazu die neuen vegetarischen Produkte der Migros an. Dort wird fast überall Palmöl eingesetzt. Die Dispositivziffer 2 lehnen wir ab, da sie nicht besser ist. Es wird auf eine Stiftung verzichtet, der Vorstoss gehört jedoch auch nicht zum 2000-Watt-Artikel.

Roger Liebi (SVP): Ich möchte bekannt geben, dass ich mich dazu bekenne, ein schlechter Mensch zu sein. Ich fliege gerne, ich fahre Auto, ich esse gerne Fleisch, ich trinke gerne spanischen und französischen Wein, ich mag Moules Frites, ich mag Vieles, das ich dann nicht mehr tun dürfte. Wenn die Vorlage durchkäme, dürfte ich bald keine Muscheln mehr essen, ich dürfte keinen spanischen Wein mehr trinken. Ich bin lieber ein schlechter Mensch als ein Gutmensch. Sie haben verschiedene Kreise aufgezeigt. Es wurde über gesunde Ernährung gesprochen. Ich möchte zu bedenken geben, dass auch in diesem Rat nicht diejenigen sitzen, die sich am gesündesten ernähren. Dazu müsste der Rat mit gutem Beispiel vorangehen. Wenn man der Stimmbevölkerung bei der 2000-Watt-Abstimmung gesagt hätte, dass man ihr künftig vorschreiben würde, was sie essen dürfe, dann wäre die Vorlage damals nicht angenommen worden. Sie sagen, es handle sich um keine Verpflichtung. Der Gegenvorschlag soll in die Gemeindeordnung einfließen. Es handelt sich somit um einen Verfassungsgrundsatz für die Stadt. Was passiert, wenn die Forderung nicht eingehalten wird? Der Eingriff in die Freiheit der Menschen ist unglaublich. Ich frage mich, welches Menschenbild Sie vertreten. Ich fühle mich, so wie ich esse, sehr gut.

Elisabeth Schoch (FDP): Die FDP wird die Initiative und den Gegenvorschlag ablehnen. Wir sind gegen weitere Bevormundung. Im Gesetz gibt es genügend Anhaltspunkte für Informationsveranstaltungen.

Marcel Bührig (Grüne): Ich war bei der Ausarbeitung des Gegenvorschlags dabei. Ich habe offenbar den Teil, in dem verboten wird, spanischen Wein zu trinken, überlesen. Es geht nicht um Bevormundung, es geht um Information und Aufklärung. Es geht im Gegenvorschlag nicht um Regelungen, es geht auch nicht darum, dass Menschen, die sich nicht so ernähren, schlecht oder böse sind. Es geht um die Förderung von Informationen. Es geht nicht um Bevormundung.

Reto Vogelbacher (CVP): Gesunde Ernährung ist unserer Ansicht nach vielfältig. Fleisch gehört dazu. Das bedeutet nicht, dass ich zum Frühstück, Mittag- und Abendessen ein Steak esse. Eine Einschränkung finden wir jedoch unangebracht. Marcel Bührig (Grüne) hat gesagt, es gehe um Informationen. Informationen können auch Belehrungen sein. Die CVP ist gegen Vorschriften zur Verpflegung. Wir werden mit der FDP und SVP stimmen.

Simon Kälin (Grüne): Ich ergänze im Namen des Initiativkommittees einige Aspekte. Es wurde von Bevormundung gesprochen. Ich frage mich, ob Sie den Initiativtext gelesen haben. Es ist absurd, wie uns Illiberalität und Bevormundung vorgeworfen wird. Es geht um die Ausweitung des Angebots. Eine Ausweitung des Angebots ist etwas, was Liberale eigentlich mögen. Die Bevölkerung erhält die Möglichkeit, zu wählen, was sie essen möchte. Wenn heute ein Veganer in ein normales Geschäft geht, hat er kaum Auswahl. In letzter Zeit sind in der Stadt einige Restaurants entstanden, die zeigen, dass die Initiative nicht völlig falsch liegen kann. An der Rämistrasse ist eine vegane

Mensa entstanden. Es herrscht dort sehr grosser Andrang. Das ist ein Thema bei jungen Leuten. Vor allem gebildete, junge Frauen ernähren sich heute oft vegan. Ich bin Vegetarier. Für mich ist klar, dass die vegane Ernährung das Gebot der Stunde ist. Dies gilt auch, wenn man Klimaschutzfragen anschaut. Gleichzeitig sind die Umweltfolgen des Fleischkonsums eines der am stärksten tabuisierten Themen. Sogar grosse Umweltorganisationen haben sich lange Zeit nicht getraut, das Thema anzusprechen. Sie fürchteten Unterstützer und Sponsoren damit vor den Kopf zu stossen. Die Umweltfolgen des Fleischkonsums sind nicht bestreitbar. Die Fakten sind klar. Ernährung ist kein einfaches Thema. Wenn man in einem Geschäft aus einer riesigen Auswahl auswählen soll, dann ist das nicht einfach. Die App Code Check kann hierbei unterstützend wirken. Es geht um richtig oder falsch. Es geht uns nicht um Moral. Ich möchte darauf hinweisen, dass das Tierwohl ebenfalls berücksichtigt werden muss.

Walter Angst (AL): *Ich verstehe die dem Gegenvorschlag zugrundeliegende Absicht. Damit soll der Initiative ein ehrenvoller Rückzug ermöglicht werden. Sie schlagen vor, den Artikel in die Gemeindeordnung aufzunehmen. Marcel Bührig (Grüne) hat erläutert, dass es nicht um Markteingriffe geht. Es geht nur um Informationen. Es geht um Posten, über die wir immer wieder in der Budgetdebatte diskutieren. Es geht etwa um eine Million pro Jahr. Ich plädiere für eine gewisse Zurückhaltung in der Ausformulierung der Gemeindeordnung. Andernfalls laufen wir Gefahr, dass dies so interpretiert wird, dass damit gebundene Ausgaben möglich werden. Wenn die Kommissionsberatung dazu geführt hat, dass Leute mit ihrem Konsum bewusster umgehen, ist das gut. Dazu braucht es keinen Eintrag in der Gemeindeordnung. Es geht um andere Strukturen des Wirtschaftens und nicht um einen Eintrag in der Gemeindeordnung.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Es braucht keine Vorschriften, es geht um natürliche Reaktionen. Einen Wein, den Indianer in Arizona anbauen, trinkt man nicht so oft, weil er schlecht erhältlich ist. An dieser Debatte ist ärgerlich, dass es um das grüne Prinzip der Bevormundung und des Zwangs geht. Das haben wir nicht nötig.*

Samuel Balsiger (SVP): *Die Grünen wissen auf 0,5° C genau, wie sich die Temperaturen bis 2050 entwickeln werden. Sie schaffen es aber nicht, zwei Zeilen des eigenen Textes zu verstehen. Im Vorstoss steht, dass es um die Förderung der umweltschonenden Ernährung geht. Es geht um einen Auftrag, den die Stadt umsetzen muss. Wenn dieser Auftrag nicht erfüllt wird, dann muss man Gegenmassnahmen ergreifen. Man muss dann in die Freiheit des Bürgers eingreifen. Es ist bedenklich, dass Sie die Diskussion über den Klimaschutz dominiert haben und beim Verständnis von zwei Sätzen scheitern.*

Michael Schmid (FDP): *Samuel Balsiger (SVP) hat das Problem auf den Punkt gebracht. Ich fange auch mit einem Geständnis an. Ich gehe genauso gerne ins Churrasco wie ins Hiltl. Ich brauche keine Vorschriften der Stadtverwaltung dazu, welches Restaurant richtiger ist. Mit Ihrer Argumentation, derzufolge es um Information und Aufklärung geht, überzeugen Sie uns nicht. Sie lenken damit vom Zweck ab. Wenn es sich tatsächlich um ein solches Problem handelt, das so intensiv mit Gemeindeordnungsbestimmungen bekämpft werden muss, dann müssen die geforderten Ziele erreicht werden. Andernfalls müssen weitere Forderungen anschliessen. Dies ist in der Initiative bereits jetzt enthalten. Gemäss Initiative wäre die Stadt verpflichtet, die Bewilligung für Veranstaltungen an ein angemessenes Angebot an veganen Speisen zu knüpfen. Sie greifen direkt ein und machen Vorschriften. Im Gegenvorschlag ist es nicht so deutlich, aber auch dort geht es um die Förderung der umweltschonenden Ernährung und die Information über den Einfluss der Ernährung auf das globale Klima. Wenn die Förderung keine Wirkung zeigt, dann werden weitere Massnahmen gefordert.*

Guido Hüni (GLP): *Ich bin ein interessierter Bürger und ich interessiere mich für die Zusammenhänge beim Klima. Es ist klar, dass es einen kausalen Zusammenhang zwischen der Ernährung und dem CO₂-Ausstoss gibt. Es gibt ein nicht zu unterschätzendes Optimierungspotential. Nun stellt sich die Frage, was man damit tun will. Man kann desinteressiert sein oder man kann schauen, welche Massnahmen zielführend sein könnten. Letzteres passiert in dieser Vorlage. Es geht um eine Förderung umweltschonender Ernährung und Aufklärung. Wenn ich meinen Kindern die Klimaerwärmung erkläre und darlege, dass die Ernährung eine grosse Rolle spielt, dann sind meine Kinder dafür, etwas gegen die Klimaerwärmung zu unternehmen. Wenn man einmal auf diese Epoche zurückblicken wird, dann werden unsere Kinder vielleicht fragen, warum wir nichts getan haben, obwohl wir die Zusammenhänge gekannt haben. Das ist so ähnlich wie die Zusammenhänge zwischen Zucker und Karies. Heute gibt es deutlich weniger Prothesen als vor 50 Jahren. Wir sind auch gegen Zwangsmassnahmen. Es geht um Aufklärung. So geht es auch um den Umstand, dass fettfreie Nahrungsmittel nicht weniger Kalorien, aber mehr Zucker haben. Ist es falsch, wenn der Konsument über solche Dinge aufgeklärt wird? Ich bin froh, wenn ich die Zusammenhänge kenne und mich dann bewusst entscheiden kann. Ich kann mich auch bewusst für einen SUV entscheiden und mehr zahlen. Das ist vertretbar und kein starker Einschnitt in die persönliche Freiheit.*

Thomas Osbahr (SVP): *Es geht um die Förderung der umweltschonenden Ernährung und um Informationen über den Einfluss der Ernährung auf das Klima. Wenn jemand ein Quartierfest macht, dann muss er künftig schauen dass es vegane, vegetarische und normale Angebote gibt. Es gibt immer mehr Auflagen.*

Roger Liebi (SVP): *Ich beantrage eine Abstimmung unter Namensaufruf. Ich will wissen, wer den Leuten vorschreiben will, wie sie sich ernähren sollen.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Claudia Nielsen: *Essen ist ein wichtiges Thema für das Wohlbefinden. Es ist aber auch ein wichtiges Thema für die Umwelt. Der Einfluss auf die Umwelt ist bedeutend grösser als bislang angenommen. Der Umstand, dass man dies weiss, ist der Tatsache zu verdanken, dass es immer mehr Informationen gibt. Man weiss immer besser, wer sich auf welche Weise ernährt und welche Auswirkungen die Ernährung hat. Wir wissen nicht, auf welche Weise sich die städtischen Angestellten ernähren. Wir wollen dies auch nicht wissen. Ernährung ist wichtig und hat einen grossen Einfluss. Über die Ernährung können wir alle auch selbst Einfluss nehmen. Ich bewundere alle, die konsequent sind und sich zum Beispiel überlegen, welche Folgen der Einsatz von Palmöl nach sich zieht. Es wurde sehr viel dazu gesagt. Nicht alle sind so konsequent und es ernähren sich nicht alle so, wie es gesund wäre. Der Stadtrat bringt der Volksinitiative grosse Sympathie entgegen. Wir haben Ihnen dargelegt, weshalb der Stadtrat die Volksinitiative ablehnt. In der Kommission wurde ausführlich über den Gegenvorschlag diskutiert. Man kann sehr viel in die Gemeindeordnung aufnehmen. Es ist zu bezweifeln, dass dadurch die gewünschten Effekte erreicht werden. Über mögliche Auswirkungen bestimmen Sie. Der Stadtrat wird aufgefordert, etwas zu prüfen. Der Stadtrat budgetiert dann etwas und der Gemeinderat streicht es im Dezember wieder. Wenn Sie sich für diesen Satz in der Gemeindeordnung stark machen, dann lassen Sie uns unsere Arbeit machen. Lassen Sie uns neue Erkenntnisse gewinnen und Anpassungen in unseren Betrieben durchführen. Das kostet alles Geld.*

Änderungsantrag, neue Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK GUD beantragt folgende neue Dispositivziffer 2 (Der Antrag des Stadtrats wird zu Dispositivziffer 1):

2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Nachhaltige und faire Ernährung» vom 12. Oktober 2015 beschlossen:

Art. 2^{ter} Abs. 2 GO (neu): d) die Förderung der umweltschonenden Ernährung und die Information über den Einfluss der Ernährung auf das globale Klima.

Die Minderheit der SK GUD beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Marcel Bührig (Grüne), Referent; Dorothea Frei (SP) i. V. von Joe A. Manser (SP), Eva Hirsiger (Grüne), Guy Krayenbühl (GLP), Mathias Manz (SP) i. V. von Marion Schmid (SP), Marcel Savarioud (SP), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit:	Vizepräsidentin Elisabeth Schoch (FDP), Referentin; Präsident Rolf Müller (SVP), Raphael Kobler (FDP), Dr. Thomas Monn (SVP), Thomas Osbahr (SVP)
Enthaltung:	Eduard Guggenheim (AL) i. V. von Dr. David Garcia Nuñez (AL)

Roger Liebi (SVP) beantragt Abstimmung unter Namensaufruf.

Der Rat stimmt dem Antrag von Roger Liebi (SVP) mit 87 Stimmen zu. Somit ist das Quorum von 30 Stimmen gemäss Art. 41 Abs. 1 GeschO GR erreicht.

Abstimmung gemäss Art. 41 GeschO GR:

Abstimmungsprotokoll				
Platz#	Name	Vorname	Partei	Stimme
088	Akyol	Ezgi	AL	NEIN
171	Albrecht	Patrick	FDP	NEIN
084	Angst	Walter	AL	NEIN
138	Anken	Walter	SVP	NEIN
013	Aubert	Marianne	SP	JA
092	Babini	Mario	parteilos	NEIN
137	Balsiger	Samuel	SVP	NEIN
063	Bär	Linda	SP	JA
141	Bartholdi	Roger	SVP	NEIN
105	Baumann	Markus	GLP	JA
168	Baumer	Michael	FDP	NEIN
018	Beer	Duri	SP	JA
114	Bertozzi	Roberto	SVP	NEIN
133	Bodmer	Onorina	FDP	NEIN
031	Brander	Simone	SP	--
119	Brunner	Alexander	FDP	NEIN
052	Bührig	Marcel	Grüne	JA
165	Bürger	Pablo	FDP	NEIN
069	Bürgisser	Balz	Grüne	JA
002	Bürki	Martin	FDP	NEIN
176	Bürlimann	Martin	SVP	NEIN
033	Denoth	Marco	SP	JA

009	Diggelmann	Simon	SP	JA
004	Egger	Heidi	SP	JA
167	Egger	Urs	FDP	NEIN
130	Egli	Andreas	FDP	NEIN
030	Egloff	Mathias	SP	JA
061	Erdem	Niyazi	SP	JA
127	Fehr	Urs	SVP	NEIN
008	Fischer	Renate	SP	JA
015	Frei	Dorothea	SP	JA
045	Früh	Anjushka	SP	JA
099	Garcia	Isabel	GLP	JA
087	Garcia Nuñez	David	AL	--
027	Glaser	Helen	SP	JA
135	Götzl	Martin	SVP	NEIN
020	Graf	Davy	SP	JA
082	Guggenheim	Eduard	AL	NEIN
048	Helfenstein	Urs	SP	JA
072	Hirsiger	Eva	Grüne	JA
011	Huber	Patrick Hadi	SP	JA
143	Hungerbühler	Markus	CVP	NEIN
160	Hüni	Guido	GLP	JA
116	Huser	Christian	FDP	NEIN
175	Hüssy	Kurt	SVP	--
108	im Oberdorf	Bernhard	SVP	NEIN
123	Iten	Stephan	SVP	NEIN
039	Kälin	Simon	Grüne	JA
014	Käppeli	Hans Jörg	SP	JA
086	Kirstein	Andreas	AL	NEIN
025	Kisker	Gabriele	Grüne	JA
118	Kleger	Thomas	FDP	NEIN
026	Knauss	Markus	Grüne	--
147	Kobler	Raphael	FDP	NEIN
046	Kraft	Michael	SP	JA
102	Krayenbühl	Guy	GLP	JA
001	Küng	Peter	SP	JA
054	Kunz	Markus	Grüne	JA
068	Kurtulmus	Muammer	Grüne	JA
066	Lamprecht	Pascal	SP	--
158	Landolt	Maleica	GLP	JA
134	Leiser	Albert	FDP	NEIN
081	Leitner Verhoeven	Andrea	AL	NEIN
121	Liebi	Roger	SVP	NEIN
149	Luchsinger	Christoph	FDP	NEIN
101	Luchsinger	Martin	GLP	JA
077	Maino	Rosa	AL	NEIN
201	Manser	Joe A.	SP	JA
042	Manz	Mathias	SP	JA
163	Mariani	Mario	CVP	NEIN
051	Marti	Elena	Grüne	JA
154	Marty	Christoph	SVP	NEIN

071	Meier-Bohrer	Karin	Grüne	JA
104	Merki	Markus	GLP	JA
161	Meyer	Pirmin	GLP	JA
140	Monn	Thomas	SVP	--
024	Moser	Felix	Grüne	JA
152	Müller	Marcel	FDP	NEIN
173	Müller	Rolf	SVP	NEIN
096	Nabholz	Ann-Catherine	GLP	JA
032	Näf	Ursula	SP	JA
125	Osbahr	Thomas	SVP	NEIN
058	Papageorgiou	Kyriakos	SP	JA
115	Pflüger	Severin	FDP	NEIN
037	Prelicz-Huber	Katharina	Grüne	JA
073	Probst	Matthias	Grüne	JA
157	Regli	Daniel	SVP	NEIN
044	Renggli	Matthias	SP	JA
006	Richli	Mark	SP	JA
112	Richter	Derek	SVP	NEIN
021	Rothenfluh	Gabriela	SP	JA
097	Roy	Shaibal	GLP	JA
005	Rudolf	Reto	CVP	NEIN
055	Rykart Sutter	Karin	Grüne	JA
010	Sangines	Alan David	SP	JA
065	Savarioud	Marcel	SP	JA
003	Schatt	Heinz	SVP	NEIN
178	Schick	Peter	SVP	NEIN
089	Schiller	Christina	AL	NEIN
083	Schiwow	Michail	AL	NEIN
049	Schmid	Marion	SP	JA
170	Schmid	Michael	FDP	NEIN
146	Schoch	Elisabeth	FDP	NEIN
156	Schwendener	Thomas	SVP	--
041	Seidler	Christine	SP	JA
098	Siev	Ronny	GLP	JA
019	Silberring	Pawel	SP	JA
151	Simon	Claudia	FDP	NEIN
124	Sinovic	Dubravko	SVP	NEIN
107	Sobernheim	Sven	GLP	--
017	Speck	Roger-Paul	SP	JA
034	Strub	Jean-Daniel	SP	JA
035	Tobler	Marcel	SP	--
150	Tognella	Roger	FDP	NEIN
162	Traber	Christian	CVP	NEIN
166	Tschanz	Raphaël	FDP	NEIN
183	Urben	Michel	SP	JA
110	Urech	Stefan	SVP	NEIN
120	Uttinger	Ursula	FDP	NEIN
047	Utz	Florian	SP	JA
144	Vogelbacher	Reto	CVP	NEIN
129	Weyermann	Karin	CVP	NEIN

028	Wiesmann	Barbara	SP	JA
095	Wiesmann	Matthias	GLP	JA
062	Ziswiler	Vera	SP	JA

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 61 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

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

Damit ist beschlossen:

Der neu beantragte Artikel der Gemeindeordnung zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Nachhaltige und faire Ernährung» ist durch die RedK zu überprüfen (Art. 38 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 64 Abs. 1 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

Art. 2^{ter} Abs. 2 d): die Förderung der umweltschonenden Ernährung und die Information über den Einfluss der Ernährung auf das globale Klima.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

2899. 2017/126

Motion von Stephan Iten (SVP) und Stefan Urech (SVP) vom 10.05.2017: Gewerbefahrzeuge, Befreiung von den Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen

Von Stephan Iten (SVP) und Stefan Urech (SVP) ist am 10. Mai 2017 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie Fahrzeuge für den gewerblichen Einsatz werktags zwischen 06.00 Uhr und 20.00 Uhr von den Parkgebühren auf den öffentlichen Parkplätzen (blaue und weisse Zone) befreit werden können.

Begründung:

Der Gemeinderat stimmte am 12. April 2017 der Weisung 2016/384 zu, die vorsieht, dem Prostitutionsgewerbe die Benutzungsgebühr für den öffentlichen Grund zu erlassen.

In der vom Gemeinderat verabschiedeten Motion 2015/406 werden die Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Raums für die Prostituierten als «unverhältnismässige Bürokratie ohne Nutzen» bezeichnet.

Das Kleingewerbe hat ebenso ein Anrecht darauf, von bürokratischem Ballast im öffentlichen Raum befreit zu werden.

Der Lieferant oder Handwerker ist oft mit einem Service- oder Lieferwagen unterwegs, der beim Kunden vor Ort parkiert werden muss. Der Gewerbetreibende, der mitten in einer Geschäftsbesprechung oder Auftragsauführung seinen Wagen umparkieren muss, weil die Parkzeit abgelaufen ist, empfindet dieses Tun als bürokratischen Hindernislauf. Der Bussenzettel, den der Elektromonteur nach getaner Arbeit vorfindet, weil der Einsatz 10 Minuten länger dauerte als vorgesehen, ist für ihn reine Schikane.

Bezüglich der Benützung des öffentlichen Raums sollen deshalb alle Gewerbetreibenden gleich behandelt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

2900. 2017/127

**Postulat von Stefan Urech (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 10.05.2017:
Vermehrte Fahrradkontrollen mit den Schwerpunkten fehlende Lichter und
Missachtung von Rotlichtern an Kreuzungen**

Von Stefan Urech (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 10. Mai 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie vermehrt Fahrradkontrollen durchgeführt werden können, ohne die Gesamtzahl der Verkehrskontrollen zu erhöhen. Dabei sollte der Schwerpunkt auf folgende Mängel gelegt werden: Fehlende Lichter und das Nichtbeachten von Rotlichtern an heiklen Kreuzungen.

Begründung:

Gemäss der kürzlich publizierten «Verkehrsunfallstatistik 2016» der Stadt Zürich ist die Anzahl der Velounfälle stark gestiegen. «Ein Drittel der Velounfälle sind [...] auf Kollisionen wegen Unachtsamkeit, mangelnder Beherrschung des Velos oder wegen einer Regelwidrigkeit seitens der Velofahrenden zurückzuführen» heisst es in der Statistik. Dies erstaunt insofern nicht, da in Zürich im Veloverkehr seit Jahren eine regelrechte Laisser-faire-Politik vorherrscht, ganz im Gegensatz zur rigiden Kontrolle bei motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Stadtzürcher Velofahrer, die bei Rot an einer Ampel halten und auf Grün warten, werden allmählich zu einer Minderheit. Fahrradfahrer mit nebengeräuschisolierenden Kopfhörern und ohne Licht, die den Fussgängern und Autofahrern rücksichtslos den Weg abschneiden und Vortrittsregelungen grosszügig ignorieren, sind zu einer Alltagserscheinung auf den Strassen geworden.

Autofahrer werden bei Missachtung des Rotlichts und selbst bei minimaler Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit rigoros gebüsst. Bei Fahrradfahrern, so hat man den Eindruck, gelten in Zürich andere Regeln. Die Toleranz, die man ihnen gewährt, dient ihnen aber keineswegs, wie die «Verkehrsunfallstatistik 2016» zeigt.

Mitteilung an den Stadtrat

2901. 2017/128

**Postulat von Andrea Leitner Verhoeven (AL) und Rosa Maino (AL) vom
10.05.2017:
Beibehaltung des kostenlosen Fahrdienstes für Hinterbliebene bei Bestattungen
von Angehörigen**

Von Andrea Leitner Verhoeven (AL) und Rosa Maino (AL) ist am 10. Mai 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er das städtische Angebot des kostenlosen Fahrdienstes für Hinterbliebene zur Bestattung ihrer Angehörigen, das per 1. Juni 2017 eingestellt werden soll, aufrecht erhalten kann.

Begründung:

Seit 1971 konnten Hinterbliebene in der Stadt Zürich bei Bestattungen gratis einen von der Stadt zur Verfügung gestellten Fahrdienst nutzen. Den Medien war am 26. April zu entnehmen, dass der Stadtrat diese kostenlose Leistung – in der Verordnung über das städtische Bestattungswesen unter Artikel 61 aufgeführt – streicht und per 1. Juni einstellen lässt.

Gemäss Stadtrat soll die Nachfrage nach dem Taxidienst zu gering sein. Bei den rund 4000 Todesfällen pro Jahr sei er rund 1000-mal in Anspruch genommen worden. Diese Dienstleistung werde von den Hinterbliebenen nicht erwartet, und viele Leute besäßen ein eigenes Auto. Ausserdem bestehe nirgendwo sonst in der Schweiz eine solche Regelung. Das Bevölkerungsamt könne durch diese Sparmassnahme jährlich rund

100'000 Franken einsparen.

Wir Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt Zürich halten grosse Stücke auf unsere Bestattungs- und Friedhofkultur, gerade weil in unserer teuren Stadt immer konsequent an solidarischen Prinzipien festgehalten worden ist, um allen Verstorbenen eine würdevolle Bestattung zu garantieren. Die Sparbestrebungen des Stadtrats in diesem Bereich befremden, und die Argumente dafür sind nicht nachvollziehbar:

Immerhin rund 1000-mal waren Menschen dankbar, dass sie sich um die Fahrt hin zum Bestattungsort (und auch wieder zurück) nicht selber kümmern mussten. Viele Leute besitzen in der Stadt kein Auto mehr, sind altershalber immobil geworden oder sehen sich in einer solchen Situation ausserstande, selber zu fahren. Die Stadt Zürich kann stolz auf ihre solidarische Tradition sein, gerade weil sie als einzige in der Schweiz diesen Fahrdienst anbietet.

Mitteilung an den Stadtrat

2902. 2017/129

Interpellation von Derek Richter (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 10.05.2017: Strafbefehl für eine Übertretung in der blauen Zone, Grundlagen zur Bemessung der Höhe und Beurteilung der Verhältnismässigkeit zum entsprechenden Einkommen sowie Aufwand für die Bearbeitung der Übertretung

Von Derek Richter (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 10. Mai 2017 folgende Interpellation eingereicht worden:

Anfangs März 2017 parkierte ein Automobilist sein Fahrzeug in der blauen Zone, für die er eine Anwohnerparkkarte der Stadt Zürich besitzt. Dabei überschritt er das Parkfeld um 50 Zentimeter während mehr als 10 Stunden. Eine Gefährdung Dritter war nicht gegeben.

Er erhielt dafür in der Folge einen Strafbefehl vom Stadtrichteramt von insgesamt 930 Schweizer Franken.

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

1. Wie erklärt sich der Stadtrat im direkten Vergleich mit anderen Schweizer Grosstädten die horrende Differenz (z.B. Luzern 300 – 500 Franken, Bern 310 Franken) für dieselbe Überschreitung?
2. Inwiefern steht diese Forderung unter Berücksichtigung der Beträge in Frage 1 genannten Zahlen im Einklang mit der Eidgenössischen Verkehrsgesetzgebung bzw. Artikel 157 des StGb?
3. Wieviel Zeit- bzw. Sachaufwand hat diese Übertretung in der Verwaltung der Stadt Zürich verursacht? Wir bitten um eine Aufstellung nach Dienststelle bzw. Sachaufwand.
4. Gewichtet der Stadtrat, auch unter dem Aktionsprogramm «Generell freundlich», die Verkehrssicherheit oder den monetären Ertrag aus dem Strassenverkehr höher?
5. Inwiefern sieht der Stadtrat einen Zusammenhang mit dem Faktum, dass der genannte Automobilist Kunde der Stadt Zürich ist? Falls kein Zusammenhang erkannt wird, weshalb spielt diese Tatsache in der Bemessung eine untergeordnete bzw. gar keine Rolle?
6. Wie beurteilt der Stadtrat die Tatsache, dass massiv mehr Anwohnerparkkarten ausgestellt werden, als den Kunden tatsächlich zur Verfügung gestellt werden können, im Zusammenhang mit diesem Fall?
7. Inwiefern ist der Stadtrat der Auffassung, dass trotz bewusster Nichterfüllung dieser im Voraus bezahlten Leistung der Artikel 146 StGb. gewahrt ist?
8. In Berichten wird auf eine Tabelle zur Berechnung von solchen Strafbefehlen hingewiesen. Wir bitten um die Bekanntgabe der erwähnten Tabelle.
9. In Wiedikon, direkt vor dem Rest. Bahnhof Wiedikon, steht seit einiger Zeit ein Sachtransportanhänger, welcher das bezeichnete Parkfeld massiv überschreitet. Ein Durchkommen zwischen dem Veloabstellplatz ist erschwert und die Übersichtlichkeit des Platzes eingeschränkt. Muss sich die Eigentümerin dieses Anhängers gemäss der erwähnten Tabelle auch eines entsprechenden Strafbefehls vergegenwärtigen? Wenn nein, wieso nicht? Um wen handelt es sich bei der Eigentümerin? Liegt eventuell eine Ausnahmegewilligung vor? Im positiven Fall bitten wir um die Bekanntgabe dieser.
10. Wie beurteilt der Stadtrat die Verhältnismässigkeit zwischen einem durchschnittlichen Einkommen in der Stadt Zürich zur Höhe des oben genannten Strafbefehls?
11. Wie beurteilt der Stadtrat die Verhältnismässigkeit zwischen Strafen, wie sie z.B. aus Verurteilungen gegen Gewalttäter resultieren, zur Höhe des oben genannten Strafbefehls?

Mitteilung an den Stadtrat

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

2903. 2017/130

Schriftliche Anfrage von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 10.05.2017:

Empfehlungen der Sicherheitsdirektion des Kantons zur Koranverteilkation «Lies!», Auswirkungen auf die Bewilligungspraxis in der Stadt sowie Einschätzung zur potenziellen Radikalisierung von Personen und Jihad-Reisenden im Zusammenhang mit der Aktion

Von Samuel Balsiger (SVP) und Walter Anken (SVP) ist am 10. Mai 2017 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Es war die Stadtzürcher SVP, die im März 2015 als erste Partei die radikale Koranverteilkation «Lies!» zum Thema machte. Die Volkspartei reichte im Gemeinderat unter anderem die Vorstösse 2015/72, 2016/12 und 2016/260 ein, um gegen den Islamismus zu mobilisieren. Der Stadtrat sah allerdings kein Problem. Kurt Pelda, versierter Kenner des Syrienkonflikts, schrieb dazu: «Während die Stadt Zürich den Koranverteilkern der Aktion «Lies!» einen Persilschein ausstellt, verbreiten die Aktivisten Propaganda für die Terroristen des Islamischen Staats (IS).»

Unterdessen hat die Angelegenheit eine nationale Dimension angenommen. Letzte Woche stellte die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich ein Rechtsgutachten vor. Darin steht: «So hat nach den Feststellungen des Nachrichtendienstes des Bundes ein wesentlicher Teil von mutmasslichen oder erwiesenen Schweizer Jihad-Reisenden Bezüge zu «Lies!». Auch wenn die Organisation vom Bund noch nicht verboten worden ist, rechtfertigt es sich nicht, ihr durch die Zurverfügungstellung des öffentlichen Grundes weiterhin eine Plattform für die Verbreitung ihrer Ideologien zu geben, die sich gegen grundlegende Werte unserer Demokratie richten.»

Gestützt auf das Rechtsgutachten empfiehlt die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich den Gemeinden, der Organisation «Lies!» keine Bewilligungen zur Verteilung des Korans auf öffentlichem Grund mehr zu erteilen. Gleichzeitig wird festgehalten, «dass Schriften politischen und religiösen Inhalts jederzeit ohne Erlaubnis verteilt werden dürfen.» Die Bewilligungsverweigerung der Koranverteilkation «Lies!» öffnet also keine Hintertür, um politische Parteien oder religiöse Gemeinschaften in ihren Freiheitsrechten einzuschränken.

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

1. Wird die Stadt Zürich ihre bisherige Praxis überdenken und die Empfehlung der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich betreffend Bewilligungsverweigerung der Koranverteilkation «Lies!» übernehmen?
2. Falls weiterhin Bewilligungen für die radikale Koranverteilkation «Lies!» ausgesprochen werden: Warum übernimmt die Stadt Zürich nicht die Empfehlung der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich?
3. Falls die Stadt Zürich weiterhin Bewilligungen für die Koranverteilkation «Lies!» ausspricht, wie reagiert sie auf folgende Feststellung: «Eine Bewilligungsverweigerung dürfte sich umso mehr rechtfertigen, als auch der Nachrichtendienst des Bundes in seiner jüngsten Risikobeurteilung vom März 2017 zum Schluss gekommen ist, dass «Lies!»-Standaktionen dazu genutzt werden können, um am Islam interessierte Personen anzusprechen und zu indoktrinieren, oder aber dazu, bereits radikalisierten Personen eine Plattform zu bieten, um sich mit Gleichgesinnten zu vernetzen und einschlägige Kontakte herzustellen.»
4. Durch den Vorstoss 2015/72 hatte die Stadt Zürich bereits im März 2015 die Möglichkeit gehabt, der islamistischen Organisation «Lies!» die Plattform auf öffentlichem Grund zu entziehen und radikalisierte Personen an der Vernetzung zu hindern. Die Bundesanwaltschaft führt aktuell mehrere Strafverfahren gegen Personen, die in Verbindung mit der «Lies!»-Kampagne stehen oder standen. Erkennt der Stadtrat einen kausalen Zusammenhang zwischen der Duldung der Koranverteilkation «Lies!» und Jihad-Reisen? Falls kein Zusammenhang erkannt wird, bitten wir um eine detaillierte Erläuterung.
5. Im Vorstoss 2015/72 wies die SVP bereits im März 2015 darauf hin, dass gemäss einer Studie der deutschen Sicherheitsbehörden jeder Fünfte, der in den Jihad reiste, anlässlich der «Lies!»-Koranverteilkation radikalisiert wurde. Unterdessen hat Deutschland die Organisation verboten. Dass die Fakten im März 2015 dem Stadtrat nicht bekannt waren, kann nicht argumentiert werden. Wie rechtfertigt der Stadtrat heute seine damalige Entscheidung und Antwort auf den Vorstoss 2015/72?
6. Das Rechtsgutachten der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich zeigt auf, dass die Verbreitung von antidemokratischen Ideologien nicht durch die Religionsfreiheit geschützt ist. Der Stadtrat wurde bereits

im März 2015 darauf hingewiesen. Welche Verantwortung übernimmt der Stadtrat für Jihad-Reisen im Zeitraum vom März 2015 bis heute, da er die radikale Koranverteilkaktion «Lies!» duldete? Immerhin stellt der Nachrichtendienst des Bundes fest, dass ein wesentlicher Teil von mutmasslichen oder erwiesenen Schweizer Jihad-Reisenden Bezüge zu «Lies!» hat.

7. Falls die Empfehlung der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich nicht berücksichtigt wird, übernimmt die Stadt Zürich für zukünftige Jihad-Reisende die Verantwortung, die mutmasslich oder nachweislich durch die Organisation «Lies!» radikalisiert werden? Falls trotz kausalem Zusammenhang keine Verantwortung übernommen wird, bitten wir um eine detaillierte Erläuterung.

Mitteilung an den Stadtrat

2904. 2017/131

**Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) vom 10.05.2017:
Baumfällaktion beim General-Guisan-Quai, Angaben zum schadenverursachenden Pilz, zur Baumpflege, zum Gartendenkmalschutz, zum Ablauf der Fällaktion und zu den geplanten Baumscheiben**

Von Gabriele Kisker (Grüne) ist am 10. Mai 2017 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Es ist bekannt, dass Strassenbäume in der Innenstadt einer Vielzahl von Stressfaktoren ausgesetzt sind (Bodenversiegelung, Streusalz, ungenügender Wurzelraum, zu kleine Baumfelder). Gerne werden populäre Schlagwörter wie „bauliche Verdichtung“ und „Klimawandel“ als Ursachen für serbelnde Bäume und der angeblichen Notwendigkeit diese zu fällen, angeführt.

Mit dem Fällen alter Bäume reduziert sich der Grünvolumenbestand über Jahre. Umso dringlicher ist eine sorgfältige Pflege des Baumbestandes.

Es ist deshalb sicherzustellen, dass den Bäumen in der Stadt genügend Aufmerksamkeit von Seiten Grün Stadt Zürich (GSZ) zukommt. Zur überraschenden handstreichartigen Baumfällaktion am See beim General-Guisan-Quai (erinnert sei auch an den Kahlschlag im vergangenen Februar) stellen sich daher einige kritische Fragen.

Fragen zum schadenverursachenden Pilz:

Es ist davon auszugehen, dass alle Bäume in der Stadt von meistens mehreren Schaderregern befallen sind. Die Lebenskraft der Bäume ist oft erstaunlich gross, und sie können sich nach Schwächeperioden oft wieder erholen.

1. Wie lange schon sind die Bäume von dem jetzigen ursächlichen Schadenverursacher befallen?
2. Was ist über den Schadenverlauf bei diesem Pilz wissenschaftlich belegt?
3. Gibt es Beispiele in anderen Städten, die belegen, dass dieser Pilz eine grosse Anzahl von Bäumen gleichzeitig so schwächt, dass sie gefällt werden müssen?
4. Gibt es zum zitierten Baumgutachten eine qualifizierte Zweitmeinung? Wenn nein wieso nicht? Wenn ja, wer hat das zweite Gutachten erstellt?
5. Sind die Verfasser des Gutachtens auch die Berater für die Neubepflanzung?
6. Wird die Interessentrennung/Unabhängigkeit der beteiligten Akteure sichergestellt? Wenn nein, wieso nicht?
7. Welche Firmen wurden in den letzten zehn Jahren mit grösseren Fällaktionen/Neupflanzungen betraut (z.B. Riedtlistrasse, Freudenbergstrasse, Örliker-Park, Sihlfeldstrasse, Bahnhofstrasse, Letten-Damm)?

Fragen zur Pflege:

Zu stark verdichteter Boden schädigt das Wurzelwachstum massgeblich.

Es ist allgemein bekannt, dass das Befahren von unversiegeltem Boden mit schweren Lastwagen den Untergrund stark verdichten. Dies hätte an der Quaianlage unterbunden werden müssen.

8. Wie wurde sichergestellt, dass die Anlage bei Festanlässen nicht mit schweren Lastwagen befahren wird?
9. Welche Pflegemassnahmen wurden gegen die Bodenverdichtung und zur Verbesserung des Wurzelwachstums in den letzten Jahren vorgenommen?
10. Gab es Pflegeversuche oder gibt es Pflegemethoden, um die Situation zu verbessern und so allenfalls weitere Baumfällaktionen zu vermeiden? Wenn nein, wieso nicht?
11. Wären senkrechte Rohre mit Löchern oder Schlitzen nicht eine einfache Methode, um den Luft- und

Wasserhaushalt der Bäume zu verbessern?

12. Wurde diese in anderen Städten bekannte Methode geprüft? Wenn nein, wieso nicht?
13. Falls die Bäume in der behaupteten Anzahl und im behaupteten Ausmass vom Brandkrustenpilz befallen sind, ist dies nur möglich, wenn er durch Verletzungen am Stammfuss bzw. der Wurzeln in den Baum eindringen konnte. Dies könnte aller Wahrscheinlichkeit nach beim unsorgfältigen Aufbrechen der Asphaltdecke 2002 geschehen sein. Werden Strassenarbeiten von GSZ begleitet und überwacht? Falls nein, warum nicht?
14. Falls ja, warum kann GSZ den Baumschutz gegenüber dem TAZ nicht durchsetzen?
15. Gibt es beim TAZ eine/en Baumschutzverantwortliche/en und wie sieht Ihr/sein Pflichtenheft aus? Falls nein, warum nicht?

Fragen zum Gartendenkmalschutz:

16. Ist die Baumanlage im Inventar der Gartendenkmäler und sind die betroffenen Bäume schützenswert bzw. geschützt?
17. Wurde die Natur- und Heimatschutzkommission (NHK) des Kantons Zürich beigezogen? Falls nein, warum nicht?
18. Welchen Einfluss hat die Inventarisierung auf die Pflege der Anlage und auf die Abholzung von den Bäumen?
19. Wann und wie wurde die inventarbeschliessende Behörde über die Abholzung informiert bzw. konsultiert, wann wurde die Bevölkerung informiert?

Fragen zur Organisation, Veröffentlichung und Ablauf der Fällmassnahmen

20. Wie ist der Entscheidungsprozess und Ablauf für solche massiven Eingriffe in den öffentlichen Raum geregelt?
21. Wer trägt letztlich die Verantwortung, gibt den Auftrag zur Fällung und welche Fachbereiche bei GSZ entscheiden mit?
22. Warum wurde vorgängig keine anfechtbare Verfügung erlassen und veröffentlicht?
23. Weshalb erfolgt die Neubepflanzung erst im Herbst? Hätte eine seriöse Planung nicht ein rascheres Vorgehen ermöglicht?

Fragen zu den geplanten Baumscheiben

Die angekündigten Baumscheiben, ähnlich denen in der Bahnhofstrasse, sollen die Lösung für die Zukunft sein. Gerade am vorliegenden Standort wäre es ein Leichtes, die Baumfelder durch Autostopper zu schützen, ohne sündhaft teure „Baumschutzsysteme“. Zudem wird in bewachsenen Baumfelder weniger Abfall geworfen.

24. Was sind die Installationskosten für die Baumscheiben und welche Kosten würden Autostopper verursachen?
25. Bekanntlich sind die Baumscheiben gefüllt mit Abfall wie Zigarettenstummel usw. oder werden als Urinieranlagen missbraucht. Die Reinigung davon ist sehr aufwendig. Wie werden die Unterhaltskosten steigen, damit es auch danach ordentlich aussieht?

Mitteilung an den Stadtrat

2905. 2017/132

Schriftliche Anfrage der AL-Fraktion vom 10.05.2017:

Polizeikontrollen anlässlich der nicht angemeldeten Demonstration am Frauentag, Ermessensspielraum und Gründe für die nachträglich zugestellten Verzeigungsvorbehalte

Von der AL-Fraktion ist am 10. Mai 2017 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Am 8. März 2017 sind über 100 Frauen, die am Frauentag an einer nicht angemeldeten Demonstration teilgenommen haben, in der Lagerstrasse von der Polizei mehrere Stunden in einem Kessel festgehalten und kontrolliert worden. Die in den Medienmitteilungen der Stadtpolizei wiedergegebene Darstellung der Ereignisse weicht relativ stark von den Wahrnehmungsberichten der betroffenen Frauen ab (siehe zB <https://tsri.ch/zh/frauenkdemo/>). Unbestritten scheint jedoch, dass der Umzug lange Zeit toleriert worden ist und es bei der Personenkontrolle in der Lagerstrasse zu grösseren Verzögerungen gekommen ist. Die

Stadtpolizei hat den kontrollierten Frauen Ende April einen Verzeigungsvorbehalt wegen Teilnahme an einer unbewilligten Demonstration zugestellt. Unklar ist, warum dieses Vorgehen gewählt worden ist.

Wir bitten den Stadtrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen.

1. Trifft es zu, dass es bei der Kontrolle der in der Lagerstrasse angehaltenen Frauen zu Verzögerungen gekommen ist, weil nur wenige Polizistinnen vor Ort waren?
2. Warum ist lange nach dem 8. März entschieden worden, Frauen, die am Frauentag an einer nicht angemeldeten Demonstration teilgenommen haben, einen Verzeigungsvorbehalt zuzustellen?
3. Nach welchen Ereignissen sind in den letzten Jahren grössere Personengruppen wegen der Teilnahme an einer nicht angemeldeten Demonstration von der Polizei verzeigt worden?
4. Welche Vorgaben gibt es für diesen Ermessensentscheid? Welche Umstände müssen dabei berücksichtigt werden?
5. Gemäss Art.26 APV kann bei leichten Fällen einer Verletzung von Vorschriften ein Verweis erteilt werden. Wäre im vorliegenden Fall der Verzicht auf eine Busse aus Sicht des Stadtrichteramts angemessen? Was wird unter leichten Fällen genau verstanden?

Mitteilung an den Stadtrat

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

2906. 2017/133

Brückenschlag Uri-Zürich, Erneuerungswahlen für das Amtsjahr 2017/2018

Mit Beschluss vom 8. Mai 2017 wählte das Büro des Gemeinderats:

Dr. Peter Küng (SP), Präsident
Martin Bürki (FDP)
Heinz Schatt (SVP)
Eduard Guggenheim (AL)
Simon Kälin (Grüne)
Albert Leiser (FDP)
Mario Mariani (CVP)
Kyriakos Papageorgiou (SP)
Matthias Wiesmann (GLP)

Mitteilung an die Gewählten

2907. 2017/134

Erneuerungswahl von 6 Stimmzählenden für das Amtsjahr 2017/2018

Mit Beschluss vom 8. Mai 2017 wählte das Büro des Gemeinderats:

Ezgi Akyol (AL)
Marco Denoth (SP)
Markus Hungerbühler (CVP)
Peter Schick (SVP)
Claudia Simon (FDP)
Matthias Wiesmann (GLP)

Mitteilung an die Gewählten

2908. 2017/30

**Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 08.02.2017:
Machbarkeitsstudie für das Tram Affoltern, Angaben zur Einreichung der Studie
an den Regierungsrat sowie Zeitplan für die Bearbeitung eines Vorprojekts und
die Ausschreibung der Ingenieurarbeiten**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 307 vom 3. Mai 2017).

2909. 2017/31

**Schriftliche Anfrage von Marcel Müller (FDP), Severin Pflüger (FDP) und 17 Mitun-
terzeichnenden vom 08.02.2017:
Architekturwettbewerb zum Neubau der Schulanlage Allmend, Hintergründe zu
einem Angebot eines Generalunternehmers zur Realisierung des Schulhauses**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 309 vom 3. Mai 2017).

2910. 2016/195

**Weisung vom 08.06.2016:
Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts betreffend Auf-
teilung der Spar- und Risikobeiträge an die Pensionskasse**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom
1. März 2017 ist am 7. April 2017 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Mai 2017.

2911. 2016/352

**Weisung vom 26.10.2016:
Amt für Städtebau, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Änderung des Zonen-
plans und des Quartiererhaltungszonenplans Hafnerstrasse / Limmatstrasse,
Zürich-Gewerbeschule, Kreis 5**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom
1. März 2017 ist am 7. April 2017 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Mai 2017.

2912. 2016/383

**Weisung vom 16.11.2016:
Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts betreffend
Kostenbeteiligung am Überbrückungszuschuss**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom
1. März 2017 ist am 7. April 2017 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Mai 2017.

2913. 2016/284

Weisung vom 31.08.2016:

Kultur, Zürcher Kunstgesellschaft, Änderung Subventionsvertrag

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 8. März 2017 ist am 14. April 2017 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Mai 2017.

Nächste Sitzung: 17. Mai 2017, 17 Uhr.