

Substanzielles Protokoll 51. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 12. Juni 2019, 17.00 Uhr bis 19.55 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Heinz Schatt (SVP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 114 Mitglieder

Abwesend: Samuel Balsiger (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Dr. Urs Egger (FDP), Marco Geissbühler (SP), Joe A. Manser (SP), Marcel Müller (FDP), Martina Novak (GLP), Severin Pflüger (FDP), Christina Schiller (AL), Dubravko Sinovcic (SVP), Roger Tognella (FDP)

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

- | | | | |
|----|------------------------|--|------------|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | <u>2019/171</u> * | Weisung vom 08.05.2019:
Kultur, Leitbild der Kulturförderung für die Jahre 2020–2023,
Kenntnisnahme | STP |
| 3. | <u>2019/237</u> * | Weisung vom 29.05.2019:
Sozialdepartement, Verein FIZ Fachstelle Frauenhandel und
Frauenmigration, Beiträge 2020–2022, Abschreibung Postulat,
GR Nr. 2018/450 | VS |
| 4. | <u>2019/238</u> * | Weisung vom 29.05.2019:
Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaft Mürtschenpark, Quartier
Altstetten, Miete und Ausbau für den Schulunterricht, Objekt-
kredit, Kreditübertragung | VHB
VSS |
| 5. | <u>2019/239</u> * | Weisung vom 29.05.2019:
Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und ver-
kehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes, Bericht und
Abschreibung | VTE |
| 6. | <u>2019/216</u> *
E | Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der
Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:
Bericht und allfällige Projektkredite zur Umsetzung der gewon-
nenen Erkenntnisse und Massnahmen aus dem «Konzept
Energieversorgung 2050 der Stadt Zürich» | VIB |

7.	<u>2019/215</u>	* E	Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019: Rasche Umrüstung der betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte auf leichte und energieeffiziente Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen oder E-Cargobikes	FV
8.	<u>2019/217</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Ermöglichung einer freiwilligen Teilnahme von Erwachsenen an der Schüler-Veloprüfung	VSI
9.	<u>2019/218</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Busbuchten an den Haltestellen auf einspurigen Verkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Ermöglichung von Expresslinien	VTE
10.	<u>2019/220</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Markierung von Velofahrspuren und Einspurstrecken für Velowege mit Bodenlichtern an besonders exponierten Stellen	VSI
11.	<u>2019/221</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Bericht über einen möglichen Betrieb von städtischen Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und der notwendigen Tankstelleninfrastruktur	FV
12.	<u>2019/222</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Längere Parkerlaubnis für umweltfreundlichere und kleinere, leichtere Fahrzeuge	VSI
13.	<u>2019/223</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Strategie für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs	VTE
14.	<u>2019/224</u>	* E	Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019: Günstigere Gebühren für Blaue-Zone-Parkkarten für kleinere, leichtere und umweltfreundlichere Fahrzeuge	VSI
15.	<u>2019/211</u>	* E	Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019: Fonds für die Förderung des Umstiegs von Öl- und Gasheizungen auf eine CO ₂ -freie Wärmeproduktion	VGU
16.	<u>2019/212</u>	* E	Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019: Anpassung der Verordnungen sowie der Bau- und Zonenordnung für einen massiven Zubau an Photovoltaik-Anlagen	VIB
17.	<u>2018/11</u>		Weisung vom 17.01.2018: Tiefbauamt, Rämistrasse, Abschnitt Bellevue bis Heimplatz, Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen, Projektierungskredit, Abschreibung einer Motion	VTE

- | | | | | |
|-----|-----------------|-----|--|-----|
| 18. | <u>2018/433</u> | | Weisung vom 14.11.2018:
Tiefbauamt, Albisriederstrasse, Abschnitt Altstetter- bis Freilagerstrasse, Landerwerb, Trottoir, Schutzinsel, Bäume, Kap-haltestellen, Verkehrsregelungsanlage, Objektkredit | VTE |
| 19. | <u>2019/129</u> | A/P | Dringliche Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 03.04.2019:
Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze | VTE |
| 20. | <u>2019/197</u> | A | Dringliches Postulat von Christoph Marty (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 15.05.2019:
Neuaufgabe eines Strassenbauprojekts an der Segantinistrasse ohne Abbau von Parkplätzen | VTE |
| 21. | <u>2018/403</u> | | Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Pablo Bünger (FDP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:
Verkehrsentlastung des Grossraums Bellevue durch den im kantonalen Richtplan eingetragenen Seebeckentunnel, Haltung des Stadtrats zum Richtplaneintrag und Möglichkeiten zur Prüfung dieses Projekts im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der Bellerivestrasse | VTE |
| 22. | <u>2018/404</u> | | Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Susanne Brunner (SVP) und 25 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:
Überprüfung des Bauprojekts Bellerivestrasse, Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrasse bezüglich der zu prüfenden Varianten sowie Auswirkungen auf die weiteren Planungskosten | VTE |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

1355. 2019/143

**Interpellation der FDP-Fraktion vom 10.04.2019:
Vereinfachung von energetischen Sanierungen im Sinne des Planungs- und Baugesetzes (PBG), Gewährleistung der Beurteilung von Sanierungen im Anzeigeverfahren und Verzicht auf zusätzliche Auflagen sowie Anteil der denkmalgeschützten und inventarisierten Gebäude am Gesamtenergiekonsum und möglicher Ausbau von Anreizen für Sanierungen**

Martin Bürki (FDP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Die Interpellation ist Teil der Klimavorstösse, die wir eingereicht haben. Wenn sie gleichzeitig mit den anderen Vorstössen in der Klimadebatte behandelt werden soll, müsste sie für dringlich erklärt werden.

Der Rat wird über den Antrag am 19. Juni 2019 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

Persönliche Erklärung:

Maria del Carmen Señorán (SVP), Vera Ziswiler (SP), Corina Ursprung (FDP), Isabel Garcia (GLP), Natalie Eberle (AL), Claudia Rabelbauer (EVP) und Katharina Prelicz-Huber (Grüne) halten eine gemeinsame persönliche Erklärung im Namen der IG Frauen des Gemeinderats zum Frauenstreik vom 14. Juni 2019.

G e s c h ä f t e

1356. 2019/171

Weisung vom 08.05.2019:

Kultur, Leitbild der Kulturförderung für die Jahre 2020–2023, Kenntnisnahme

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Zirkularbeschluss des Büros vom 11. Juni 2019

1357. 2019/237

Weisung vom 29.05.2019:

Sozialdepartement, Verein FIZ Fachstelle Frauenhandel und Frauenmigration, Beiträge 2020–2022, Abschreibung Postulat, GR Nr. 2018/450

Zuweisung an die SK SD gemäss Zirkularbeschluss des Büros vom 11. Juni 2019

1358. 2019/238

Weisung vom 29.05.2019:

Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaft Mürtschenpark, Quartier Altstetten, Miete und Ausbau für den Schulunterricht, Objektkredit, Kreditübertragung

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Zirkularbeschluss des Büros vom 11. Juni 2019

1359. 2019/239

Weisung vom 29.05.2019:

Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes, Bericht und Abschreibung

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Zirkularbeschluss des Büros vom 11. Juni 2019

1360. 2019/216

Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:

Bericht und allfällige Projektkredite zur Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse und Massnahmen aus dem «Konzept Energieversorgung 2050 der Stadt Zürich»

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1361. 2019/215

Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:

Rasche Umrüstung der betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte auf leichte und energieeffiziente Motorfahrzeuge mit alternativen Antriebsformen oder E-Cargobikes

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1362. 2019/217

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Ermöglichung einer freiwilligen Teilnahme von Erwachsenen an der Schüler-Veloprüfung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1363. 2019/218

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Busbuchten an den Haltestellen auf einspurigen Verkehrsachsen des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zur Ermöglichung von Expresslinien

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

Dr. Davy Graf (SP) stellt namens der SP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1364. 2019/220

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Markierung von Velofahrspuren und Einspurstrecken für Velowege mit Bodenlichtern an besonders exponierten Stellen

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1365. 2019/221

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Bericht über einen möglichen Betrieb von städtischen Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und der notwendigen Tankstelleninfrastruktur

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

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1366. 2019/222

Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:

Längere Parkerlaubnis für umweltfreundlichere und kleinere, leichtere Fahrzeuge

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1367. 2019/223

**Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Strategie für eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs**

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

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1368. 2019/224

**Postulat der FDP-Fraktion vom 22.05.2019:
Günstigere Gebühren für Blaue-Zone-Parkkarten für kleinere, leichtere und umweltfreundlichere Fahrzeuge**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1369. 2019/211

**Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:
Fonds für die Förderung des Umstiegs von Öl- und Gasheizungen auf eine CO₂-freie Wärmeproduktion**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Simone Brander (SP) vom 5. Juni 2019 (vergleiche Beschluss-Nr. 1308/2019).

Die Dringlicherklärung wird von 73 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1370. 2019/212

Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 22.05.2019:

Anpassung der Verordnungen sowie der Bau- und Zonenordnung für einen massiven Zubau an Photovoltaik-Anlagen

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

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

Damit ist das Geschäft vertagt.

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Simone Brander (SP) vom 5. Juni 2019 (vergleiche Beschluss-Nr. 1309/2019).

Die Dringlicherklärung wird von 77 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1371. 2018/11

Weisung vom 17.01.2018:

Tiefbauamt, Rämistrasse, Abschnitt Bellevue bis Heimplatz, Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen, Projektierungskredit, Abschreibung einer Motion

Antrag des Stadtrats

1. Für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 800 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017). Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Ausführung.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Die Motion, GR Nr. 2015/159, der Fraktionen SP, Grüne und glp vom 27. Mai 2015 betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird als erledigt abgeschrieben.

Referent zur Vorstellung der Weisung, Kommissionsmehrheit Dispositivziffer 1, Kommissionsreferent Dispositivziffer 2:

Hans Jörg Käppeli (SP): Diese Weisung ist ein erster wesentlicher Schritt für die Umsetzung einer Motion der SP-, Grünen- und GLP-Fraktion. Das Ziel sind durchgehende Velorouten und attraktive Fusswege entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz. Die heutige Situation ist ungenügend. Der Ausbau des Hochschulgebiets bringt einen Verkehrszuwachs von 45 %. Dieser soll zur Hälfte durch Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Das Tiefbauamt hat ab 2012 eine Minimallösung projektiert. In Richtung Bellevue wäre für die Velos nur eine Randeinfärbung vorgesehen gewesen und somit kein sicherer Velostreifen. In Richtung Heimplatz würden die Velofahrenden auf dem Trottoir fahren. Das ist heute rechtlich nicht mehr zulässig. Das Projekt fiel somit durch und konnte nicht weiterverfolgt werden. Deshalb musste die Motion eingereicht werden. An der Medienorientierung im Januar 2017 hat Stadtrat Filippo Leutenegger mit einer Idee überrascht, die Stützmauer zurückzusetzen und einen Balkon für die Velofahrenden aufzusetzen. Die Velofahrenden hätten eine 19 % steile Rampe überwinden müssen. Es hätte zu hohen Kosten geführt. Das Tiefbauamt projektierte jedoch auf dieser Basis weiter. Das hat mich und den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) herausgefordert, über eine pragmatische, günstigere und schnell zu realisierende Lösung nachzudenken. Unsere Idee besteht darin, dass die Stützmauer nicht verschoben wird. Es sollen Velostreifen in beide Richtungen gemacht werden. Das Trottoir entlang der Stützmauer muss dazu für den Velostreifen bergwärts aufgehoben werden. Für jene, die zu Fuss gehen, soll einerseits das Trottoir entlang der Gebäude verbreitert und andererseits der Fussweg am Caroline-Farner-Weg verbessert werden. Der VCS veröffentlichte diese Lösung im November 2017, noch bevor das weiterentwickelte Projekt des Tiefbauamts bekannt wurde. Im Januar 2018 verabschiedete der Stadtrat dann die vorliegende Weisung. Die zweijährige Frist für die Erfüllung der Motion wurde knapp verpasst. Es ist nachvollziehbar, dass mit der Weisung nur ein Projektierungskredit verlangt wird. Bei einer komplexen Aufgabe wie dieser ist es nicht möglich, innerhalb von zwei Jahren einen Objektkredit vorzulegen. Die Spezialkommission hat die Beratungen erst im Januar 2019 aufgenommen. Das Tiefbauamt hatte um einen Aufschub gebeten, um den Vorschlag des VCS zu prüfen. Es ist verständlich, dass auch der Wechsel in der Leitung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) und des Tiefbauamts auch seine Zeit benötigte. Die wesentlichen Merkmale des Projekts des Tiefbauamts sehen wie folgt aus: Die Stützmauer wird zurückgesetzt. Damit muss auch die Parkhauszufahrt neu gebaut werden. Velostreifen sind in beide Richtungen auf der Rämistrasse vorgesehen. Das Trottoir entlang der Häuser bleibt. Das Trottoir vor der Stützmauer fällt weg. Es gibt einen attraktiven Fussweg oberhalb der Stützmauer. Neu soll – entgegen dem Richtplaneintrag – der Olgaweg als Fuss- und Radweg eine Verbindung zwischen Bahnhof Stadelhofen und Hirschengraben schaffen. Es entstehen Kosten von rund 50 Millionen Franken, die auch 50 % tiefer oder höher liegen könnten, wobei ein um 50 % tieferer Betrag vermutlich nicht realistisch sein dürfte. Die Variante des VCS würde rund die Hälfte kosten. Bei beiden Varianten besteht auf einem kurzen Stück Mischverkehr aus Tram und motorisiertem Individualverkehr. Das ist kein Problem für den motorisierten Individualverkehr, aber durchaus für den öffentlichen Verkehr. Das Tiefbauamt favorisiert die eigene Variante, hat aber noch keine Entscheidung gefällt. In einer Vorstudie sollen beide Varianten vertieft und auf den gleichen Stand gebracht werden. Anschliessend soll das Bauprojekt nur noch auf der Basis der Bestvariante bearbeitet werden. Für die Projektierung bis zum Objektkredit beantragt der Stadtrat einen Kredit von 2,8 Millionen Franken. Am meisten beschäftigte uns in der Kommission die Tatsache, dass noch keine Variantenentscheidung vorliegt. Seit Januar 2018 hat das Tiefbauamt nicht mehr am Projekt gearbeitet. Die Mehrheit der Kommission hätte erwartet, dass der Stadtrat in eigener Kompetenz den Projektierungskredit erhöht und eine Vorstudie sowie eine Variantenentscheidung vorlegt. Der zweite Punkt, der uns beschäftigte: Die beiden Varianten wurden weder von der Dienstabteilung Verkehr noch von den VBZ auf ihre Machbarkeit überprüft. Das ist sehr irritierend. Relevant ist nämlich der beschränkte Mischverkehr. Dritter

Punkt: Die hohen Kosten der Variante des Tiefbauamts. Die Kosten gehen grösstenteils zulasten des Kantons. Es bestehen Zweifel, ob der Kanton bereit ist, so viel Geld auszugeben. Es ist zu befürchten, dass in der Folge andere, nicht weniger wichtige Veloprojekte verzögert werden könnten. Viertens: Der geplante Weg für das Velo über Olgastrasse und Caroline-Farner-Weg. Dieser kombinierte Fuss-/Veloweg ist schmal und unübersichtlich. Aufgrund der hohen Menge an Fussgängern ist er zudem sehr konfliktträchtig. Weiter könnten erhebliche Probleme für die Erschliessung von Privatgrundstücken und hohe Kosten für Anpassung und Rechtserwerb entstehen. Bei so vielen Unsicherheiten und Unklarheiten wäre eine motivierte Rückweisung der übliche Vorgehensweg. Die Mehrheit der Kommission hat dies aber abgelehnt, weil das Tiefbauamt nicht am Projekt arbeiten würde, bis der genehmigte Projektkredit vorliegt. Es ist eine weitere Verzögerung zu befürchten. Es ist aber wichtig, dass es an der Rämistrasse vorwärtsgeht, damit auch eine bestmögliche Koordination mit dem Heimplatz möglich ist und Synergien genutzt werden können, und auch, weil 2024 die Tramgleise erneuert werden. Die Mehrheit hat sich für den unveränderten Kreditantrag ausgesprochen, allerdings unter Berücksichtigung von wichtigen Versprechungen seitens Stadtrat Richard Wolff. Erstens: Präsentation von Vorstudie und Vorprojekt mit Variantenentscheid Mitte 2020 in der Kommission. Zweitens: Eine sorgfältige Prüfung, ob der Veloweg über den Olgaweg sinnvoll und machbar ist. Drittens: Offenlegen der Abhängigkeiten und Risiken zwischen Caroline-Farner-Weg und Verschieben der Stützmauer. Viertens: Ein Vorentscheid seitens des Kantons zur Finanzierbarkeit. Die Mehrheit stimmt der Dispositivziffer 1 für den Projektierungskredit zu. Die einstimmige Kommission stimmt der Dispositivziffer 2 und damit der Abschreibung der Motion zu. Die SP stimmt mit der Mehrheit.

Kommissionsminderheit Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): *Wir haben nun zwei Varianten gehört. 2012 wurden während zwei Jahren unzählige Stunden und Millionen von Franken in eine Projektierung investiert, die man dann wieder verwerfen musste. 2016 kam die Motion. Es wurden weitere Stunden und Millionen von Franken investiert. 2019 ist man noch keinen Schritt weiter. Man weiss ungefähr, wo die Wege für Velos und Fussgänger durchführen sollen. Es gibt aber keine konkreten Pläne. Nun werden 2,8 Millionen Franken für etwas gefordert, das uns immer noch nicht die Sicherheit gibt, dass man tatsächlich zu einer Lösung kommt. Zudem handelt es sich bei den 2,8 Millionen Franken nur um eine Grobschätzung. In der Weisung steht, dass es auch 30 % mehr oder weniger sein können. Weniger wird es kaum sein. Im Gegenteil. Bisher waren die Beträge stets höher als geschätzt. Wir werden mit einer weiteren Million Franken rechnen müssen. Wenn man die Velorouten realisieren will, zeigen die Pläne, dass es nur funktioniert, wenn der Fussverkehr auf die denkmalgeschützte Stützmauer geführt wird. Das ist aber im Rahmen einer behindertengerechten Gestaltung des Weges nicht möglich. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder baut man die denkmalgeschützte Mauer ab, damit sie flacher wird, oder man muss die Rampe derart weit verlängern, dass kein Zugang mehr möglich ist zu den bestehenden Gebäuden auf jener Seite. Interessanterweise scheint der Denkmalschutz keine Bedeutung mehr zu haben, wenn es um das Velo geht. Angenommen, man findet tatsächlich eine Lösung, dann werden die paar Meter Veloweg 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten können aber auch nicht dem Rahmenkredit Velo belastet werden. Das Volk hat bestimmt, dass man nur bei Planung und Bau auf kommunaler Veloinfrastruktur Kosten übernimmt. Von den 120 Millionen Franken, denen das Volk zugestimmt hat, wären dann bereits 50 Millionen Franken weg. Mich persönlich würde es zwar nicht schmerzen. Aber auch wenn der Kanton den 50 Millionen Franken zustimmen würde, was er aber aufgrund der Anti-Stauinitiative nicht kann, zeigt sich unabhängig davon auch die VBZ dem Projekt gegenüber sehr kritisch. Nach all diesen Argumenten sind wir nicht gewillt, nochmals 2,8 oder bis zu 3,5 Millionen Franken auszugeben. Wir verstehen*

nicht, warum man nochmals so viel Geld in die Hand nehmen muss für ein Projekt, das derart unsicher ist. Mir scheint, der linken Seite ist nicht bewusst, was dieses Geld wert ist, so wie sie grundsätzlich Geld zum Fenster hinauswirft. Man sollte für eine Projektierung nicht nochmals 3,5 Millionen ausgeben bei einem Projekt, von dem man jetzt schon weiss, dass es nie und nimmer umgesetzt werden kann. Wir lehnen den Projektierungskredit ab und sind dafür, dass man die Motion abschreibt, denn bisher hat sie nur Geld und Zeit gekostet.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): *Das Projekt durchlief drei Phasen. Die erste Phase in den Jahren 2012/2013 war geprägt von absoluter Fantasielosigkeit. Stephan Iten (SVP) sagte, man habe zahlreiche Stunden verbraten und das Geld zum Fenster hinausgeworfen. Das stimmt aber so nicht. Man hat in jener Phase schlicht gar nichts getan. Es wurde gesagt, die Autofahrspuren müssten 3 Meter breit werden. Dann sagte man, die Velos müssten aufs Trottoir verlegt werden. Anschliessend sagte man, man brauche Platz, weil die Autofahrspuren breiter würden, und diesen Platz nehme man vom Trottoir. 2013 hat die Stadt ein Projekt vorgelegt, in dem an der engsten Stelle genau 1,42 Meter vorgesehen wären für den dicht begangenen Fussweg an der Rämistrasse. Es war ein untaugliches Projekt. Dann kam der Masterplan Hochschulen. Dieser besagte, dass der im Hochschulgebiet künftig zu erwartende Mehrverkehr von etwa 45 % zur Hälfte durch den öffentlichen Verkehr, zur anderen Hälfte über Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden soll. In Spitzenstunden würden bergauf bis zu 400 Velos auf dem Trottoir fahren. Das halte ich für schwierig. Die zweite Phase war die Phase der überbordenden Fantasie ohne jeglichen realen Hintergrund. Stadtrat Filippo Leutenegger hat in jeder Pressekonferenz mit einer neuen Visualisierung überrascht, die das Gegenteil dessen zeigte, was er im Jahr vorher präsentiert hatte. Einmal wollte er einen Fussweg zur Hohen Promenade machen, ein Jahr später wurde diese Idee wieder verworfen. Dann wollte man mittels eines Velobalkons einen Veloweg machen. Wie ernsthaft man sich dort wirklich Gedanken gemacht hat, ist fraglich. Die Steigung zur Hohen Promenade ist steiler als die legendäre, sehr steile Strecke Alpe d'Huez in der Tour de France. Es bestehen aber nun zwei Chancen: Einerseits das offizielle Projekt, das die Stadt ausgearbeitet hat, und das Projekt des VCS. Das eine kostet sehr viel mehr als das andere. Ich muss hier Stadtrat Richard Wolff in die Pflicht nehmen. Mit dem Projektierungskredit geben wir dem Stadtrat einen Vertrauensvorschuss. Wir erwarten, dass eine faire, objektive Prüfung der beiden Varianten vorgenommen wird, weil es einen hohen Kostenunterschied gibt. Wir sprechen aber den Projektierungskredit mit gutem Gewissen und mit Überzeugung, denn wir sind der Meinung, dass an der Rämistrasse eine Lösung für eine durchgehende Veloverbindung in beide Richtungen in ausreichender Qualität möglich zu sein scheint. Hans Jörg Käppeli (SP) hat es ausgeführt: Die Idee des Velowegs wurde seit sechs Jahren aufrechterhalten. Wir erlauben uns, uns immer wieder informieren zu lassen und sind gespannt, was uns das Tiefbauamt präsentieren wird. Wir freuen uns auf die weitere Entwicklung.*

Andreas Egli (FDP): *Zum vorhergehenden Votum: Jede Treppe ist steiler als die Alpe d'Huez. Man kann Vergleiche ziehen, aber die eine oder andere Treppenstufe schaffen wir noch. Auf die kurze Strecke würde man es wohl auch mit dem Fahrrad schaffen. Das Problem liegt vielmehr darin, dass die Verhältnisse sehr eng sind. Stadtrat Filippo Leutenegger liess seine Kreativität walten und zeigte dies in den Grafiken. Was wir jetzt hören, ist nichts Neues. Man sagte schon früher, dass man dies nicht gut findet. Nun werden zwei Varianten diskutiert. Die Variante des VCS sieht Mischverkehr vor. Dies würde zu größeren Verkehrsproblemen führen. Die VBZ waren in der gesamten bisherigen Planung nicht integriert. Wenn man einige Stunden mehr investiert hätte, hätte man von*

Anfang an besser gewusst, ob es funktioniert. Dann könnten wir den Projektierungskredit guten Gewissens unterstützen. Dem Lösungsvorschlag des VCS wird nun eine Variante gegenübergestellt, die in der Grobplanung 50 Millionen Franken kostet, wobei dieser Betrag auch 50 % tiefer oder höher liegen könnte. Auch diese Variante sieht Mischverkehr vor. Es liegt somit eine schlechte Lösung vor und man stellt dieser eine noch schlechtere gegenüber in der Hoffnung, dass angesichts der noch schlechteren Lösung dann die andere halbwegs erträglich wird. Das ist keine gute Idee. Bevor wir hier zusätzliche Millionen von Franken in irgendwelche Planungsakte investieren, wäre es aus meiner Sicht sinnvoller, wenn man die Machbarkeit der Studie des VCS betrachten und prüfen würde, ob es dort allenfalls eine Alternative gäbe. Falls die Machbarkeit nicht gegeben ist, kann man sich die hohen Kosten, über die wir nun sprechen, sparen. Angesichts der Problematik, die allen bekannt ist, ist es ein unnötiger Schritt, den wir nun machen. Vor diesem Hintergrund handelt es sich aus meiner Sicht um zwei untaugliche Lösungsvorschläge.

Sven Sobernheim (GLP): *Es wurde nun viel über die Kosten gesprochen. Ich möchte diese in ein Verhältnis setzen. Wir sprechen von 50 Millionen Franken Realisierungskosten für eine 400 m lange Strecke. Es gibt ein anderes Projekt auf Stadtgebiet, über das wir noch abstimmen werden: Das Rosengartenprojekt. Dort geht es um eine 2,4 km lange Strecke und Kosten von 1,1 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Die Strecke ist 6-mal so lang, die Kosten sind 22-mal so hoch. Der Rosengarten hat noch weitere Parallelen zur Rämistrasse. Es handelt sich um einen Projektierungskredit, von dem wir nicht wissen, ob es ein gutes Projekt wird oder nicht. Die GLP will die Projektierung unterstützen. Wir wollen wissen, ob es ein gutes Projekt wird oder nicht. Beim Rosengarten aber sprechen wir 1,1 Milliarden Franken, ohne zu wissen, ob es ein gutes Projekt gibt. Dort sind wir mit der Projektierung ungefähr gleich weit wie bei der Rämistrasse. Man hat in Zürich gemäss Stadtrat viel in das Velo investiert. Das merkt man als Velofahrer nicht, wenn man an den Verkehrsknotenpunkten oder an schwierigen Stellen wie der Rämistrasse durchfährt. Wenn das Velo ein ernstzunehmender Verkehrsträger der Stadt sein soll und wir glauben, dass es ein Rückgrat unserer Mobilität ist, müssen wir auch investieren. Die GLP hat vor Jahren einmal einen Vorstoss für Velolifte in Zürich gemacht. Durch die Verbreitung von E-Bikes hat sich das Thema inzwischen erledigt. Wenn man aber einen flüssigen Verkehr will, muss man an der Strecke der Rämistrasse einen Veloweg anbieten. Dies darf nicht auf eine Weise geschehen, dass der Fussgänger darunter leidet oder sich der Velofahrer die Fläche mit der Anlieferung teilen muss, die an diesem Ort sehr viel Raum einnimmt. Es hiess, die Stadt habe noch nie Kostenunterschreitungen gehabt. Ich empfehle Stephan Iten (SVP), die Stadtratsbeschlüsse der Projektabrechnungen des Stadtrats zu lesen. Wir haben in der Regel immer Kostenunterschreitungen, seit wir Projekte ausschreiben. Das zeigen Beschlüsse der vergangenen Monate. Die GLP unterstützt den Projektierungskredit in der Hoffnung, dass daraus ein gutes Projekt resultiert.*

Stephan Iten (SVP): *Markus Knauss (Grüne) sprach von 400 Velos pro Stunde. Woher diese Zahlen kommen, ist für mich schleierhaft. Gehen wir davon aus, dass diese Zahl stimmt. Aber: Beim Rosengarten verkehren 250 000 Fahrzeuge pro Stunde. Da kann man die Kostenverhältnisse durchaus etwas besser und genauer betrachten. In den 1,1 Milliarden Franken sind auch das Tram und ein Veloweg inbegriffen. Ich weiss nicht, warum hier ein Vergleich gezogen wurde. Ich fahre oft auf der Rämistrasse. Bergabwärts haben wir regen Veloverkehr. Velos und Autos kommen sich dort nicht in die Quere. Der Autofahrer muss beim Fussgängerstreifen und Rotlicht anhalten, der Velofahrer muss sich nicht darum kümmern. Bergauf sieht man aber jeweils kein einziges Velo. Es ist schlicht zu steil. Nur wegen des neuen Schulquartiers werden nicht mehr*

Velos dort hochfahren. Sollten es Elektrovelos sein, haben das Auto und das Velo auch wieder ein Problem weniger. Das Velo kommt dem Auto nicht in die Quere.

Ernst Danner (EVP): *Die EVP hat einige Grundsätze in der Verkehrspolitik. Punkt 1: Der gesamte Mehrverkehr ist über den öffentlichen Verkehr sowie Fuss-/Veloverkehr abzudecken. Punkt 2: Beim motorisierten Individualverkehr wollen wir weder eine Kapazitätserweiterung noch eine Kapazitätsverminderung. Das sind unsere Grundsätze. Wir werden prüfen müssen, ob wir den Status quo beim motorisierten Individualverkehr auch länger beibehalten wollen. Er steht im Konflikt mit der CO₂-Null-Politik. Ein weiterer Punkt ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Kosten der teuren Projektvariante sind gemessen an der Strecke unverhältnismässig hoch. Hier wurde eine Limite überschritten. Man könnte sich mit dem Betrag alternative Möglichkeiten ausdenken. Bei der Variante VCS geht es um rund 25 Millionen Franken. Diese Lösung würden wir für vernünftig halten, wenn sie realisierbar ist. In diesem Fall könnten wir das Projekt unterstützen. Für uns stellt sich noch die Frage wegen der Behindertengerechtigkeit. Die steile Rampe bleibt, auch wenn man oben den Weg absenkt. Das ist nicht behindertengerecht. Wenn die Fussgänger dort durchmüssen, kommt man mit einem Rollstuhl nicht durch. Wir haben uns übrigens sagen lassen, dass man auch vom Stadelhofen her behindertengerechten Zugang ins Parkhaus hat. Wer vom Bellevue kommt, kann diesen Zugang benutzen. Vom Pfauen her hätte man wiederum eine Rampe, die behindertengerecht über einen neuen Eingang ins Parkhaus führen würde. Wenn das so realisierbar ist, können wir dieser Variante und dem entsprechenden Projektierungskredit zustimmen. Wir hätten aber auch noch eine eigene, günstigere Variante. Ich bitte den Vorsteher des Tiefbauamts, diese zu prüfen. Die Autos stehen an der Rämistrasse bergabwärts sehr eng zwischen Trottoir und Tram, so dass man mit dem Velo nicht rechts an den Autos vorbeifahren kann. Jeder halbwegs legal denkende Velofahrer weicht auf die Tramschienen aus. Das ist nicht korrekt. Alternativ könnte man auch die Route via Kirchgasse wählen. Es wäre ein kleiner Umweg, aber es ist machbar. Bergwärts sehe ich kein Problem. Ich kam mir kürzlich mit dem Velo vor wie an einem autofreien Sonntag. Es konnte mich kein einziges Auto überholen. Ich fuhr nicht ganz am Rand, weil ich nicht das Risiko eingehen wollte, dass mich ein Autofahrer mit zu engem Abstand überholt. Velofahrer haben bergaufwärts sozusagen freie Bahn, weil die Autos sie nicht überholen können. Die Variante EVP wäre, nur bergabwärts einen Velostreifen zu erstellen und bergwärts den Status quo zu behalten. Das wäre sicherlich die günstigste Lösung.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Zur Behindertentauglichkeit muss man zwei Dinge beachten. Das eine ist die Frage, wie man vom Bellevue zum Pfauen kommt. Der eine Weg führt auf dem Trottoir den Häusern entlang. Dieser Weg ist mit einer gewissen Steigung verbunden. Er ist aber stufenfrei. Auf der anderen Seite hat man beim Caroline-Farner-Weg auf dem unteren Teil 19 % Steigung. Daran kann man nichts ändern. Wir haben dort die Zugänge zu den Gebäuden. Joe A. Manser (SP) hat uns auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Vom steilen Stück bis zum Heimplatz kann man den Weg abflachen. Man könnte dort auch den Zugang zum Parkhaus behindertengerecht umsetzen. Von unten her ist es aber ohne mechanische Hilfsmittel nicht machbar. Ich gehe davon aus, dass der andere Zugang zum Parkhaus vom Bahnhof Stadelhofen aus stufenfrei ist.*

Stephan Iten (SVP): *Die EVP spricht einen Projektierungskredit und beruft sich dabei auf Hans Jörg Käppeli (SP), anstatt die Unterlagen zu lesen, die von Fachexperten erstellt wurden. Das erstaunt mich. Das ist, wie wenn ich Markus Knauss (Grüne) fragen würde, ob ein Veloweg auf der Autobahn Sinn macht. Ich verstehe nicht, dass man basierend auf Aussagen von Hans Jörg Käppeli (SP), der befangen ist, weil er sein Projekt am besten findet, im Gemeinderat einen Projektierungskredit spricht. Hans Jörg Käppeli*

(SP) will die 50 Millionen Franken für den Veloweg nun einfach ausgeben. In den Unterlagen zeigt sich aber, was Tatsache ist.

Sven Sobernheim (GLP): *Zum vorhergehenden Votum von Stephan Iten (SVP): Die Kosten beim Rosengartentunnel wären 750 Millionen Franken. Das wäre das 14-fache. Wenn man 400 Velos und 2500 Fahrzeuge nimmt, wäre es das 7-fache. Wir sind somit immer noch relativ günstig. Zum Votum von Ernst Danner (EVP): Das Velo soll Alltagsverkehrsmittel für alle Zielgruppen sein. Die Variante, dass ich als Velofahrer an der Rämistrasse hupende Autos hinter mir habe, die mich am liebsten überfahren würden, ist kein Lösungsansatz.*

Andreas Egli (FDP): *Zum Vergleich mit dem Rosengarten: Dort wird Geld ausgegeben, damit man ein Tram erhält und hier wird Geld ausgegeben, damit das Tram langsamer fährt. Das nennt man dann klimawirksam. Es ist ein Irrtum. Wir wissen schon jetzt, dass es in jenem Moment, in dem wir das Tram so führen, wie es nun in der Version VCS/Käppeli mit dem Mischverkehr geplant ist, nicht ohne Behinderung geht. Wenn man gleichzeitig die Absicht der linksgrünen Seite kennt, den motorisierten Individualverkehr zu verlangsamen, ist es logisch, dass man den motorisierten Individualverkehr für das Tram als Hindernis in den Weg stellt, und das Tram dann langsamer fährt. Gleichzeitig überweisen wir einen Antrag für die Entwicklung einer Strategie, wie das Tram schneller gemacht werden kann. Hier besteht ein Widerspruch. Wenn man das Tram schneller machen will, muss man es auf seinem Trassee fahren lassen. Ich hätte darauf gezählt, dass die EVP – hätte sie Fraktionsstärke – jemanden in die Verkehrskommission geschickt hätte, um sich zu informieren. Wenn sie nämlich will, dass der öffentliche Verkehr schneller wird und mit dem Veloverkehr zusätzliche Leistungsfähigkeit erzielt werden kann, ist es nicht zielführend, wenn man den öffentlichen Verkehr wieder langsamer macht. Das ist ein Widerspruch in sich. Wenn es darum geht, das Auto auszubremsen, ist in diesem Rat offenbar auch die Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr recht. Wir sehen es anders. Zudem sehen wir nicht ein, dass man bereits jetzt dafür Geld ausgeben muss.*

Stefan Urech (SVP): *Ich möchte auf das Votum von Sven Sobernheim (GLP) eingehen, der von hupenden Autofahrern gesprochen hatte, die die Velofahrer an der Rämistrasse am liebsten überfahren würden. Ich fuhr die Strasse oft während meiner Gymizeit hoch und benutze sie auch heute noch regelmässig. Ich mag die Strecke nicht. Aber nicht, weil mich jemand anhupen würde, sondern, weil sie so steil ist. Ich fahre dort nur für das gute Gewissen hoch, nicht zum Spass. Ich könnte ein starkes Elektrovelo kaufen, dann dürfte ich aber nicht mehr auf dem Veloweg fahren, sondern müsste ebenso hinter den Autos anstehen. Die Verkehrsteilnehmer werden hier gegeneinander ausgespielt. Es wird ein Bild von einem Autofahrer gezeichnet, das ich an der Rämistrasse nicht ein einziges Mal erlebt habe. Ich hatte nie den Eindruck, dass jemand ungeduldig ist. Im Normalfall machen die Autofahrer dort einen grossen Bogen um die Velofahrer.*

Markus Knauss (Grüne): *Andreas Egli (FDP) versucht, einen neuen Topos zu entwickeln. Dieser heisst: Die Grünen, die Linken sind für die Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs. Das ist Unsinn. Wir wissen, dass der öffentliche Verkehr Betriebskosten von 21 Millionen Franken zu viel hat, die er nicht haben müsste. Nicht, weil wir mehr Velofahrer durch die Stadt fahren lassen wollten, sondern, weil Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr bestehen. Autos stehen an Kreuzungen im Weg. Sie behindern den öffentlichen Verkehr, wo sie nur können. Die Lösung ist nicht eine bürgerliche Verkehrspolitik mit immer mehr Autos in der Stadt und möglichst noch einem Verfassungsartikel, der garantiert, dass immer jedes Auto fahren darf. Die Lösung heisst: Weniger Autos, mehr Velos in der Stadt. Es wäre gut, wenn die FDP mit ihrem Stadtrat darüber sprechen würde, wie man zu einem schnelleren oder stabileren öffentlichen*

Verkehr kommt. Diesen erreichen wir nur durch weniger Autos.

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

STR Richard Wolff: *Der Auftrag ist klar. Wir haben eine Motion. Wenn wir die Übung nun abbrechen, ist die Motion immer noch da. Sie wird vermutlich nicht abgeschrieben. Wir haben zwei Vorschläge. Der eine will die Strasse verbreitern. Das sieht etwas utopisch aus. Alle sagen jeweils, die Rämistrasse sei zu schmal. Dann sollten wir uns überlegen, wie wir die Rämistrasse breiter machen können. Man kann zumindest überlegen, was man tun könnte, was es kostet, und was machbar ist. Die Strasse zu verbreitern, wäre eine Lösung. Es ist nicht Teil der Lösung, dass wir keinen Schritt weiter sind. Wir haben nicht mehr das Velo auf der steilen Rampe, sondern die Fussgänger auf der steileren Rampe. Die Velos bleiben unten auf der Rämistrasse. Auch das ist ein Unterschied zum früheren Projekt. Wir können entweder die Strasse breiter machen oder wir haben einen Plan B und versetzen die Mauer nicht nach hinten, sondern machen das Beste aus der bestehenden Strasse. Wir opfern den bergaufwärtsführenden Fussweg für die Verbreiterung für den Platz für das Velo. Beide Lösungen sind nicht günstig. Das stimmt. Wir haben es hin- und hergerechnet. Die Kosten mögen auf 400 Meter berechnet zwar hoch sein, doch es geht um ein Schlüsselstück des Velonetzes. Man müsste fairerweise einen grösseren Teil oder das ganze Velonetz betrachten. Damit das Velonetz überhaupt funktioniert, müssen wir auch Schlüsselstrecken gut gestalten. Die Leute benutzen das Velonetz nicht, solange es gefährliche oder schwer machbare Schlüsselstrecken gibt. Die 50 Millionen Franken muss man relativieren und auf das gesamte Velonetz umrechnen, das wir so tauglich gestalten wollen, dass man es in eine klimafreundliche Zukunft weiterführen kann. Wir sind somit einen Schritt weiter. Mit dem Projektierungskredit werden wir noch weiterkommen. Der Projektierungskredit ist nicht hinausgeworfenes Geld. Er geht ins Gesamtprojekt ein. Ich wäre nicht so pessimistisch. Die eine oder andere Lösung, so bin ich sicher, ist machbar. Ich bin sicher, dass wir weiterkommen und eine Lösung finden. Ich danke der Kommission, dass sie uns die Möglichkeit gibt, die beiden Varianten so weit auszuarbeiten, dass wir es auch in der Kommission weiter betrachten können und darüber diskutieren können, welche nun die bessere Lösung ist.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

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

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

Mehrheit:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Markus Merki (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit:	Präsident Stephan Iten (SVP), Referent; Pablo Büniger (FDP), Andreas Egli (FDP), Maria del Carmen Señorán (SVP) i. V. von Christoph Marty (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Pablo Bünger (FDP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Markus Merki (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Olivia Romanelli (AL), Maria del Carmen Señorán (SVP) i. V. von Christoph Marty (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 111 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 800 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017). Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Ausführung.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Die Motion, GR Nr. 2015/159, der Fraktionen SP, Grüne und glp vom 27. Mai 2015 betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 19. Juni 2019 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. August 2019)

1372. 2018/433

Weisung vom 14.11.2018:

Tiefbauamt, Albisriederstrasse, Abschnitt Altstetter- bis Freilagerstrasse, Landerwerb, Trottoir, Schutzinsel, Bäume, Kaphaltestellen, Verkehrsregelungsanlage, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

1. Für den normgerechten Ausbau des Trottoirs, den dadurch bedingten Landerwerb zwischen der Pünt- und der Else-Züblin-Strasse und der Verlegung der ewz-Anlagen beim Fussgängerübergang Freilager-/Ginsterweg, für den Bau zweier Fussgänger-schutzinseln mit Velofurt bei der Querung Freilager-/Ginsterweg, für die neuen Poller und Rundbänke, für die neuen Tische und Bänke beim Wydlerplätzli, für die Ausgestaltung der Bus- und Tramhaltestellen «Fellenbergstrasse» als Kaphaltestellen, die dadurch bedingte Erstellung einer Verkehrsregelungsanlage zur Trambevorzugung bei der Tramhaltestelle «Fellenbergstrasse» stadtauswärts und die Umgestaltung des Verkehrsknotens Fellenberg-/Albisriederstrasse sowie für die Pflanzung von 36 neuen Bäumen im Projekt Albisriederstrasse, Abschnitt Altstetter- bis Freilagerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 2 292 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2018).

2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2018) und der Bauausführung.
3. Dispositiv-Ziffer 1 vorstehend steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung durch den Stadtrat mit separatem Beschluss und der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Pascal Lamprecht (SP): *Die vorliegende Weisung hat eine lange Vorgeschichte. Am Anfang stand die Erkenntnis, dass das Zentrum Albisrieden den verkehrlichen und baulichen Anforderungen nicht mehr entspricht und insbesondere den Bedürfnissen des Fussverkehrs zu wenig Rechnung getragen wird. Die möglichen Alternativen wurden an Informationsveranstaltungen, diversen runden Tischen und mit einer Petition eines Teils der Bevölkerung vehement diskutiert und teilweise auch abgewiesen. Deshalb dauerte es so lange, bis das konkrete Projekt nun auf dem Tisch liegt. Der einzige unbestrittene Aspekt des Projekts war der Linksabbieger in die Fellenbergstrasse. Dieser stellt einen grossen Mehrwert dar, da die Linksabbieger bisher zuerst um die Traminsel herumfahren und dann mit einem waghalsigen U-Turn wieder stadteinwärts Richtung Wiedikon fahren mussten. In den zahlreichen Gremien wurden viele Grundsatzfragen gestellt, aber auch detaillierte Vorschläge und Alternativen präsentiert. Die vorliegende Weisung beinhaltet die Priorisierung des Langsamverkehrs wie ursprünglich gefordert. Man soll künftig höchstens mit 30 km/h durch die Albisriederstrasse fahren. Die beidseitige Kaphaltestelle soll realisiert werden. Das Albisriederdörfli soll fussgängerfreundlich gestaltet werden, Parkplätze sollen soweit als möglich erhalten werden. Auch die Baumblanz ist positiv. Zudem ist ein Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte projektiert. Die Veloführung, die Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger, die Lichtsignale als Tramschleuse und die Wendeschleufe für die Tramlinie 3 gaben immer wieder Anlass zu Diskussionen. Für die Mehrheit der Kommission ist das Projekt eine deutliche Aufwertung für Albisrieden. Die bisherigen Defizite für den Fuss- und Veloverkehr werden aufgehoben oder vermindert. Die Platzverhältnisse für die Fussgängerinnen und Fussgänger und die Verkehrssicherheit werden deutlich erhöht. Tempo 30 ist auch hier für den motorisierten Individualverkehr verkraftbar. Die allfälligen Zeitverluste sind äusserst gering. Dafür kann das bisherige Stop-and-Go reduziert werden. Die beidseitige Kaphaltestelle ist klar von Vorteil für die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer. Aktuell ist die Tramhaltestelle sehr schmal. Das Queren ist unfallträchtig. Das Projekt enthält zusätzliche Pluspunkte: Das Albisriederdörfli soll gestalterisch Kopf des gesamten Abschnitts werden. Auch das zusätzliche Trottoir an der Püntstrasse stadtauswärts ist klar zu begrüssen. Obwohl gerade hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten der Albisriederstrasse und der geplanten Veloführung der Praxistest noch aussteht und noch einige Fragen offen sind, ist das Projekt ausgewogen. In diesem Zusammenhang vertraue ich der Verwaltung, dass sie diese Punkte im Auge behält und bei Bedarf nachbessert. Die zentralen Elemente der damaligen Forderung sind somit erfüllt. Erstens: Die Sicherheit hat höchste Priorität. Zweitens: Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird gewährleistet. Drittens: Es wird ein breiter Kompromiss umgesetzt. Dies ist in der Quartierpolitik wichtiger als das Durchsetzen von Partikularinteressen. Für die SP sind der Inhalt der Weisung und das vorliegende Projekt ein echter Mehrwert für Albisrieden. Ich danke den Beteiligten der Verwaltung und des Gemeinderats dafür, dass das Projekt nun endlich eine weitere Hürde nehmen kann, und vor allem den zahlreichen Quartierbewohnerinnen und -bewohnern sowie den Gewerblern, die sich konstruktiv in den Dialog eingebracht haben.*

Kommissionsminderheit:

Christoph Marty (SVP): *Wir halten die Tramhaltestelle in Form einer Kaphaltestelle für eine Fehlplanung. Ein Strassenumbauprojekt sollte die Klarheit und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer vergrössern oder zumindest erhalten. Hier ist das Gegenteil der Fall. Aus einem für alle Verkehrsteilnehmer sicheren und brauchbaren Strassenabschnitt soll ein unsicherer und unbrauchbarer gemacht werden. Die Schikane des motorisierten Individualverkehrs ist dem Tiefbauamt offenbar sehr viel wert. Anders lässt sich die verunglückte Projektierung der Kaphaltestelle nicht erklären. Alle verlieren, aber der motorisierte Individualverkehr verliert am meisten. Es zieht sich wie ein roter Faden durch alle Planungen. Hier noch ein Kommentar an die Kommission: Die Angaben, die wir zum Multifunktionsstreifen erhalten haben, habe ich nachgeprüft. Sie stimmen nicht. Die schlechte Nachricht ist, dass wir damit rechnen müssen, dass sich die Unfälle in diesem Teilbereich erhöhen und Menschen zu Schaden kommen werden. Die gute Nachricht ist, dass man es in einigen Jahren auch wieder abbrechen und neu bauen kann. Ich kann niemandem im Rat einen Vorwurf machen, dass er oder sie das Projekt wie vorgelegt annehmen wird. Die meisten Ratsmitglieder sind branchenfremd und verlassen sich darauf, dass das, was sie vorgelegt erhalten, in geeigneter Qualität erarbeitet wurde – so, wie es auch sein sollte. Ich nehme es allerdings anders wahr. Wir lehnen das Projekt in dieser Form ab.*

Weitere Wortmeldungen:

Res Marti (Grüne): *Ich wohne in Albisrieden und bin froh, dass es endlich vorwärts geht mit dem Projekt. Es ist nun ein ausgewogenes Projekt. Es war aber auch ein langwieriges Projekt. Es kann niemand behaupten, dass die lokale Bevölkerung nicht genügend involviert war. Das Projekt begann unter Ruth Genner. Es gab eine Petition und eine Gegenpetition. Der Hauptgrund, warum es so lange dauerte, war das Intermezzo Leutenegger im Tiefbauamt. Das Projekt wäre mehr oder weniger fertig gewesen, als Filippo Leutenegger das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement übernahm. Das Projekt war aber nicht nach seinem Geschmack. Es gab einen runden Tisch nach dem anderen im Quartier. Diese brachten aber nicht das Ergebnis, das Stadtrat Leutenegger gern gesehen hätte. Einige Parkplätze wurden vor dem Aussterben gerettet. Die Tramhaltestelle hat nun zwar eine genug breite Mittellinie, dass Rettungsfahrzeuge durchfahren können, aber es ist immer noch eine Kaphaltestelle. In diesem Sinne ist das Ergebnis in Albisrieden wirklich ein breit abgestützter Kompromiss. Ich freue mich auf das neue Zentrum. Es ist zynisch, wenn Christoph Marty (SVP) behauptet, dass die Situation heute sicher und nach dem Projekt unsicher sei. Ich kenne drei Leute, die bei der betreffenden Haltestelle auf dem Fussgängerstreifen angefahren wurden. Diese Situation ist definitiv nicht haltbar.*

Sven Sobernheim (GLP): *Es ist ein grosser und ein guter Kompromiss. Es ist auch ein Projekt, bei dem 98 % der Beteiligten dahinterstehen können. Wir sind hier nicht alle branchenfremd, wie Christoph Marty (SVP) behauptete. Das Projekt bringt eine Aufwertung für das Quartier. Es ist nicht so, dass eine Kaphaltestelle jemanden diskriminieren würde. Eine Kaphaltestelle ist an einem Ort wie diesem eine Möglichkeit, genügend Raum für die Wartenden sowie einen ebenerdigen Einstieg für Rollstuhlfahrende, alte Leute und Kinderwagen zu schaffen. Sie führt dazu, dass der ÖV beschleunigt aus der Haltestelle hinausfahren kann. Nach dem ganzen Lob muss ich aber auch noch einen Wermutstropfen anfügen. Die Tramwendeschleife ist eine unschöne Situation. Es ist nicht ganz klar, ob es ein Velounfallherd ist. Sie wird im Gegenuhrzeigersinn angefahren. Das wird auch künftig so bleiben. Es hätte dem Projekt geholfen, wenn man die*

Wendeschlaufe in den Uhrzeigersinn verlegt hätte. Das einzige Argument, das das Tiefbauamt dagegen brachte, war, dass man etwas mehr Land bräuchte. Es wären aber nur wenige Quadratmeter gewesen. Was uns schlussendlich davon abhielt, einen Antrag zu stellen, war, dass die Faktenlage mehr ein Bauchgefühl war und es keine Fakten gab, ob es nun ein Velounfallherd ist oder nicht. Es bleibt aber ein etwas ungutes Gefühl.

Andreas Egli (FDP): *Wir haben auch ein etwas ungutes Bauchgefühl. Es gibt sicherlich Aspekte an diesem Projekt, die nicht schlecht sind. Es gibt einige Punkte, die sehr gut gelöst wurden. Andere fand ich etwas weniger toll. Einer davon ist der Mehrzweckmittelfstreifen. Dieser wurde an einem Ort ausdrücklich vorgesehen, damit er nicht überfahren werden soll, und ein paar Meter weiter gibt es einen weiteren Streifen, der dann doch zum Überfahren vorgesehen ist. Wie das für die Automobilisten und die Nutzer der Anlage erkennbar sein soll, habe ich nicht verstanden. Auch aus dem Quartier kamen Einwände, unter denen es prüfungswerte Aspekte gibt. Dort konnten wir uns auch nicht eindeutig für die eine oder andere Seite entscheiden. Wir konnten uns somit insgesamt noch nicht für ein Ja oder Nein entscheiden und bleiben deshalb in der Enthaltung.*

Claudia Rabelbauer (EVP): *Wir lehnen die Weisung ab. Wie viele andere aus dem Quartier befürchten wir, dass sich durch die Kapazitätsminderung der Verkehr in die Quartiere verlagern wird. Genau das wollen wir aber verhindern. Die Quartiere sollen entlastet werden, indem es Hauptverkehrsachsen mit möglichst flüssigem Verkehr gibt. Nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch die Velos werden durch Kaphaltestellen blockiert. Es gibt Rückstau oder Schleichverkehr. Das stellt aus unserer Sicht keine Aufwertung des Quartiers dar.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–3.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–3.

Mehrheit:	Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Referent; Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Mathias Manz (SP) i. V. von Simone Brander (SP), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit:	Christoph Marty (SVP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Pablo Büniger (FDP), Andreas Egli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 18 Stimmen (bei 17 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für den normgerechten Ausbau des Trottoirs, den dadurch bedingten Landerwerb zwischen der Pünt- und der Else-Züblin-Strasse und der Verlegung der ewz-Anlagen beim Fussgängerübergang Freilager-/Ginsterweg, für den Bau zweier Fussgänger-schutzinseln mit Velofurt bei der Querung Freilager-/Ginsterweg, für die neuen Poller und Rundbänke, für die neuen Tische und Bänke beim Wydlerplätzli, für die Ausgestaltung der Bus- und Tramhaltestellen «Fellenbergstrasse» als Kaphaltestellen, die dadurch bedingte Erstellung einer Verkehrsregelungsanlage zur Trambevorzugung bei der Tramhaltestelle «Fellenbergstrasse» stadtauswärts und die Umgestaltung des Verkehrsknotens Fellenberg-/Albisriederstrasse sowie für die Pflanzung von 36

- neuen Bäumen im Projekt Albisriederstrasse, Abschnitt Altstetter- bis Freilagerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 2 292 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2018).
2. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2018) und der Bauausführung.
 3. Dispositiv-Ziffer 1 vorstehend steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung durch den Stadtrat mit separatem Beschluss und der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 19. Juni 2019 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. August 2019)

1373. 2019/129

Dringliche Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 03.04.2019:

Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze

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

Markus Knauss (Grüne) begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1104/2019): Die dringliche Motion wäre eigentlich als Begleitmotion zur Weisung Thurgauerstrasse vorgesehen gewesen. Das Thema ist wichtig für die Stadt. Die Stadt erlebt einen Verdichtungsschub wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Die Bevölkerung und die Politik sind durchaus willens, den Verdichtungsschub mitzutragen. Die Verdichtung findet aber nicht nur in Aussenquartieren statt, sondern auch an Hauptachsen. Wenn man die Stadt rein strukturell betrachtet, leben sehr viele Leute an Hauptachsen. Künftig sollen es noch mehr sein. Die 140 000 Lärmbetroffenen in der Stadt leben vor allem an den Hauptachsen. Jede Haupteinfahrtsachse ist auch ein Wohnquartier. Die Stadt muss reagieren, auch an der Thurgauerstrasse, wenn man dort eine grosse Überbauung dieses Ausmasses plant. Die Thurgauerstrasse ist eine gigantische Einfallsachse. Wir haben zwei Tramspuren, vier Autospuren und eine Erschliessungsstrasse am Rand. Wir haben auch eine wunderbare Baumallee. Der Stadtrat schreibt, die Strasse sei wichtige Einfallsachse. Pro Tag verkehren dort aber gerade einmal 14 000 Autos. Auf zahlreichen Strassen in Zürich herrscht sehr viel mehr Autoverkehr auf zwei Autofahrspuren. Das kann bewältigt werden. So gesehen spielt die Diskussion um die Leistungsfähigkeit keine Rolle. Die Thurgauerstrasse ist überdimensioniert. Wenn man dort einen neuen Quartierschwerpunkt schaffen will, sind wir der Meinung, dass die Strasse zwingend umgestaltet werden soll, damit dort attraktive Wohnungen entstehen können und der öffentliche Raum entsprechend gestaltet werden kann. Ein Beispiel, warum es wichtig ist, die Thurgauerstrasse umzubauen und zurückzubauen: Die kommunale Wohnsiedlung Leutschenbach. Der Schulweg für diese Siedlung ins Schulhaus Thurgauerstrasse führt über die Thurgauerstrasse. Man kann diesen Highway kaum als lauschigen Schulweg bezeichnen. Der Stadtrat argumentiert, die Strasse sei erst zehn Jahre alt, deshalb sei es nicht wirtschaftlich, sie schon wieder umzubauen. Wir sind der Meinung, dass man mit dieser Motion aufzeigen muss, wie man kurzfristig und mittelfristig Massnahmen angehen kann, möglicherweise auch provisorische Massnahmen. Der Stadtrat deutet dies am Schluss seiner Weisungsantwort auch an. Die Antwort ist nicht sehr ambitioniert, aber der Schluss ist hoffnungsvoll: Der Stadtrat schreibt, man könnte auch Fahrstreifen für Autos in Velostreifen umwandeln. So etwas kann man auch provisorisch machen.

Man kann mit dieser Weisung auch Vorstellungen entwickeln über das Zukunftsbild für die Strasse, welche Funktion sie in Zürich Nord haben soll und wie wir schrittweise dorthin kommen. Es scheint uns wichtig, dass wir heute den Auftrag geben, dass die Thurgauerstrasse genauer unter die Lupe genommen und neu geplant wird.

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

STR Richard Wolff: *Ich schliesse mich Markus Knauss (Grüne) an. Ich habe die gleichen Absichten wie er. Wir müssen aber auf die Kosten achten. Eine Strasse, die erst zehn Jahre alt ist, kann man nicht schon wieder umbauen. Das macht keinen Sinn. Wir würden uns finden, wenn der Vorstoss in ein Postulat umgewandelt würde. Die Richtung ist klar. In der Grundabsicht schauen wir uns die Situation gerne näher an.*

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): *Ich weiss nicht, wie der Stadtrat sich dem anschliessen kann. Ich frage mich, ob jene, die die Forderung stellen, überhaupt schon einmal vor Ort waren. Sie fordern, den Strassenraum im Sinne eines Quartierzentrums mit Niedriggeschwindigkeitsszenarien auszugestalten. Das ist bereits passiert. Neu ist Tempo 50 vorgeschrieben. Auch die geforderten sicheren, ebenerdigen Fussgängerübergänge existieren bereits. Wenn man von der sechsspurigen Strasse vom Glattpark herkommt, sieht man die grossen neuen Häuser, die vor wenigen Jahren erstellt wurden. Danach kommt das Oerliker-Haus, ein grosses genossenschaftliches Erfolgsmodell, das auf brauchbare Verkehrsverbindungen angewiesen ist. Diese Leute arbeiten dort. Sie verdienen dort ihr Geld. Weiter kommen voluminöse Büros und Gebäude bis zum Airgate und bis zum grossen Verkehrsknoten Hagenholz, wo der Verkehr fünfspurig weitergeht. Auf der anderen Seite kommt nun mit der Grossüberbauung am Stadtpark und dem neuen Schulhaus ein echter Stadtteil hinzu. Nun wird dort sozusagen ein Feldweg gefordert. Es wird behauptet, dass die Thurgauerstrasse im aktuellen Zustand zu erheblichen Lärmproblemen führt, die sich unausweichlich negativ auf die gewünschte Siedlungsentwicklung auswirken werden. Hätte man die Motion seriös aufgegleist, wäre einem nicht verborgen geblieben, welches die Hauptlärmquellen in diesem Quartier sind: Die extrem stark frequentierte Personen- und Güterverkehrslinie der SBB und vor allem der massive Flugverkehr über diesem Gebiet, aber auch die Glatttalbahn in der Mitte. Das Quartier wäre im Grunde als städtisches Gebiet angedacht. Es ist kein Dorf auf dem Lande. Weiter wird geschrieben, eine nachhaltige Innenverdichtung könne nur dann gelingen, wenn eine gute Lösung auf allen Ebenen angestrebt wird. Das schreibt man nur, wenn einem nichts Gescheiteres einfällt. Man ist mit dieser Verkehrsideologie in den 90er-Jahren stehen geblieben. Mobilitätsformen und Mobilitätssysteme befinden sich in einem Wandel. Man sollte einsehen, dass die verschiedenen Mobilitätsformen nicht in einem Kampf gegeneinanderstehen. Alle haben ihre Berechtigung. Es wird auch immer deutlicher absehbar, dass die Mobilitätssysteme der Zukunft auf der Strasse basieren werden. Die Annahme ist falsch, dass der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Velo- und Langsamverkehr in einem direkten Konkurrenzverhältnis zueinanderstehen. Das weiss man seit Jahren. Es ist destruktiv und unsinnig, wenn die wertvolle Ressource Fahrbahn vorsätzlich unbrauchbar gemacht wird. Die betreffenden Parteien sollten endlich in der Gegenwart ankommen. Dass man an einer so speziellen Lage derart beschränkend eingreifen will, ist schädlich und falsch. Der Stadtrat versuchte das in seiner Antwort subtil mitzuteilen. Die Motion ist abzulehnen, ebenso die Umwandlung in ein Postulat, die es nicht besser macht. Der Ansatz ist falsch.*

Andreas Egli (FDP): Wenn ein AL-Stadtrat einem Vertreter der Grünen sagt, man müsse auf das Geld achten, ist das bemerkenswert. Auch der Antwort des Stadtrats kann man entnehmen, dass der Stadtrat nicht viel von diesem Vorstoss hält. Wenn man einen Vorstoss erhält nach rund 10-jähriger Nutzung eines Bereichs, in dem man die Geschwindigkeit reduziert hat, Bäume gepflanzt hat, zahlreiche Fussgängerquerungen gemacht hat und Ampeln geplant sind, weiss man, dass es Zeit für eine Steuersenkung ist. Die Politiker haben zu viel Geld. Wir lehnen die Motion ab.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Wir gehen offenbar nicht vom Gleichen aus. Es wurden nun rein verkehrstechnische Bedenken genannt. Offenbar betrachtet man die Stadt nach wie vor nicht als Ganzes. Man teilt sie in die einzelnen Funktionen ein. Eine Strasse ist eine Strasse. Dieser klassische Blickwinkel versteht sich von selber und wäre auch nicht wirklich kritisierbar, wenn wir uns nicht in einem immensen Stadtentwicklungsprozess befinden würden. Gerade vor diesem Hintergrund sollte eine Strasse nicht nur als eine Strasse und als Mittel zur Verkehrsflussregulierung betrachtet werden, sondern auch als raumtragendes Element, das einen immensen Einfluss auf Lebens- und Freiraumqualität der Quartierbevölkerung hat. An der Thurgauerstrasse entsteht ein neues Quartier. Es ist offensichtlich, weshalb man gerade an jenem Standort das Spannungsfeld zwischen Innenverdichtung und Strassenlärmproblematik früh genug angehen sollte. Wenn die Stadt schon ihre knappen Baulandreserven zur Verfügung stellt, damit ein neu durchmischter Stadtteil entstehen kann und somit notabene auch der Auftrag des Kantons erfüllt wird, der erwartet, dass das zürcherische Bevölkerungswachstum hauptsächlich im urbanen Raum aufgefangen werden soll, muss man sich diese Fragen zur Lärmbelastung früh genug stellen. Wenn man die Fragen nicht stellt, akzeptiert man, dass die Lebensqualität von Anfang an beeinträchtigt ist und dass das städtische Land aufgrund von Lärmschutzverordnungen nicht optimal bebaut wird. Meines Erachtens haben wir nicht so viele Landreserven, dass man so unbedarft damit umgehen könnte. Gerade knappes Land muss optimiert und gut für die Zukunft bebaut werden. Natürlich ist auch uns bewusst, dass es sich um eine kantonale Verkehrsachse handelt. Aus raumplanerischer Sicht vertrete ich die Meinung, dass eine Interessensabwägung zwischen der vom Kanton verordneten Innenverdichtung in Stadtlandschaften und kantonalen Verkehrsabsichten stattfinden muss. Die Stadtentwicklung ist meines Erachtens zukunftssträchtiger als das Festhalten an Verkehrsmodellen aus der Vergangenheit.

Derek Richter (SVP): Ein Wort aus Sicht des Grubenackerquartiers: Es stimmt, dass dort 14 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Die Tendenz ist steigend. Markus Knauss (Grüne) meint, die Strasse sei völlig überdimensioniert. In der Hochfrequenzzeit reicht die Strasse aber längst nicht mehr. Wenn im Hallenstadion ein Event stattfindet, haben wir regelmässig ein Verkehrschaos. Die Schulwege sind sicher. Sie sind mit Lichtsignalanlagen abgesichert. Die Thurgauerstrasse ist ein Paradebeispiel für eine sehr gute Verkehrsentsflechtung. Wir haben das Tram separat, den motorisierter Individualverkehr separat und getrennt durch zwei Baumalleen haben wir den Langsamverkehr. Es fand eine Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h statt. Es gab im Übrigen keine Einsprachen dazu. Das hat seinen Grund. Dies ist aber ein anderes Thema. Für den Langsamverkehr hat es auf der östlichen Seite bis zu fünf Meter breite Verkehrsstreifen, wo problemlos Mischverkehr herrscht. Auf der westlichen Seite ist der Streifen nur zwei Meter breit, ebenfalls mit Mischverkehr, dort hat es bis jetzt aber fast nie Fussgänger. Zur gewünschten Tempo-30-Änderung weise ich darauf hin, dass im Airgate die Polizei untergebracht werden soll. Man hat an jener Stelle verschiedenste Lärmquellen: Strassenlärm, Lärm vom Tram, der durch die Begrünung zwar sehr gering ist, Fluglärm von 06.00 bis 23.30 Uhr und ununterbrochen Bahnlärm. Dies sind die wahren Lärmquellen. Die Strecke wäre prädestiniert für einen Flüsterbelag. Der Stadtrat schreibt, dass der Gestaltungsplan noch in der Kommission sei, andererseits sagt er, dass dort etwas entstehen werde. Bis es so weit ist, wird es aber lange dauern. Für die Lärmproblematik

gäbe es diverse Lösungsmöglichkeiten, so etwa durch smarte Architektur. Bis dato baut man lärmreflektierend. Man kann aber auch lärmabsorbierend bauen, beispielsweise durch Bereiche mit unterschiedlichen Winkeln oder aber Vertikalbegrünung. Der wesentlichste Lösungsansatz wäre, wenn die Stadt sich endlich trennen würde vom Zusammenschluss der Glatttalstrasse mit der Glattparkstrasse. Der kantonale Richtplan sagt darüber Wesentliches aus. Ich weiss nicht, warum sich der Stadtrat dagegen verschliesst. Er schreibt, dass die Schaffhauserstrasse überlastet sei. Es handelt sich hier insgesamt um eine Salamtaktik, um Zürich autofrei zu gestalten.

Dr. Florian Blätter (SP): *Im Leutschenbachquartier und der Region Thurgauerstrasse West entsteht ein neues Wohnquartier. In dessen Mitte haben wir eine Strasse mit vier Fahrbahnen motorisiertem Individualverkehr und zwei Tramspuren. Diese Strasse bildet eine grosse Schneise durch das neue Wohnquartier. Beim momentanen Verkehrsaufkommen sind zwei Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr mehr als genügend. Es gibt Spitzenzeiten, doch während diesen dienen die zusätzlichen Fahrbahnen als Stauraum und führen nicht zu einer gesteigerten Kapazität, um Autos durchzuführen. Deshalb werden wir zustimmen. Zum Votum von Andreas Egli (FDP): Die bisherigen Fahrbahnen sollen erhalten bleiben. Etwas Anderes wird nicht gefordert. Langfristig sind zwei Fahrbahnen günstiger im Unterhalt als vier Fahrbahnen. Finanziell gesehen ist es sicherlich günstiger als das, was wir bisher haben.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Die Motion hat etwas Positives an sich: Markus Knauss (Grüne) argumentierte, die Strasse sei zu gross dimensioniert für den geringen Verkehr, der dort durchfliesse. Die grüne Argumentation lautet doch aber, wenn man an einem Ort einen Verkehrsweg ausbaue, würde das wieder Verkehr nach sich ziehen und gäbe mehr Verkehr. Die Thurgauerstrasse ist der Beweis dafür, dass diese Argumentation nicht stimmt. Wenn man dann aufgrund dessen noch eine Strasse redimensionieren will, will man nichts anderes, als irgendwo, wo die Belastung nicht so gross ist, wie man sie erwarten würde, ein Nadelöhr noch höher zu belasten. So geht es nicht. Die Grünen sind mit ihrer Argumentation unglaubwürdig.*

Peter Anderegg (EVP): *Die Motion verlangt eine Umgestaltung eines noch jungen Strassenraums. Die Gestaltung der Thurgauerstrasse wurde im Zusammenhang mit der Umsetzung der Glatttalbahn intensiv betrachtet. Man hat den ganzen Strassenraum neu konzipiert. Es handelt sich auch um eine Hauptverkehrsachse. Eine Reduktion würde gegen die Kantonsverfassung verstossen. Man müsste die Kapazitätsverminderung an einem anderen Ort kompensieren können. Mir ist nicht klar, wo man das machen könnte. Die verlangte Reduktion und Umgestaltung im Sinne eines Quartierzentrums mit Niedergeschwindigkeitsszenarien ist ein Wunschdenken und unrealistisch. Wir sprechen von der Thurgauerstrasse. Es ist nicht eine Quartierstrasse, es ist eine Hauptverkehrsachse und ein Strassenraum, der relativ gut und neu konzipiert ist. Nun bereits eine umfassende Umgestaltung zu machen, scheint mir nicht sinnvoll. Die EVP wird die Motion nicht unterstützen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Wir haben gehört, warum es der falsche Zeitpunkt sei und warum man Geld aus dem Fenster werfe. Zwei Lösungsansätze dazu: Der Stadtrat könnte das Geld ganz einfach bei der grauenhaften Passarelle einsparen, die er bei der Thurgauerstrasse für den Schulweg plant. Das Geld können wir danach in die Umgestaltung der Thurgauerstrasse investieren. Ich verstehe, warum der Stadtrat sagt, er wolle ein Postulat. Das ist aber etwas unehrlich. Wie mehrfach angedeutet haben wir am Strassenrand Mischverkehr. Wir haben das Projekt Thurgauerstrasse, wo die ganze Vorzone neugestaltet werden soll. Man wird die Strasse ohnehin bearbeiten. Sie wird in*

zehn Jahren auch ohne Motion anders aussehen. Die Frage ist einzig, welche Rahmenbedingungen wir dem Stadtrat mit auf den Weg geben. Bei der völlig überdimensionierten Strasse mit zwei Spuren, den teilweise grauenhaften Fussgängerstreifen, die man heute gar nicht mehr so bauen dürfte, besteht Handlungsbedarf. Der Kanton erlaubt das Überqueren von zwei Fahrstreifen ohne Lichtsignal nur noch mit einer Mittelinsel. Entweder baut man ein Lichtsignal, was stadträumlich gesehen die einfachere Lösung wäre, oder man legt eine Querungshilfe dazwischen. Mit den heutigen Rahmenbedingungen würde die Strasse, wie sie gestaltet wurde, nicht mehr bewilligt. Der Eisenbahn- und Flugverkehrslärm ist an dieser Stelle tatsächlich ein Problem. Der Bund macht hier seine Arbeit nicht. Das heisst aber noch lange nicht, dass die Stadt beim Strassenlärm nichts unternehmen kann. Wir halten an der Motion fest. Es ist der richtige Zeitpunkt. Es ist wichtig, dass man sich Gedanken macht. Es werden nicht die Werkleitungen neu gemacht. Man baut somit nicht die ganze Strasse neu. Man kratzt an der Oberfläche und versetzt vielleicht einen Randstein.

Markus Knauss (Grüne) *ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln: Wenn wir in Zürich Verdichtung wollen, kann das nur mit Qualität geschehen. Qualität zeigt sich auch dadurch, wie wir mit Strassenraum umgehen. Wenn man sagt, jede Hauptstrasse sei eine Einfahrtsachse, und möglichst viele Autos und SUV sollen dort hindurchfahren, wird die Bevölkerung die Verdichtung früher oder später nicht mehr mittragen. Wir sind nicht einverstanden damit, dass die Motion in ein Postulat umgewandelt wird. Der Stadtrat muss sich im Rahmen einer Motion konsolidiert Gedanken machen, wie man mit dem Strassenraum umgeht.*

Die Dringliche Motion wird mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1374. 2019/197
Dringliches Postulat von Christoph Marty (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 15.05.2019:
Neuaufgabe eines Strassenbauprojekts an der Segantinistrasse ohne Abbau von Parkplätzen

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

Christoph Marty (SVP) *begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1104/2019): Die limitierte Redezeit lässt es nicht zu, auf alle relevanten Aspekte des verunglückten Projekts einzugehen. Ich werde mich auf den geplanten Abbau von Parkplätzen beschränken. Den Textänderungsvorschlag von Sven Sobernheim (GLP) nehmen wir dankbar an. Als Ingenieur mit Vertiefungsrichtung Verkehrsplanung hat er eine konstruktiv geeignete Möglichkeit erkannt, die Situation auf eine neue und tragfähige Basis zu stellen. Zum Projekt: Als besonders besorgniserregend erachten wir die Art der Plangestaltung. Es zeigt sich, dass sich die Wahl und Positionierung von Elementen wie Trottoirverbreiterung, Bäumen und dergleichen nicht an Notwendigkeit oder Zweckmässigkeit orientiert, sondern einzig und allein an der maximal erreichbaren Verunmöglichung von Parkplätzen. Die Vorgehensweise der Stadt wirft unangenehme Fragen auf, so etwa fand die Ausschreibung ausgerechnet während der Schulferien statt. Das mag Zufall sein. Viel gravierender ist die bewusste Irreführung in der Ausschreibung. «Ein neuer*

Radweg» klingt nach einer Rechtfertigung für einen Parkplatzabbau. In der Tat ist es ein Ersatz für einen alten Veloweg mit dem gleichen Start, dem gleichen Ende, der gleichen Breite. Die Erstellung eines neuen Velowegs gilt in der Stadt als weit herum akzeptierte Begründung für die Aufhebung von Parkplätzen. Mit der Formulierung «neuer Fuss- und Radweg» wird dem Leser in der Ausschreibung suggeriert, dass ein neuer Veloweg erstellt werden soll, der an jener Stelle bisher noch nicht existierte, und unter anderem deswegen Parkplätze entfernt werden müssen. Wir fragen uns, ob das eine korrekte Art ist, die Bevölkerung zu informieren. Wir würden eine ehrlichere und transparentere Kommunikation bevorzugen. Zudem gab die städtische Medienstelle eine Falschauskunft bezüglich Planungs- und Baugesetz: Gemäss Planungs- und Baugesetz seien Fahrzeuge grundsätzlich auf Privatgrund abzustellen. Blaue-Zone-Parkplätze sind aber nicht vom Planungs- und Baugesetz betroffen. Paragraph 242 betrifft lediglich die Anzahl der zu bewilligenden Parkplätze auf Privatgrund. Es ist ein unzulässiger Umkehrschluss der Medienstelle. Sie hat buchstäblich mitgeteilt, dass die Ausschreibung mit dem Planungs- und Baugesetz begründet wird. Was hier praktiziert wird, erachten wir nicht als korrekte Art der Amtsgeschäftsbesorgung. Es darf nicht sein, dass die Anwohner Interessengemeinschaften bilden müssen, damit die Bauprojekte in einer halbwegs geeigneten Qualität daherkommen und ehrlich und transparent kommuniziert wird. Bis jetzt waren nur die innenstadtnahen Gebiete von gross angelegten Reduktionsmassnahmen von Oberflächenparkplätzen betroffen. Die Aufhebung von grösseren Kapazitäten von Blauen Zonen in den Wohnquartieren ist neu. Offenbar gerät das Quartier Höngg als erstes ins Visier dieser Abbaumassnahmen. Bei keinem der Abbauprojekte in Höngg wird die heutige Parkfläche einer anderen Verwendung wie zum Beispiel einem neuen Veloweg zugeführt. Es gibt bei allen Projekten keinen äusseren Zwang. Weiter sind die Strassen bei den Projekten schon heute vom Durchgangsverkehr befreit. Es sind Sackgassen oder Fahrverbotstrassen. Die Aufhebung wurde demzufolge aus politideologischen Gründen geplant und richtet sich gegen die Interessen der Anwohner. Ich dachte, die Verwaltung hätte die Aufgabe, die Interessen der Bürger zu vertreten. Die aktuell 181 Parkplätze in der Blauen Zone befinden sich in einem Einzugsgebiet von rund 2800 Einwohnern. Es ist ein sehr mageres Verhältnis. Die geplante Reduktion um 50 % ist total willkürlich und unverhältnismässig. Durch Neubauten wird laufend verdichtet und die Wohnbevölkerung nimmt zu. Die Kapazität der Blauen Zone im Verhältnis zur Bevölkerung wird somit bereits laufend reduziert. Zahlreiche alte Liegenschaften an der Segantinistrasse verfügen über keine Besucherparkplätze. Besuche von ausserhalb werden erschwert. Durch die Hanglage sind gerade ältere Anwohner und Besucher darauf angewiesen, dass sie mit einem Auto nach Hause gefahren werden können. Die Buslinie 38 verkehrt nur im Halbstundentakt und auch das nur bis 20.00 Uhr. Die Anbindung an den ÖV ist schwach, es wird nur eine Strassenkreuzung angefahren. Viele ältere Bewohner müssen Pflegedienste in Anspruch nehmen. Die Spitex ist ebenfalls auf Parkplätze angewiesen. Die meisten Häuser stammen aus den 70er- und 80er-Jahren. Viele Bewohner leben seit damals dort. Es gibt keinen Durchgangsverkehr. Die Strasse ist auch eine Sackgasse. Die Aufhebung der Parkplätze findet nur aus politischen Motiven statt. Wenn man den gesamten Entschluss weiterdenkt, muss man erkennen, dass die linke Stadtregierung das Tiefbauamt benutzt, um jenen Teil der Bevölkerung, der Privatfahrzeuge hält oder benutzen muss, gezielt zu diskriminieren. Den Betroffenen soll das Leben nach Kräften erschwert werden. Man will sie aus der Stadt vertreiben, um Platz für politisch genehmere Einwohner zu machen. Das steht im Widerspruch zu dem so oft gehörten linken Mantra der Diversität. Viele Massnahmen in der Wohnbaupolitik werden mit dem angestrebten Endzustand der sozialen Durchmischung begründet. Was aber hier betrieben wird, ist Ausgrenzung und Segregation. Verschiedene Gesellschaftsschichten haben verschiedene Mobilitätsbedürfnisse. In der Stadt haben wir kaum mehr Industrie, das Gewerbe ist ausserhalb. Gemäss Statistik arbeiten noch 5,8 % auf dem Stadtgebiet im 2. Sektor.

Ein Abbau der Parkplätze in der Blauen Zone beschleunigt die wirtschaftliche Vertreibung ganzer Berufsgruppen wie Polymechaniker, Ingenieure, die gezwungenermassen im für Industriefirmen bezahlbaren, typischerweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbaren Umgelände von Zürich arbeiten müssen. Auch Berufsgruppen mit dynamischen Arbeitsanforderungen wie Berater oder Servicemonteur sind davon betroffen. Hat man als Stadtzürcher den falschen Beruf gewählt, hat man offenbar kein Anrecht mehr darauf, in seiner Heimatstadt wohnen zu dürfen. Man muss damit rechnen, ausgegrenzt und vertrieben zu werden.

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

STR Richard Wolff: *Es gibt tatsächlich verschiedene Mobilitätsbedürfnisse. Christoph Marty (SVP) strich vor allem eines davon heraus. Es gibt aber auch andere Mobilitätsbedürfnisse, so etwa die Bedürfnisse der Velofahrenden. Die Segantinistrasse ist im kommunalen Richtplan als Veloroute aufgeführt. Eine Veloroute hat eine Norm von vier Metern Breite zwischen den Autos. Aktuell sind es an der betreffenden Stelle drei Meter. Wir machen hier nichts willkürlich oder zufällig oder weil wir die Anwohner an der Segantinistrasse ärgern wollten. Der Auslöser ist hier ein Werkleitungsbau. Wenn wir die Strasse öffnen, gibt das eine Gelegenheit, Normen zu erfüllen. Die Normen geben eine gewisse Breite und Sichtweite und verschiedene Eckdaten vor, die wir einhalten müssen. Aufgrund der Vorgaben ist alles richtig, was an dieser Stelle vorgenommen wird. Man kann sich streiten, ob man allenfalls ein anderes Verkehrsregime einführen will. Dann würden andere Normen gelten und man könnte den Vorschlag von Sven Sobernheim (GLP) überprüfen. Man könnte sich diesen am Kettberg vorstellen, aber nicht unbedingt an der Segantinistrasse. Deshalb halte ich an unserem Projekt fest. Wir haben aber nun die Einwendungen und nehmen diese Einwendungen möglicherweise auf. Wir werden überprüfen, was sich machen lässt. Ich kann nichts versprechen. Wir befinden uns mitten in einem Verfahren. Es gibt Normen, es gibt Auflagen, die wir erfüllen müssen. Vielleicht können wir die Zahl der Parkplätze, die abgebaut werden, nochmals anschauen. Wir haben rund 100 Einwendungen. Das ist ein Grund, dass man überprüfen muss, ob man bei der Kommunikation nicht genügend gut gearbeitet hat. Ich werde das in Zukunft stärker beachten. Auch ich würde mich über die Ausschreibung während der Sommerferien ärgern. Das muss man sich künftig besser überlegen. Bezüglich der Formulierung, dass es sich um einen neuen Veloweg handle: Diese Formulierung ist nicht ganz glücklich. Gemeint ist, dass er neu zu betrachten ist, wenn die Strasse bearbeitet wird. Es ist nicht ein neuer Weg. Der Weg ist bereits im kommunalen Richtplan enthalten. Es existiert aber ein neuer Anlass, um diesen Weg normengerecht umzusetzen.*

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Ich präsentiere die Textänderung. Sie knüpft an beim Satz «zurück zu ziehen und ein neues Strassenbauprojekt mit einer Begegnungszonen-Signalisation aufzulegen und so mehr Parkfelder zu ermöglichen». Würden wir dem Stadtrat einen Auftrag geben, man wolle das gleiche Projekt mit den gleichen Rahmenbedingungen, aber mit mehr Parkfeldern, wäre dieser Auftrag schwierig zu erfüllen. Wenn man die Begegnungszone nimmt, reduziert sich die Sichtweite aus den privaten Grundstückzufahrten, es ergeben sich neue Rahmenbedingungen bei der Trottoirbreite und so weiter. Die SVP ist offenbar bereit, die Begegnungszone an diesem Ort als Kompromiss zu akzeptieren. Mit der Begegnungszone erreichen wir, dass vielen Verkehrsträgern mehr gedient ist als mit dem vorliegenden Projekt. Eines hat mich aber irritiert. Wir haben vom Stadtrat nun gehört, dass er bezüglich der Ausschreibung über die Sommerferien über die Bücher gehen muss. Diesen Satz habe*

ich vom betreffenden Stadtrat schon einmal gehört. Der Gesamtstadtrat sollte die Sommerferien als eine Zeit betrachten, in der man keine politisch heiklen Planungen publizieren sollte, wenn man auf ein Mitwirken von Bevölkerung oder Vereinen hofft.

Weitere Wortmeldungen:

Claudia Rabelbauer (EVP): *Wir bedauern, dass der Parkplatzkompromiss in dieser Legislatur leider von linker und grüner Seite gekündigt wurde. Ich möchte kein Hohelied auf den motorisierten Individualverkehr singen, aber das Auto ist nun einmal ein praktisches Transportmittel für schwere, sperrige Güter oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Man kann darüber diskutieren, ob Anwohner in der Blauen Zone günstig parkieren sollen. Indiskutabel ist aber aus unserer Sicht, dass es auch in den Quartieren zwingend Parkplätze braucht. Besucherparkplätze, Parkplätze für Güterumschlag und das Gewerbe braucht es auf jeden Fall. Wir unterstützen den Vorstoss auch mit der Textänderung.*

Andreas Egli (FDP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Das Postulat wurde nicht perfekt formuliert. In der Begründung erwähnte man den Kettberg, im Postulatstext selber aber nicht. Entscheidend ist aber der Postulatstext. Wir haben uns eine Textänderung überlegt. Die Idee von Sven Sobernheim (GLP) halten wir für gut. Wir möchten seinen Textänderungsvorschlag aber ergänzen, denn es geht nicht nur um die Segantinistrasse, sondern auch um das Projekt Kettberg. Wir haben deshalb eine weitere Textänderung in Ergänzung zum Vorschlag von Sven Sobernheim (GLP), in der das Projekt Kettberg erwähnt wird. Somit haben wir beide Projekte berücksichtigt, die angepasst werden sollen. Der Stadtrat hat zumindest beim Projekt Kettberg auch bereits gesagt, dass er sich dort Überlegungen zu einer Begegnungszone machen könnte.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Aufgrund der Werkleitungsarbeiten gibt es für die Strasse eine neue Oberfläche. Im gleichen Zug nimmt man Verbesserungen vor. Man erstellt ein gutes Trottoir, entfernt die Anrampungen am Trottoir, die für die Velos ein Problem sind. Das Projekt ist aus meiner Sicht in Ordnung. Ich würde nicht so stark auf die Normen pochen. Es gäbe allenfalls noch gewissen Spielraum, um den einen oder anderen Parkplatz zu retten. Dagegen sträuben wir uns nicht. Mit Paragraph 13 kann man seine Einwendungen einbringen, die dann in der nächsten Stufe berücksichtigt werden können. Wenn man mit Anstand seine Interessen einbringt, haben wir kein Problem. Doch in diesem Vorstoss ist es so, dass die Begründung grenzwertig, unanständig, polemisch ist. Unter diesen Aspekten können wir dem Vorstoss nicht zustimmen.*

Mathias Egloff (SP): *Ein Bekannter, der in der Nähe der Segantinistrasse wohnt, musste zusammen mit seiner Eigentumswohnung einen Einstellplatz in einer Tiefgarage kaufen, obwohl er gar kein Auto hat. So ein Garagenplatz kann das Wohneigentum stark verteuern. Er vermietet deshalb den Platz. Weil aber generell immer weniger Haushalte in der Stadt ein Auto haben und trotzdem immer mehr Parkplätze gebaut werden müssen, fallen die Garagen-Mietpreise zusammen. Die Parkplatzmieter sagten, sie wollten eine Mietzinsreduktion, sonst würden sie in der Blauen Zone parkieren. Wenn so etwas geschieht, stimmt etwas nicht. Angebot und Nachfrage entsprechen sich nicht. Die Anwohner-Parkkarte für die Blaue Zone ist tatsächlich so günstig, dass jene, die eine haben, ihr Auto nicht in die Tiefgarage stellen, wenn es nicht gerade regnet. Verglichen mit den sonstigen Kosten für das eigene Auto sind 300 Franken sehr wenig. Das ist aber nicht die Idee. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind eine Notlösung, bis alle Autos auf privatem Grund untergebracht werden können, nach dem liberalen Grundsatz, dass der Staat nur Angebote machen soll, die von Privaten nicht besser ausgeführt werden kön-*

nen. Dann gäbe es aber fast keine Blauen Zonen mehr. Die meisten Einstellhallen haben trotz tiefer Mietpreise viele freie Parkplätze. In Höngg fielen die Preise für Einstellplätze noch tiefer. Das ist die schrittweise Enteignung der Hauseigentümer durch die bürgerliche Politik, die beim Auto plötzlich nicht mehr eigentümerfreundlich ist. Auf der Segantinistrasse habe ich an mehreren Tagen zu verschiedenen Zeitpunkten freie Parkplätze gezählt. Es waren stets mehr als 87 Parkplätze in der Blauen Zone frei. Würde man die 87 Parkplätze reduzieren, würde nichts passieren. Vielleicht würden einige wenige Personen mehr als 30 Meter bis zu ihrem Auto in der Blauen Zone zu Fuss gehen müssen. Wir können es uns nicht mehr leisten, das wertvolle Land in der Stadt Zürich für Autobesitzer zu verwenden, die diese 30 Meter nicht auf sich nehmen wollen. In einer dichteren Stadt braucht es Bäume. Parkplätze – ob leer oder besetzt – heizen das ganze Quartier auf. Bäume geben Schatten und verdunsten das Wasser, was wiederum eine Kühlung bewirkt. Die Bäume brauchen lange, bis sie eine grosse Krone haben und müssen sich tief verwurzeln können. Dafür brauchen wir diesen Platz, auch an der Segantinistrasse. Eine Nebenbemerkung: An der Segantinistrasse verkehrt nicht nur die Buslinie 38. Es gibt auch die Haltestelle Segantinistrasse für die Linien 80 und 46 sowie eine weitere Haltestelle. Die Erreichbarkeit durch die Buslinien ist gut.

Martina Zürcher (FDP): Die beiden erwähnten Strassenbauprojekte haben in Höngg einen Sturm der Entrüstung ausgelöst und dem Tiefbauamt einige Einwendungen eingebracht. Der Stadtrat sagte, man müsse Normen umsetzen. Man kann Normen aber auch pragmatisch umsetzen. So etwa wurden unbewilligte Demonstrationen auch schon zugelassen. Über den Blaue-Zone-Abbau ohne Notwendigkeit berichteten verschiedene Medien. Alle fragten jeweils beim Tiefbauamt nach einer Begründung. Das Amt wusste es offenbar selbst nicht genau. Die Medien erhielten fast alle unterschiedliche Begründungen als Antwort: Bau- und Planungsgesetz, Trottoirbreiten nach Bundesnorm, Abfallabfuhr. Ich wohnte über 20 Jahre an einer der beiden Strassen. Es handelt sich um eine steile Hanglage. Die Haltestelle Segantinistrasse existiert, doch der Höhenunterschied ist vorhanden. Wenn man die Höhe haben will, muss man die Linie 38 benutzen, die nur bis 20 Uhr im Halbstundentakt fährt. Wir haben viele ältere Häuser ohne Besucherparkplatz. Die Blaue Zone ist deshalb auch wichtig als Halteplatz für Servicehandwerker oder Pflegedienste. Es hat viele ältere Bewohner. Das Trottoir ist nicht zu schmal, denn meine Grossmutter kann am Kettberg mit Rollator und Begleitperson spazieren. Ich hoffe, dass das Tiefbauamt die Einwendungen genau studiert und ein Projekt auflegt, das den Bedürfnissen der Anwohnenden entspricht. Wir sind auch gespannt auf die Antwort auf unsere schriftliche Anfrage, die wir vor drei Wochen eingereicht haben.

Res Marti (Grüne): An der Segantinistrasse findet sich eine Tiefgarageneinfahrt nach der anderen. Die Garagen sind oft nicht voll. Auch die Parkplätze in der Blauen Zone sind oft halbleer. Der Abbau von Parkplätzen ist angebracht. Es stellt sich aber die Frage, warum die SVP einen dringlichen Vorstoss einreicht zu einem Projekt, das zu jenem Zeitpunkt in Paragraph 13 ausgeschrieben war. Man könnte stattdessen auch einfach eine Einwendung machen. Warum ein Vorstoss bei Paragraph 13 dringlich ist, verstehe ich nicht. Bis die Bauarbeiten beginnen, dauert es noch mindestens zwei Jahre. Zudem: Selbst wenn der Stadtrat einverstanden wäre, könnte er den Vorstoss nicht erfüllen. Es ist schwierig, eine Planaufgabe zurückzuziehen, wenn die Planaufgabe bereits abgeschlossen ist. Es ist normal, dass Anwohner Einwendungen machen. Es gibt ein gutes Recht darauf. Wenn möglich werden die Einwendungen von der Stadt berücksichtigt. Entsprechend empfehle ich der SVP, das nächste Mal eine Einwendung zu machen. Denn jetzt haben wir die Situation, dass wir einen gemeinderätlichen Beschluss haben, einen Grundsatzentscheid, der besagt, was die Mehrheit im Gemeinderat möchte.

Stephan Iten (SVP): Ich habe schon Tausende von Seiten von Einwendungen geschrieben. Ich möchte mich jetzt auch nicht auf dieses Projekt beziehen. Wie Res Marti (Grüne) und der Stadtrat sagten, hat man die Möglichkeit, über Paragraph 13 mitzuwirken. Doch das ist eine reine Farce. Es ist umsonst. Ich habe einen Blick darauf geworfen. Es sind drei Ausschreibungen aufgelegt. Beim Döltschiweg sind es 8 Seiten Einwendungen. Die Hälfte wird nicht berücksichtigt. Einwendungen, die berücksichtigt werden, beinhalten Velo-Anliegen wie etwa breitere Velowege. Alles andere wird nicht berücksichtigt. Zollikerstrasse: 5 Seiten Einwendungen. Man wünscht sich eine zusätzliche Abbiegemöglichkeit. Dieser Wunsch wird nicht berücksichtigt. Auch hier werden aber wieder Wünsche rund um das Velo berücksichtigt. Friesstrasse: 12 Seiten Einwendungen. Ich nehme zwei Beispiele daraus. Erstens: Verzicht auf Sitzbänke. Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Doch eine zusätzliche Velospur, eine Einwendung von Hans Jörg Käppeli (SP), wird berücksichtigt. Andere Einwendungen scheinen egal zu sein. Man sollte nicht sagen, es gäbe Möglichkeiten mitzuwirken, wenn nur Veloeinwendungen berücksichtigt werden. So befassen sich die Leute irgendwann nicht mehr damit. Sie wohnen dort und wissen was wichtig ist, aber sie haben keine Lust mehr darauf, Einwendungen zu machen. Man macht es ihnen schwer. Es wird alles abgeschmettert. Planaufgaben, die durch den Paragraphen 16 durch sind, werden dann wiederum über das Budget korrigiert. Man sollte dort den normalen Weg gehen, wie das andere auch müssen.

Christoph Marty (SVP): Ich verstehe nicht, warum der Stadtrat das Postulat mit der Textänderung ablehnt, die gemäss seinen nun angekündigten Werten in seinem Sinne ist. Wenn der gute Wille da wäre, würden sich gute Lösungen erarbeiten lassen. Wenn man aber nicht will, kommt auch nichts zustande. Die vorgeschlagene Lösung ist unbrauchbar. Am Abend sind die Parkplätze ständig voll belegt. Es hat zu wenig davon. Das Land gehört der Bevölkerung. Der Betrieb einer Blauen Zone ist einer sechsstelligen Anzahl Einwohnern der Stadt dienlich und nützlich. Es handelt sich um eine öffentliche Dienstleistung, die die Stadt zugunsten der Bürger, Bewohner und Steuerzahler erbringt. Die plötzliche Nichtmehrbringung dieser Leistung in der Blauen Zone ist ein Widerspruch. Es gehört sich nicht für ein Gemeinwesen. Als Gewerbetreibender mit rund 10 Lieferwagen bin ich auf die Blaue Zone angewiesen. Meine Angestellten nehmen die Wagen über Nacht nach Hause und stellen sie in der Blauen Zone ab. Wenn sie zu spät dran sind, haben sie je nachdem keinen Parkplatz mehr. Sie stellen das Auto woanders hin und erhalten dann eine Busse. Die Aufhebung der Blauen Zone in Höngg geschieht nicht aus äusseren Zwängen und nicht zugunsten anderer Fortbewegungsmittel. Sie widerspricht den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die Projekte entstehen aus politideologischen Gründen oder aus Inkompetenz bei der Planung. Sie stehen stellvertretend für Intoleranz gegenüber bestimmten Lebensformen, Altersgruppen, Berufsgruppen. Die Projekte fassen auf niederen Beweggründen. Das Quartier Höngg erfährt einen Kahlschlag bei der Kapazität der Blauen Zone trotz Hanglage, schwachem ÖV am Berg, älterer Bevölkerungsstruktur, älteren Liegenschaften, und dies an Strassen, wo weder Durchgangsverkehr herrscht noch neue Velowege geplant sind. Es wäre eine Aufgabe der Stadtverwaltung, Dienste zugunsten der Bevölkerung zu erbringen. Doch sie nimmt etwas Dienliches und Nützlichtes weg. Die Anwohner müssen sich in ihrer Freizeit auf eigene Kosten für ihre Interessen wehren. Wir nehmen beide Textänderungen an. Früher hatte die Stadt als Amtsvorsteher einen Ingenieur. Er war aufgrund seiner Fachkompetenz im Stand, die Arbeit seiner Mitarbeiter zu prüfen und gegebenenfalls korrigierend eingreifen zu können. Die Qualifikationsstufe Kultur- oder Bauingenieur stellt heute offenbar die Grundvoraussetzung für eine qualifizierte Tätigkeit als Verkehrsplaner dar. Verschärfend kommt dazu, dass der Stadtrat, der dem Departement vorsteht, keinen Bezug zur Branche hat. Mein Eindruck ist, dass es ihn auch nicht wirklich interessiert, was hier vor sich geht. Er ist eine Fehlbesetzung.

Christoph Marty (SVP) ist mit beiden Textänderungen einverstanden.

Angenommene Textänderungen:

Der Stadtrat wird aufgefordert, die Projekte/ Planaufgaben gemäss § 13 StrG, Segantinistrasse, Abschnitt Gsteig-/ Regensdorferstrasse, sowie Kettberg, Kürbergstrasse bis Wehrlisteig, zurück zu ziehen und neue Strassenbauprojekte mit Begegnungszonen zu signalisieren, und so mehr Parkfelder ein neues Strassenbauprojekt ohne Abbau von Parkplätzen aufzulegen.

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

STR Richard Wolff: *Man ist sich einiges gewohnt als Stadtrat. Doch nun wurde ich während 15 bis 20 Minuten als böswillig, inkompetent, intolerant beschimpft, als Mensch mit niederen Beweggründen, als jemanden ohne Bezug zur Branche. Ich verweise auf meinen Lebenslauf. Ich versuche, anständig zu kommunizieren und das erwarte ich von anderen auch.*

Das Dringliche geänderte Postulat wird mit 48 gegen 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

1375. 2018/403

Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Pablo Bünger (FDP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:

Verkehrsentlastung des Grossraums Bellevue durch den im kantonalen Richtplan eingetragenen Seebeckentunnel, Haltung des Stadtrats zum Richtplaneintrag und Möglichkeiten zur Prüfung dieses Projekts im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der Bellerivestrasse

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 276 vom 3. April 2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/403 und 2018/404.

Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung: *Zuerst das Positive. Erstens: Die Antworten des Stadtrats sind angemessen und zeigen seinen Willen, sich an die übergeordnete Gesetzgebung zu halten. Auch der Regierungsrat scheint dahinter zu stehen. Er antwortete fast identisch auf eine ähnliche Anfrage. Zweitens: Der Stadtrat bestätigt die Annahme der bürgerlichen Parteien: Was auch immer er an der Bellerivestrasse plant, die Planungen dürfen die Leistungsfähigkeit nicht einschränken. Der Stadtrat schreibt, die Bellerivestrasse sei eine Durchgangsstrasse des Bundes, auf der der Verkehr kanalisiert werden soll. Auch im kantonalen Richtplan wird die Achse Bellerivestrasse-Utoquai als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet. Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und haben die Aufgabe, den Verkehr zu kanalisieren. Der Regierungsrat schreibt: «Die heutige Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse muss auch in Zukunft erhalten bleiben». Gemäss Stadtrat und Regierungsrat gibt es keine umliegenden Strassen, bei denen die Leistungsfähigkeit im Gegenzug erhöht werden könnte, so wie es die Kantonsverfassung vorschreibt. Es handelt sich um einen Verfassungsartikel, der nicht nur von der Gesamtbevölkerung, sondern ganz besonders auch vom betroffenen Stadtkreis angenommen wurde. Die Bevölkerung will den*

Verkehr und den Lärm nicht im Quartier, sondern auf den Hauptachsen haben. Zu diesem Zweck muss der Verkehr auf den Hauptachsen aber flüssig sein. Ich persönlich fahre nie auf den Hauptachsen, da sie immer verstopft sind. Ich fahre durch das Quartier. Damit bin ich vermutlich nicht alleine. Zum Velo: Das Velo hat in der Stadt noch Potenzial. Im überregionalen Verkehr – und dazu dient die Bellerivestrasse – spielt das Velo aber keine allzu grosse Rolle. Velofahrende haben zwar ein Recht auf möglichst sichere Routen, aber es stellt sich die Frage, ob sie ein Anrecht auf sechs parallel verlaufende velooptimierte Routen auf einem Gebiet von etwa 400 Meter Breite haben. Wir haben die Route am See. Auf dieser stellt das Restaurant Pumpstation ein Hindernis dar. Eine Komfortroute muss aber dort in jedem Fall gebaut werden, weil es sonst immer zu Konflikten kommen wird. Dann haben wir die Route an der Seefeldstrasse. Das ist die kürzeste Verbindung. Man kommt dort verkehrssarm und schnell zum Bellevue. Diese Route ist hindernisfrei. Weiter gibt es die Mühlebachstrasse, die bereits heute velofreundlich ist. Gemäss den Initianten der Veloinitiative soll sie zum Velo-Highway werden. Vielleicht ist das an dieser Stelle gar nicht falsch. Die Zollikerstrasse wiederum wird vollständig auf Tempo 30 beruhigt und velofreundlich gestaltet und schliesslich gibt es die Dufourstrasse, die etwas weniger praktisch ist, weil man dort noch um die Parkplätze herumfahren muss. Doch auch auf dieser Strasse gelangt man sicher und schnell ans Bellevue. Dennoch soll zu diesen fünf Möglichkeiten noch die einzige verbleibende Hauptverkehrsachse, die Bellerivestrasse, dazukommen. Wie stark eine Veloverbindung dort genutzt würde, sehen wir heute schon auf dem Velostreifen entlang dem Utoquai, wo fast nie ein Velo zu sehen ist. Selbst die grössten Verkehrsideologen im Rat müssen anerkennen, dass der motorisierte Individualverkehr seine Daseinsberechtigung hat. Auch wenn man nur noch mit klimaneutralen, autonomen und halböffentlichen Fahrzeugen unterwegs sein wird, wird es individuelle Mobilität geben. Auch diese wird Platz brauchen. Jedes Strassenbauprojekt von heute bauen wir auch für die Zukunft. Erfreulich ist, dass der Stadtrat nun offenbar eine Tieferlegung der Bellerivestrasse ab der Stadtgrenze prüfen will. Wenn er das bis zur Rentenanstalt oder bis zum Mythenquai durchziehen kann, hätte er ein Jahrhundertwerk geschaffen. Somit kommen wir zur zweiten Interpellation. Bei dieser geht es um den Seebeckentunnel. Wir wollten wissen, wie der Stadtrat einem kantonalen Richtplaneintrag betreffend Seebeckentunnel Nachachtung verschaffen will. In seiner Antwort schreibt der Stadtrat, dass die Bellerivestrasse eine Barriere im Quartier bildet und die Lärmbelastung sehr hoch ist. Das stimmt zwar, gilt aber für das gesamte untere Seebecken. Deshalb hat die FDP 2012 im Rat eine Alternative vorgeschlagen: Eine einspurige unterirdische Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie einer Reduktion der oberirdischen Autospuren auch zwecks eines verbesserten Zugangs zum See. Die NZZ sprach damals von einer vergleichsweise realistischen und pragmatischen Lösung. Die NZZ führte auch eine Umfrage durch, bei der 85,1 % der teilnehmenden Leser eine Tunnellösung befürworteten. Selbst einflussreiche Kreise der SP hegten Sympathien dafür. Vom Stadtrat wurde auf den fehlenden Richtplaneintrag verwiesen. Dieser besteht aber inzwischen mit einem mittleren Planungshorizont von 10 bis 20 Jahren. Der Kanton bot der Stadt an, die vierspurige Autobahn im Herzen von Zürich zwischen Frascati und Rentenanstalt im Wesentlichen auf eigene Kosten signifikant zu beruhigen. Der Projektanstoss sollte aber von der Stadt kommen. Der Stadtrat sieht gemäss seiner Antwort keinen grossen Nutzen. Das kann ich nicht nachvollziehen. Es geht um das Herz von Zürich, das im Moment von einer vierspurigen Autobahn durchkreuzt wird. Ein Seebeckentunnel wäre ein grosser Beitrag zur Lärmsanierung und würde die Quartierbevölkerung entlasten. Der Verkehr um das Seebecken wird nicht abnehmen. Es handelt sich um Strassen von kantonalen und bundesweiter Bedeutung. Wir wollen diese städtebauliche Sünde beheben. Es wäre erfreulich, wenn der Rat sich in dieser Frage von ideologischen Glaubenssätzen lösen könnte und Hand für eine pragmatische Lösung bieten würde.

Weitere Wortmeldungen:

Susanne Brunner (SVP): Ich verstehe die Emotionen und den Unmut meiner Fraktionskollegen in dieser Diskussion. Der Kreuzzug gegen das Auto ist voll im Gang. Die Antwort zu der Interpellation Bellerivestrasse des Stadtrats zeigt, dass der Stadtrat sich bewusst ist, dass es keine umliegende Strasse gibt, die die Kapazitäten der Bellerivestrasse aufnehmen könnte. Das heisst, dass der vom Rat geforderte Spurabbau oder die wechselseitige Verkehrsführung oder eine Temporeduktion die Kantonsverfassung verletzen würde. Der Kreuzzug gegen das Auto zeigt sich auch bei den neusten Plänen für den Heimplatz: Dort sollen ganze sieben Abbiegemöglichkeiten aufgehoben werden. Damit wäre das gesamte Quartier vom Verkehr abgeschnitten. Solche Pläne sind inakzeptabel. Es wird schrittweise an einem autofreien Zürich gearbeitet. Der Stadtrat führt einen Kreuzzug gegen das Gewerbe und gegen jene, die Auto fahren wollen, einen Kreuzzug gegen Berufspendler, die das Auto benutzen. Doch diese Gruppen bringen viel Geld in die Stadtkasse. Es scheint, dass der Stadtrat diese Steuereinnahmen zwar gerne entgegennimmt und davon lebt, gleichzeitig lehnt er den Lebensstil dieser Leute ab. Das kann langfristig nicht aufgehen. Der Kreuzzug gegen die Autos muss enden.

Pablo Büniger (FDP): Es war ein eigenartiger Entscheid, dass die Planungen zur Sanierung der Bellerivestrasse vor rund einem Jahr einen Marschhalt machen mussten. Sie dauern bereits seit 2005 an. Als man 2012 die Idee des Tunnels einbrachte, wurde darauf verwiesen, dass die Planungen weit fortgeschritten seien und der Tunnel nicht mehr berücksichtigt werden könne. Es war die Rede davon, dass die Sanierung der Kanalisation keinen Aufschub mehr dulde. Das leuchtet mir ein. Wenn ein Rohr nicht mehr hält, entsteht im Quartier eine grosse Sauerei. Auch das Seewasser wird dadurch nachhaltig erheblich verschmutzt. Bei der Neubeurteilung geht es einzig darum, Spuren für den motorisierten Individualverkehr abzubauen. Der motorisierte Individualverkehr wird sich aber nicht in Luft auflösen. Offenbar wirft man zur Behinderung des Autoverkehrs jegliche Umweltschutzinteressen über Bord. Eine glaubwürdige Umweltschutzpolitik sieht anders aus. Die Auslegeordnung der neuen Verfassungsbestimmungen aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine Durchgangsstrasse des Bundes handelt, ist klar. Die Projekte müssen von den übergeordneten Instanzen bewilligt werden können. Ich bin gespannt, wie das beim Heimplatz herauskommen wird, wenn dieser, so sportlich, wie das Projekt aktuell aufgegleist ist, nicht akzeptiert wird. Bei der Bellerivestrasse müsste man das Pferd von hinten aufzäumen. Jedes Bündner Dorf hat es geschafft, bezüglich Lärmschutz und Verkehr visionärere Lösungen zu erarbeiten als der Stadtrat bei uns. Beim derzeitigen Entscheid des Stadtrats für einen Marschhalt handelt es sich aus meiner Sicht einzig darum, eine nicht eliminierbare Verkehrsmenge zum Verschwinden zu bringen, und dies einzig mit dem Ziel, ein paar treue linke Wähler an der Bellerivestrasse und im Quartierverein Riesbach unter grossen Umweltrisiken bauchzupinseln.

Sarah Breitenstein (SP): Ich sehe nicht ein, was mit der Interpellation zur Bellerivestrasse bezweckt werden soll. Dass die Planung gestoppt wurde, damit man genügend Zeit hat, um eine gute Lösung zu erarbeiten, ist aus meiner Sicht richtig. Die Bellerivestrasse ist nicht nur eine Hauptverkehrsachse. Sie befindet sich mitten in der Stadt und an einer beliebten Aufenthaltszone am See. Die Bellerivestrasse dient aber aktuell nur den Bedürfnissen der Goldküstenbewohner, die mit ihrem Auto in die Stadt und durch die Stadt fahren wollen. Die Bedürfnisse des Quartiers, die Bedürfnisse der Spaziergängerinnen und Spaziergänger, der Velofahrenden und des öffentlichen Verkehrs sind nicht berücksichtigt. Das muss sich dringend ändern. Leider hat es der damalige Departementsvorsteher verpasst, bei der Planung der Strassensanierung die Chance zu packen, an dieser unsäglichen Situation etwas zu ändern. Stattdessen wollte er den Status

quo beibehalten und schlug eine völlig unpraktikable Komfortroute für Velos entlang des Utoquais vor. Damit wurde an sämtlichen Bedürfnissen vorbeigeplant. 2017 wurden Vorstösse eingereicht, die die Überarbeitung der Planung fordern. Die Fristen für die Umsetzung der Vorstösse laufen noch bis im September respektive Dezember 2019. Ich bin gespannt auf die Resultate. Es ist an der Zeit, dass in der Strassenplanung nicht nur die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs, sondern auch jene der restlichen Verkehrsteilnehmer, der Velofahrenden und Fussgänger berücksichtigt werden. Auch der Regierungsrat hat in der Antwort zur schriftlichen Anfrage in Bezug zur Leistungsfähigkeit ausgeführt, der Strassenraum diene dabei sowohl dem motorisierten Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Genau das ist heute an der Bellerivestrasse nicht der Fall. Dass mit einem möglichen Spurabbau oder einer Temporeduktion die Leistungsfähigkeit der Strasse erheblich reduziert würde, ist aus meiner Sicht nicht unbedingt der Fall. Die zweispurige Seestrasse mündet in die Bellerivestrasse, und am Bellevue teilt sich der Verkehr wieder. Bei einer hohen Verkehrsbelastung führt dies logischerweise zu einem Stau. Weder die Seestrasse noch der Rest der Stadt können die Kapazität, die die Bellerivestrasse in die Stadt führt, aufnehmen. Ein Spurabbau führt damit nicht unbedingt zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit, sondern höchstens dazu, dass sich der Verkehr bereits auf der Höhe der Seestrasse staut. Die Kapazität, die nun mit vier Spuren gegeben ist, muss auch nicht den ganzen Tag über gewährleistet sein, sondern hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten. Mit dem Vorstoss der GLP, der überwiesen wurde – dem Abbau einer Fahrspur und der Bildung einer Wechselspur –, wäre allen Bedürfnissen Rechnung getragen. Auch andere Beispiele haben gezeigt, dass ein Spurabbau unter Beibehaltung der Kapazität möglich ist. Man sieht das zum Beispiel beim Projekt für eine zusätzliche Busspur an der Wehntalerstrasse. Auch dass ein Spurabbau durch den Kanton bewilligt werden muss, sehe ich nicht als grosse Hürde. Mit der neuen Mehrheit im Kanton ist es sehr wahrscheinlich, dass man eine solche Bewilligung erhält. Die bisherigen Kosten, die nun durch die Verzögerung des Projekts entstanden sind, stehen im Übrigen in keinem Verhältnis zu den Kosten, die ein Seebeckentunnel verursachen würde. Wir hoffen auf eine gute Lösung und sind gespannt, was der Stadtrat bringen wird. Wir nehmen auch in Kauf, dass eine gute und vorsichtige Planung mehr Kosten mit sich bringt.

Marco Denoth (SP): *In Bündner Gemeinden mögen die sehr teuren Umfahrungen sicherlich praktisch sein, damit Skitouristen so schnell wie möglich am Ziel und danach wieder rasch zu Hause sind. In der Stadt Zürich geht es aber vor allem darum, dass Shoppingqueens in die Stadt gelangen, ihr SUV parkieren können und dann wieder damit nach Hause gelangen. Es hat nicht viel mit einer Umfahrung zu tun. Wenn man den Rosengartentunnel betrachtet, der ein innerstädtisches Projekt ist, ist es sehr fragwürdig, was bei der Verkehrsplanung auf kantonaler Ebene läuft. Der Rosengartentunnel ist noch lange nicht gebaut. Es kommt noch eine entsprechende Volksabstimmung. Ich gehe davon aus, dass der Tunnel abgelehnt wird. Falls er kommen würde, wäre es aber gut, wenn man einen Knopf drücken könnte und stattdessen einen Seetunnel machen würde. Mir wurden Sympathien für einen Seetunnel nachgesprochen. Dies möchte ich präzisieren. Ich sagte damals in der Zeitung: Seetunnel Ja, aber nur unter der Bedingung, dass Zürich dann autofrei wäre.*

Pascal Lamprecht (SP): *Es geht nicht um einen Kreuzzug gegen das Auto, sondern darum, dass wir am Bellevue einen Knoten für alle Verkehrsteilnehmenden haben. Man kann das auf fünf Arten lösen. Erstens: Man belässt es beim Status quo, nach dem Motto «Augen zu und durch». Zweitens: Man könnte den Verkehr auch auf andere Strassen umlagern, nach dem Motto «aus den Augen, aus dem Sinn». Die anderen drei Ansätze kann man durchaus verschiedenartig kombinieren. Man kann erstens Strassenanlagen oder -gestaltungen schaffen. Das wäre der Tunnel. Dieser bringt aber einige Prob-*

leme. Nebst den bautechnischen Aspekten bringt er keine Verringerung der Verkehrsmenge. Es gäbe auch keine klare Trennung, dass die Autos ausschliesslich durch den Tunnel fahren. Es würde auch oberirdisch weiterhin Autos haben. Dazu ist nicht klar, wo und vor allem wie die Portale ausgestaltet werden sollen. Eines steht aber fest: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist ziemlich schlecht. Bei der Leistungsfähigkeit kann man natürlich auch beim Betrieb oder beim Verkehrsregime ansetzen. Sarah Breitenstein (SP) erwähnte im Zusammenhang mit der Bellerivestrasse bereits einige Punkte. Ich bin gespannt, ob die wechselseitige Spurführung als Steuerungs- und Betriebsoptimierung den Knoten beim Bellevue lösen kann. Weiter gäbe es noch eine Nachfragesteuerung mit Anreizsystem, sodass jene, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, dann auch flüssiger durchfahren könnten. Die SP gewichtet ökologische und ökonomische Anliegen hoch und ist der Meinung, dass der Knoten Bellevue vor allem über Nachfrage-/Anreizsysteme und ein optimiertes Verkehrsregime gesteuert werden soll.

Sven Sobernheim (GLP): Es gibt zwei Dinge festzuhalten. Erstens: Offenbar scheinen nur Autofahrer Geld zu verdienen und Steuern zu zahlen. Ich frage mich dann aber, wie sich Velofahrer teure E-Bikes kaufen können. Zweitens: Man spricht immer vom Verfassungsartikel, der die Kapazität oder die Leistungsfähigkeit auf den Hauptachsen erhalten muss und dass der Abbau von Abbiegespuren dem widerspricht. Wenn man aber eine Abbiegespur aufhebt und zu einer geradeaus führenden Spur macht, hat man auf der Hauptachse mehr Kapazität als vorher. Ein Abbau einer Abbiegespur einer kantonalen Strasse in eine kommunale Strasse ist kein Kapazitätsabbau, kein Leistungsabba. Er ist einfach ein Abbau einer Spur in Richtung einer kommunalen Strasse. Ich bin froh, wenn die Gerichte sich auch einmal dazu äussern, inwiefern ein Verfassungsartikel im Kanton neuerdings direkt anwendbar ist. Ich hoffe, dass dies bald geklärt wird.

Yasmine Bourgeois (FDP): Der Vorschlag der GLP mit der flexiblen Spurführung ist aus meiner Sicht untauglich. Dadurch wird der Stau verlängert. Wir haben den ganzen Tag Stau auf der Bellerivestrasse. Die Goldküstenbewohner müssen auch irgendwo durchfahren. Sie wohnen nun einmal dort. Ich verstehe das Problem nicht. Es existieren fünf komfortable Velorouten. Man kann durch das Quartier fahren. Diese Routen sind weitaus weniger gefährlich, sie sind komfortabler, haben weniger Hindernisse, so auch die Route am See. Man muss dort halt um die Pumpstation herumkurven. Das sollte aber weniger schlimm sein, als um Autos herumzukurven. Die Bellerivestrasse kanalisiert. Sie entlastet das Quartier. Der Tunnel würde das Quartier noch mehr entlasten. Man hätte weniger Lärm und weniger Verkehr im Quartier. Bezüglich dem Kosten-Nutzen-Verhältnis stellt sich die Frage, ob einem ein ruhiges Quartier nichts wert ist.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1376. 2018/404

Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Susanne Brunner (SVP) und 25 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:

Überprüfung des Bauprojekts Bellerivestrasse, Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrasse bezüglich der zu prüfenden Varianten sowie Auswirkungen auf die weiteren Planungskosten

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 275 vom 3. April 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/403, Beschluss-Nr. 1375/2019.

Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1377. 2019/256

Postulat von Sarah Breitenstein (SP) und Pascal Lamprecht (SP) vom 12.06.2019: Einbezug der zivilen Mitarbeitenden in den Prozess während der Gründungsphase des Forensischen Instituts Zürich

Von Sarah Breitenstein (SP) und Pascal Lamprecht (SP) ist am 12. Juni 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die heute bei der Stadt angestellten zivilen Mitarbeitenden während der Gründungsphase des Forensischen Instituts Zürich als selbstständige öffentlich-rechtlichen Anstalt und den ersten Betriebsjahren in den Prozess miteinbezogen und begleitet werden können. Dabei ist insbesondere die Möglichkeit der Gründung einer Personalvertretung zu prüfen, die unter anderem mit dem Erlass von Reglementen betraut oder bei deren Ausarbeitung miteinbezogen werden soll. Zudem ist den zivilen Mitarbeitenden, welche eine Überführung des Anstellungsverhältnisses zum FOR ablehnen, eine Anschlusslösung gemäss Art. 28 Abs. 2 des städtischen Personalrechts anzubieten.

Begründung:

Gemäss der mit der Weisung 2018/457 zu genehmigenden Vereinbarung zwischen der Stadt und dem Kanton Zürich sollen die heute bei der Stadt angestellten ca. 40 zivilen Mitarbeitenden nach dessen Errichtung beim Forensischen Institut Zürich angestellt werden, wobei das kantonale Personalrecht zur Anwendung kommen soll. Demgegenüber soll eine Minderheit von rund 20 Stadtpolizisten und -polizistinnen ins Institut abkommandiert werden, unter Beibehaltung ihrer bisherigen Anstellungsbedingungen. Unter den zivilen Angestellten herrscht grosse Unsicherheit bezüglich ihrer zukünftigen Arbeitssituation. Sie wissen nicht, zu welchen Bedingungen sie neu angestellt werden, ob Stellen gestrichen werden und wie die Arbeitsabläufe in Zukunft gestaltet werden. Mit einer Personalvertretung hätten die Angestellten eine Anlaufstelle, an die sie sich bei Unklarheiten oder Änderungswünschen wenden könnten. Dadurch wird der Übergangsprozess besser begleitet und auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden könnte eingegangen werden.

Während der Übergangsphase sind insbesondere die folgenden Eckpunkte zu regeln:

- Anrechnung der geleisteten Dienstjahre bei der Stadt
- Modalitäten für die Ausrichtung von Treueprämien und Dienstaltersgeschenken
- Ermöglichung der geplanten Altersrücktritte gemäss städtischem Personalrecht
- Ferienansprüche und Betriebsferientage
- Weitergabe der Personaldossiers an das FOR
- Übernahme der Zeitsaldi beim Übergang in das neue Arbeitsverhältnis
- Zulässigkeit von Nebenbeschäftigungen und öffentlichen Ämtern
- Probezeit
- Erlass eines neuen Spesen- und Pikettreglements
- Beibehaltung der bisherigen Konditionen bei der städtischen Pensionskasse für die bisherigen Angestellten
- Übernahme diverser Fringe-Benefits

Dabei sind die Vorschläge des Projektteams «Personalrechtliche Integration zivile Mitarbeitende der Stadtpolizei Zürich in das Forensische Institut» zu berücksichtigen.

Mitteilung an den Stadtrat

1378. 2019/257

**Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Res Marti (Grüne) vom 12.06.2019:
Automatische Voranmeldung auf wichtigen Velorouten**

Von Sven Sobernheim (GLP) und Res Marti (Grüne) ist am 12. Juni 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie auf wichtigen Velorouten eine örtlich vorgezogene automatische Voranmeldung stattfinden kann, sodass der Velofahrende, vergleichbar mit dem Bus, beim Eintreffen am Lichtsignal mit grösserer Wahrscheinlichkeit auf ein Grünsignal trifft. So könnte eine grüne Welle fürs Velo geschaffen werden, welche es bisher nur für den motorisierten Individualverkehr gibt.

Begründung:

Der MIV trifft vielerorts in der Stadt auf eine grüne Welle und kann so zügig vorwärtskommen. Dasselbe gilt für den öffentlichen Verkehr, welcher mit dem Sesamsystem sich sehr früh an einem Lichtsignal anmelden kann. Ein vergleichbares System fürs Velo fehlt. Dies ist insbesondere dann auffällig, wenn auf einer Achse nur Velos oder nur Velo / Bus verkehren dürfen.

Mit einer vorgezogenen Anmeldeschleufe könnte dies einfach bereinigt werden und das Velofahren attraktiver gestaltet werden.

Mitteilung an den Stadtrat

1379. 2019/258

Interpellation der FDP- und SVP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 12.06.2019:

Wegfallende Verkehrsbeziehungen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Heimplatzes, Anzahl betroffener Fahrzeuge auf der Grundlage des Gesamtverkehrsmodells und Folgen für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens sowie Auswirkungen und Massnahmen für die möglichen Umfahrungsrouten

Von der FDP- und SVP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP ist am 12. Juni 2019 folgende Interpellation eingereicht worden:

Am 29. Mai 2019 hat der Tiefbauvorstand das Siegerprojekt des Studienauftrages «Neugestaltung Heimplatz» präsentiert. Die angestrebten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden im Wesentlichen durch die vollständige Beseitigung von sieben Abbiegebeziehungen erreicht, ergänzt um Mischverkehrsflächen. Zudem wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Veloverkehr an drei Orten immer wieder von ÖV-Fahrzeugen an Haltestellen aufgehalten.

Durch die wegfallenden Verkehrsbeziehungen werden täglich rund 10'000 Fahrzeuge gezwungen, sich Alternativrouten und Schleichwege durch Wohnquartiere zu suchen.

Die mehr oder weniger leistungsfähigen Umfahrungsrouten in der Umgebung sind nach unserer Beurteilung:

- a. Rigiplatz – Gladbachstrasse – Vorderberg – Bergstrasse – Klusplatz
- b. Central – Weinbergstrasse – Leonhardstrasse
- c. Neumarkt – Hirschengraben – Auf der Mauer – Leonhardstrasse
- d. Seilergraben – Mühlegasse – Uraniastrasse
- e. Heimstrasse – Hirschengraben – Rämistrasse – Bellevue
- f. Römerhof – Klosbachstrasse – Klusplatz – Zeltweg – Merkurstrasse – Kreuzbühlstrasse – Falkenstrasse – Utoquai
- g. Hofackerstrasse/Hegibachstrasse – Hegibachplatz – Forchstrasse – Kreuzplatz – Zeltweg – Merkurstrasse – Kreuzbühlstrasse – Falkenstrasse – Utoquai
- h. sowie generell die Achse Bellerivestrasse/Utoquai

Entlang all dieser Umfahrungsrouten wurden jüngst verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung (Rigiplatz, Vorderberg, Bergstrasse, Klusplatz, Central, Weinbergstrasse, Uraniastrasse,

Rämistrasse, Bellevue, Römerhof, Klosbachstrasse, Zeltweg, Falkenstrasse, Hofackerstrasse, Hegibachstrasse, Falkenstrasse, Utoquai und Bellerivestrasse).

Daneben dürften in den Stadtkreise 6, 7 und 8 zahllose Schleichwege durch das Quartier betroffen sein. Exemplarisch seien die Gebiete um die Plattenstrasse, die Freiestrasse, die Minervastrasse sowie das vordere Seefeld genannt.

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

1. Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich scheinen werktags rund 43'265 Fahrzeuge am Heimplatz zu verkehren. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?
2. Berechnungen anhand der Zahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich legen nahe, dass die gemäss Planung abzubauenden Abbiegebeziehungen heute werktags von gut 10'000 Fahrzeugen genutzt werden. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?
3. Es gehört zur Kernfunktion von Verkehrsknoten, das Abbiegen von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsknotens bestimmt sich damit vernünftigerweise durch die Summe der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsbeziehungen, und nicht nur durch die Summe der Leistungsfähigkeit der geradeaus führenden Verkehrsbeziehungen. Obwohl sieben Verkehrsbeziehungen nicht mehr angeboten werden und die Leistungsfähigkeit des Knotens damit mindestens um die unter Frage 2 genannte Zahl sinkt, spricht das Tiefbaudepartement wörtlich von einer «Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens». Wir bitten den Stadtrat, diesen Widerspruch aufzulösen.
4. Der Schlussbericht dagegen spricht von «verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten». Zudem hält er fest: «Dies geht zu Lasten der Kapazitäten des MIV und erfordert verstärkte Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement, um die ÖV-Priorisierung auch zukünftig zu gewährleisten.» Wie kann die «Kapazität» eines Knotens sinken und zugleich die «Leistungsfähigkeit» eines Knotens aufrechterhalten werden?
5. Der Stadtrat spricht summarisch von «Umfahrungsrouten via Bellevue, Kreuzplatz, Römerhof und Central oder über den Hirschengraben». Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung möglicher Umfahrungsrouten (a. bis h.) strassen-/platzgenau zu bestätigen oder zu präzisieren.
6. Damit die vom Stadtrat angestrebte «Entflechtung» funktioniert, müsste die Kapazität auf den unter Frage 5 aufgeführten Achsen ausgebaut werden. In Tat und Wahrheit wurden entlang aller Umfahrungsrouten verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung. Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung verkehrsbeschränkender Massnahmen auf den möglichen Umfahrungsrouten strassen-/platzgenau bestätigen oder präzisieren.
7. Welche Verkehrsmassnahmen sind als Folge der Neugestaltung des Heimplatzes auf den Umfahrungsrouten gemäss Frage 5 geplant, um den Verkehr nicht vollständig in die Wohnquartiere zu drängen?
8. Dem Schlussbericht ist zu entnehmen: «Die verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten (...) führen gemäss Modellberechnungen zu längeren Rückstaus insbesondere in der Hottingerstrasse und im Zeltweg.» An beiden Stellen bilden sich schon heute nicht nur in den Spitzenstunden Staus. Das Vorhaben steht damit auch im Widerspruch zum vom Gemeinderat geäusserten Wunsch, die Fahrplanstabilität des «Witiker»-Bus 31 zu verbessern. Wir bitten den Stadtrat, zu diesem Widerspruch Stellung zu nehmen.
9. Der Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» beschränkt sich auf den Heimplatz und die Zubringerachsen, klammert die benachbarten Plätze und insbesondere die vom Stadtrat selbst aufgezählten möglichen Umfahrungsrouten aber aus. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Umfahrungsrouten zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Der Schlussbericht hält dazu fest: «Die entsprechenden Nachfrageströme werden zum Teil auf Umfahrungsrouten ausserhalb des Betrachtungsperimeters verlegt.» Damit wird für die weitere Planung von Umfahrungsrouten ausgegangen, von denen gar nicht abgeklärt wurde, ob sie über entsprechende Reservekapazitäten verfügen bzw. von denen allgemein bekannt ist, dass sie über keine Reservekapazitäten verfügen. Weshalb setzt der Stadtrat bei der Planung eines zentralen Verkehrsknotens auf das Prinzip Hoffnung und plant bewusst zusätzliche Verkehrsüberlastungen an verschiedenen anderen Knoten?
10. Der Stadtrat spricht beim neuen Projekt von einer «Entflechtung der Verkehrsströme und meint damit eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsströme des MIV. Wurde auch eine Entflechtung von MIV und Veloverkehr geprüft? Falls ja, weshalb wurde sie verworfen?
11. Das Hochschulgebiet steht vor einem grossen Ausbauschnitt. Plant der Stadtrat, den Baustellenverkehr während der jahrzehntelangen Bauphasen um den Heimplatz herum zu führen? Auf welchen Routen?
12. Alle fünf grossen zum Heimplatz führenden Verkehrsträger sind Teil des kantonalen (2 Äste) bzw. regionalen Richtplans (3 Äste). Die Verkehrsachsen haben damit eine kantonsweite Bedeutung und sind zu einem wesentlichen Teil faktisch alternativlos. Deshalb werden die Pläne vom Regierungsrat genehmigt werden müssen. Wie hat der Stadtrat diesen Umstand beim Prozess zur Neugestaltung des Heimplatzes berücksichtigt?

13. Wer finanziert die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Rämistrasse, des Zeltwegs, der Hottingerstrasse und der Heimstrasse?
14. Das Projekt greift ins kantonale Strassennetz ein. Artikel 104 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Zürich (Anti-Stau-Initiative) untersagt einen Kapazitätsabbau auf dem kantonalen Strassennetz ohne Ersatzangebote in der Umgebung. Wie gedenkt der Stadtrat, diesem Verfassungsartikel Genüge zu tun?
15. Die Verkehrsplanung im Sieger-Team wurde von Metron durchgeführt. Das Beurteilungsgremium stand unter der Leitung von vier Sachexpert/innen, darunter Esther Arnet von der DAV. Esther Arnet war vor ihrer Tätigkeit bei der DAV Vorsitzende der Geschäftsleitung der Metron-Gruppe und Delegierte des Verwaltungsrates der Metron AG und ihrer Tochtergesellschaften. Wie wurde dieser potenzielle Interessenkonflikt beim Informationsfluss zu den teilnehmenden Teams und bei der Beurteilung der einzelnen Studien berücksichtigt?

Mitteilung an den Stadtrat

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

1380. 2019/259

Dringliche Schriftliche Anfrage von Patrik Maillard (AL), Olivia Romanelli (AL) und 31 Mitunterzeichnenden vom 12.06.2019:

Einführung des Fachs Medien und Informatik unter Einbezug privater Arbeitsgeräte, Kriterien für die Finanzierung privater Geräte für die Familien vor dem Hintergrund einer kostenlosen Volksschule und Rahmenbedingungen für die Standards der Geräte und Betriebssysteme sowie den Datenschutzthemen

Von Patrik Maillard (AL), Olivia Romanelli (AL) und 31 Mitunterzeichnenden ist am 12. Juni 2019 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Checkliste für Schulleitungen zur Einführung des Fachs Medien und Informatik auf der Sekundarstufe ab Schuljahr 2019/20 verweist auf das Papier BR 24 2016 der Bildungsdirektion des Kantons Zürich. Darin wird auf das BYOD-Konzept verwiesen. BYOD bedeutet ausgeschrieben Bring Your Own Device. Ziel der erwähnten «Powervariante» ist ein Mengengerüst von 1:1, d.h. jede Schülerin und jeder Schüler soll während des MI-Unterrichts ein digitales Arbeitsgerät zur Verfügung haben. Erreicht werden soll dies unter Einbezug der persönlichen Infrastruktur der Schülerinnen und Schüler bzw. ihrer Eltern.

In diesem Zusammenhang und in Kenntnis der Beantwortung der SA GR 2017/372 von Mathias Manz und Barbara Wiesmann (SP) bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der Stadtrat dem Widerspruch zur kostenlosen Volksschule?
2. Ein Notebook oder iPad ist preislich nicht vergleichbar mit einer Badehose oder einem Paar Hallenschuhen, das man auch Secondhand von den Geschwistern nachtragen kann. Wie stellt man sicher, dass Familien nicht unter Druck geraten, ihren Kindern ein Gerät für die Schule zu kaufen?
3. Wie wird reagiert, wenn eine Familie nicht dazu bereit ist, ihrem Kind ein Gerät für die Schule zur Verfügung zu stellen?
4. Wenn eine Familie finanziell nicht dazu in der Lage ist ihrem Kind ein Gerät zu kaufen, muss sie dann ihre Steuererklärung vorweisen?
5. Sind für Kinder, die von ihren Eltern mit Topgeräten ausgestattet werden, schulische Vorteile zu erwarten gegenüber ihren Kolleginnen, die mit einfacheren oder älteren Geräten lernen? Wie wird Chancengleichheit sichergestellt?
6. Welche Möglichkeiten haben die Lehrpersonen um sicher zu stellen, dass sämtliche verwendeten Materialien und Anwendungen auf den Geräten aller Schülerinnen gleichermassen einwandfrei funktionieren?
7. Nicht alle Lernprogramme werden für alle PC- und Tablet-Betriebssysteme angeboten. Welche Einschränkungen ergeben sich aus der Vielfalt der zu berücksichtigenden Geräte?
8. Die Anbieter der PC- und Tablet-Betriebssysteme (derzeit im Wesentlichen Apple, Microsoft und Google) verfolgen je ihren eigenen Zugang zu Datenschutzthemen und -richtlinien. Wie kann die Schule die Privatheit der schulischen Aktivitäten garantieren?
9. Wie wird damit umgegangen, wenn eine Familie mehrere Kinder in der Oberstufe hat?

10. Wer kommt im Schadensfall (Zuhause, Schulweg, Unterricht) für das Gerät auf?
11. Viele Jugendliche haben zuhause Zugang zu einem Tablet, Notebook oder einem Desktop-Computer, den sie sich aber mit anderen Familienmitgliedern teilen. Wie stellt man sich die Sicherung des Datenschutzes vor, wenn die Jugendlichen private Geräte, mit allenfalls privaten Inhalten von zuhause mit in die Schule nehmen?
12. Die Geräte müssten einen gewissen Standard aufweisen. Welchen Standard müssen die persönlichen Geräte für das SJ 2019/20 aufweisen und wie lange gilt dieser?
13. Wurde den Eltern der betroffenen Jugendlichen bereits ein Informationsschreiben zugestellt?
14. In welchen Sprachen wird das Informationsschreiben verfasst?
15. Gibt es eine Beschwerdemöglichkeit für die betroffenen Eltern?

Mitteilung an den Stadtrat

1381. 2019/260

Schriftliche Anfrage von Marcel Savarioud (SP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 12.06.2019:

Grünraum und Biodiversität in Schwamendingen, Vorschriften und rechtliche Möglichkeiten für den Erhalt von Grünraum und des Baumbestands sowie konkrete Schutzmassnahmen im Kontext der Klimaerwärmung

Von Marcel Savarioud (SP) und 2 Mitunterzeichnenden ist am 12. Juni 2019 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Durch das in Schwamendingen bestehende grosse Verdichtungspotential besteht die erhebliche Gefahr, dass Grünraum und damit die Biodiversität verloren geht. Bei bereits ausgeführten Ersatz-Neubauten wie zB der Neubau der Siedlung Altwiesen an der Heerenschürlistrasse wurde der zuvor bestehende Grünraum zu einem grossen Teil durch Beton versiegelt.

Die Bevölkerung stört sich immer wieder am Verlust dieser Grünräume wie auch an Baumfällungen. Die Stadt Zürich hat im Jahr 2010 eine breit angelegte Baumanalyse im Kreis 12 durchgeführt. In dieser Analyse wurden 7000 Bäume auf privatem und öffentlichem Grund ab einem Stammumfang von 80 cm erfasst und analysiert. Darin wurde bestätigt, dass der Baumbestand den Quartiercharakter entscheidend prägt. Durch die Neu- und Umbauten werden sich die Raumproportionen verändern, der Freiraum im Wohnumfeld wird kleiner und durch den Bau höherer Gebäude wird sich das Verhältnis zu Ungunsten des Baumvolumens verschieben.

Bei dieser Analyse ging es vor allem darum, bei der Erneuerung der Siedlungen den Raum für einen alterungsfähigen Baumbestand zu sichern, die Zusammensetzung der Arten im Hinblick auf die Klimaerwärmung anzupassen sowie weiterhin grosskronige Bäume zu verwenden, welche die Gebäude überragen. Im Bericht wird festgehalten, dass nur so der hohe Wert des Baumbestands, insbesondere bezüglich seiner vielfältigen Wirkung im Raumgefüge auch langfristig erhalten bleiben kann.

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

1. Wie entwickelte sich die Grünfläche in Schwamendingen seit 2010? Wieviel Grünraum wurden durch Neu- und Ersatzneubau vernichtet, wieviel wurde neu geschaffen?
2. Welche verbindlichen Vorschriften bestehen bei Umbauten, Renovationen, Neugestaltungen für Versiegelung des Bodens bzw. für den Erhalt von Grünflächen?
3. Was für rechtliche und vertragliche Möglichkeiten hat die Stadt Zürich, den Grünraum und den Baumbestand in Schwamendingen zu sichern? Hat der Stadtrat diese bestehenden Möglichkeiten alle wahrgenommen? Wenn nicht, wieso nicht?
4. Wie entwickelte sich der Baumbestand in Schwamendingen seit Durchführung der Baumanalyse?
5. Die Baumanalyse hat verschiedenste Empfehlungen zum Baumbestand im Kreis 12 abgegeben. Welche Empfehlungen konnten umgesetzt werden, welche Empfehlungen sind in stetiger Umsetzung, welche Empfehlungen konnten nicht umgesetzt werden?
6. Von besonderem Interesse sind die Empfehlungen zur baulichen Entwicklung. In der Baumanalyse werden sieben Empfehlungen abgegeben. Inwiefern konnten die darin aufgeführten Ziele erreicht werden? Welche Empfehlungen konnten umgesetzt werden und welche nicht?
7. Wie wird angesichts der Klimaerwärmung für die bestehenden Grünflächen, Baumbestände und dem Erhalt der Fauna und Flora Rechnung getragen? Welche konkreten Schutzmassnahmen gibt es dafür im Kreis 12?

8. In Schwamendingen kommt es durch die Neu- und Ersatzneubauten immer wieder zu Baumfällungen. Wieviele Reklamationen hat die Stadt Zürich zu diesen Baumfällungen bekommen? Wie reagiert die Stadt Zürich auf diese Reklamationen?
9. Im Rahmen eines Ersatzneubaus an der Kreuzwiesenstrasse sollen anscheinend Bäume gefällt werden, darunter eine Rotbuche und ein Kirschbaum. Hat davon der Stadtrat Kenntnis? Was unternimmt der Stadtrat im speziellen im Gebiet dieser Strasse um den bestehenden Baumbestand zu erhalten?
10. In welchen Gebieten von Schwamendingen hat es nach Ansicht des Stadtrates einen besonders zu schützenden Baumbestand?

Mitteilung an den Stadtrat

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

1382. 2019/161

Dringliche Schriftliche Anfrage von Markus Kunz (Grüne) und 47 Mitunterzeichnenden vom 17.04.2019:

Erneuerung der Gasleitungen in der Altstadt, Beurteilung solcher Projekte mit fossiler Energie unter dem Aspekt des Pariser Klimaabkommens sowie Möglichkeiten für den Einbau von Fernwärmeleitungen

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 453 vom 29. Mai 2019).

1383. 2019/85

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 06.03.2019:

Tramlinien 3 und 8, Angaben zur Länge der Haltestellen, zur Behindertengerechtigkeit und zum geplanten Ausbau der Haltestellen, sowie zu den Fahrgastfrequenzen in den Spitzenstunden und den Umsteigebeziehungen der Tram- und Buslinien am Klusplatz

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 457 vom 29. Mai 2019).

Nächste Sitzung: 19. Juni 2019, 17 Uhr.