

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 11. November 2020

### 1042.

#### **Interpellation von Walter Anken und Stephan Iten betreffend Medienmitteilung zu den Corona-Effekten auf die Umwelt, Zweck der Mitteilung und Hintergründe zur raschen Auswertung der Messergebnisse sowie Interpretation der Aussagen betreffend Einbezug der Heizperiode, des reduzierten öffentlichen Verkehrs und der Auswirkungen auf die Lärmentwicklung**

Am 27. Mai 2020 reichten Gemeinderäte Walter Anken und Stephan Iten (beide SVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2020/215, ein:

Am 19. Mai 2020 veröffentlichte der Stadtrat eine Medienmitteilung mit dem Titel «Durchgezogene Bilanz: Corona Effekte auf die Umwelt». In der Medienmitteilung wird ausgesagt, dass die Auswirkungen des Lockdowns auf die Umwelt kurzfristig positiv seien, die Luftqualität sich verbessert habe, der CO<sub>2</sub>-Ausstoss zurückging, die Lärmklagen zugenommen und der Druck auf die Grünräume und den Wald gestiegen sei. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. In wessen Auftrag und wieso wurde diese Medienmitteilung verfasst und herausgegeben?
2. Was wollte der Stadtrat mit dieser Medienmitteilung aussagen und/oder bezwecken?
3. Wie konnten diese Messergebnisse derart schnell ausgewertet und herausgegeben werden, wo doch sonst andere Messungen und Auswertungen viel länger dauerten (zum Beispiel für die Ergebnisse und Auswertungen von Tempo 30 nachts brauchte der Stadtrat über sechs Monate)?
4. Dass sich das stark reduzierte Konsum- und Freizeitverhalten durch den Lockdown auf die Umwelt auswirken wird war absehbar. Warum hat der Stadtrat nicht auch für die Umwelt sofort Schutzmassnahmen ergriffen?
5. Unter dem Titel «Kurzzeitig positiver Effekt auf den Verkehr» wird erwähnt, dass der Verkehr ein wesentlicher Treiber für Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wie gedenkt der Stadtrat an das Geld zu kommen zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens ohne innovative und prosperierende Wirtschaft?
6. Der Zeitraum des Lockdowns fällt in die Zeit der stark reduzierten Heizperiode. Wie kommt der Stadtrat zur Aussage, dass die Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstosses nur durch den reduzierten Verkehr verursacht wurde und nicht auch durch den geringeren Ausstoss durch Heizungen?
7. Wurde der reduzierte öffentliche Verkehr auch in diesen Messungen miteinbezogen und ausgewertet? Wenn ja, wie hoch schätzt der Stadtrat dessen Einfluss auf die Umwelt und die Lärmbelastung? Wenn nein, wieso nicht?
8. Findet der Stadtrat das Loblied auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen wegen des Lockdowns nicht zynisch, wenn man bedenkt, dass tausende von Menschen ihre Stelle verloren haben. Kurzarbeit leisten oder als kleine und mittlere Unternehmen am Abgrund stehen und nicht mehr weiterwissen?
9. Unter dem Titel «Weniger Lärm» wird festgestellt, dass der Lärm unter der Woche im Zeitraum des Lockdowns gerade um ein Dezibel reduziert wurde. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass bei diesem bescheidenen Rückgang des Lärms der Berufsverkehr nicht für den Strassenlärm verantwortlich gemacht werden kann? Wenn nein, warum nicht?
10. Wenn 30 Prozent weniger Verkehr tagsüber eine Lärmreduktion von lediglich einem Dezibel und nachts kaum einen Unterschied ausmacht, wieso ist dann der Stadtrat immer noch der Meinung, dass Tempo 30 die richtige Lärmschutzmassnahme ist?
11. Müsste man aufgrund dieser Erkenntnisse nicht die Parameter für die Berechnungen des Strassenverkehrslärms neu evaluieren? Wenn nein, wieso nicht?
12. In der Medienmitteilung steht, dass das geringe Verkehrsaufkommen eine noch signifikantere Lärmreduktion hätte erwarten lassen. Welche Lärmreduktion hat der Stadtrat denn erwartet und wieso?
13. Der Stadtrat begründet die bescheidene Lärmreduktion damit, dass der Anteil lauter Fahrzeuge wie Motorräder, Lieferwagen und Lastwagen während des Lockdowns mehr unterwegs waren. Was denkt der Stadtrat, haben die Liefer- und Lastwagen während des Lockdowns transportiert, da die Wirtschaft in diesem Zeitraum massiv heruntergefahren war? Was könnte der Grund gemäss Stadtrat gewesen sein, dass mehr Liefer- und Lastwagen unterwegs gewesen sind?

14. Völlig unverständlich ist die Feststellung in der Medienmitteilung, dass trotz Verkehrsrückgang, abgesagten Veranstaltungen, geschlossenen Restaurants und Clubs die Lärmklagen zugenommen haben. Wie erklärt sich der Stadtrat die vermehrten Lärmklagen?
15. Ist der Stadtrat nicht der Meinung, dass mit der unbegrenzten Einwanderung und dem Verdichten die Lärmklagen in der Stadt Zürich noch mehr zunehmen werden? Wenn nein, wieso nicht?
16. Unter dem Titel «Druck auf Grün- und Freiräume hat zugenommen» stellt der Stadtrat fest, dass der Druck auf Grünräume, Wald und Landwirtschaftsflächen zugenommen hat. In der Lokalzeitung «Zürich Nord» vom 14. Mai 2020 ist ein Artikel mit dem Titel «Ist für Rehe in der Stadt kein Platz mehr» erschienen. Unter einem schwer ertragbaren Foto von einem zu Tode gehetzten Reh steht, dass es zu viele Hunde, zu viele Menschen und zu wenig Platz für die schreckhaften Tiere gebe. Warum hat der Stadtrat den absehbaren Druck auf die umliegenden Wälder nicht erkannt und sofort geeignete Massnahmen zum Schutz der Wildtiere erlassen?
17. Wie stellt sich Stadtrat dazu, dass immer mehr Menschen eine ernsthafte Bedrohung für die Tier- und Pflanzenwelt in und um die Stadt bedeuten?
18. Da der Stadtrat die massive Zuwanderung in die Stadt fördert, müssen wir davon ausgehen, dass für ihn heute schon klar ist, dass für Wildtiere in Zukunft in und um die Stadt kein Platz mehr sein wird. Wie will der Stadtrat die Tier- und Pflanzenwelt jetzt und in Zukunft vor den Massen an Menschen schützen?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1 («In wessen Auftrag und wieso wurde diese Medienmitteilung verfasst und herausgegeben?»):**

Die Medienmitteilung wurde vom Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements (GUD) in Auftrag gegeben. Sie sollte neben der vielfältigen Berichterstattung über die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dieser sehr aussergewöhnlichen Situation auch den kurzfristigen Einfluss auf die Umwelt aufzeigen.

**Zu Frage 2 («Was wollte der Stadtrat mit dieser Medienmitteilung aussagen und/oder bezwecken?»):**

Der Corona-Lockdown war ein einmaliges, noch nie dagewesenes Ereignis, das auf die Umwelt unvorhersehbare Auswirkungen hatte. Die Umweltspezialistinnen und -spezialisten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) haben deshalb die Umweltbeobachtungen in dieser Phase verstärkt. Ziel dieser Medienmitteilung war es, die Bevölkerung über die aktuellen Erkenntnisse zu informieren.

**Zu Frage 3 («Wie konnten diese Messergebnisse derart schnell ausgewertet und herausgegeben werden, wo doch sonst andere Messungen und Auswertungen viel länger dauerten (zum Beispiel für die Ergebnisse und Auswertungen von Tempo 30 nachts brauchte der Stadtrat über sechs Monate?»):**

Die Ergebnisse beruhen auf Online-Verkehrsmessungen, welche in Echtzeit zur Verfügung stehen und auf existierenden Berechnungsmodellen für Lärm und Schadstoffe aufbauen. Die Resultate konnten derart schnell publiziert werden, da das Ziel ein zeitnahes Aufzeigen der Tendenzen während des einmaligen Corona-Lockdowns war und nicht eine rechtsverbindliche Aussage zur Wirksamkeit bestimmter Umweltmassnahmen, wie das beispielsweise beim Versuch zu Tempo 30 in der Nacht der Fall war.

**Zu Frage 4 («Dass sich das stark reduzierte Konsum- und Freizeitverhalten durch den Lockdown auf die Umwelt auswirken wird war absehbar. Warum hat der Stadtrat nicht auch für die Umwelt sofort Schutzmassnahmen ergriffen?»):**

Die Corona-Pandemie war (und ist) eine grosse Herausforderung für unser Gesundheitssystem und die Wirtschaft. In diesem Sinne stehen Massnahmen zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung und zur Abdämpfung der wirtschaftlichen Folgen im Mittelpunkt. Zudem zeigt die Medienmitteilung differenziert die kurzfristigen, positiven und negativen Auswirkungen auf die Umwelt auf.

**Zu Frage 5** («Unter dem Titel «Kurzzeitig positiver Effekt auf den Verkehr» wird erwähnt, dass der Verkehr ein wesentlicher Treiber für Auswirkungen auf die Umwelt ist. Wie gedenkt der Stadtrat an das Geld zu kommen zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens ohne innovative und prosperierende Wirtschaft?»):

Der Verkehr ist tatsächlich ein wesentlicher Verursacher von Umweltauswirkungen. Um das Pariser Klimaschutzabkommen umsetzen zu können, braucht es deshalb innovative Lösungen, um unsere zukünftigen Bedürfnisse nach Mobilität zu erfüllen. Diese «Klima-kompatible Mobilität» wird durch die Innovationskraft der Zürcher Wirtschaft überhaupt erst möglich und soll das Rückgrat für unser zukünftiges Wirtschaftswachstum bilden.

**Zu Frage 6** («Der Zeitraum des Lockdowns fällt in die Zeit der stark reduzierten Heizperiode. Wie kommt der Stadtrat zur Aussage, dass die Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstosses nur durch den reduzierten Verkehr verursacht wurde und nicht auch durch den geringeren Ausstoss durch Heizungen?»):

Die durch das Heizen bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen gingen im warmen Frühling 2020 stark zurück. In der Medienmitteilung ging es aber um den spezifischen Einfluss des Corona-Lockdowns auf die Treibhausgasemissionen. Der UGZ hat sich deshalb auf die CO<sub>2</sub>-Analyse des durch den Lockdown reduzierten Verkehrs fokussiert.

**Zu Frage 7** («Wurde der reduzierte öffentliche Verkehr auch in diesen Messungen miteinbezogen und ausgewertet? Wenn ja, wie hoch schätzt der Stadtrat dessen Einfluss auf die Umwelt und die Lärmbelastung? Wenn nein, wieso nicht?»):

Die Verkehrszählungen, auf die die Medienmitteilung verweist, beziehen sich auf die Rosengartenstrasse. Die reduzierten Trolleybus-Fahrten an dieser Messstelle wurden für die Abschätzungen der Lärmbelastung mitberücksichtigt. Der Strassenlärm ist an der Rosengartenstrasse aber vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert, die Auswirkungen der reduzierten öV-Frequenz kann als vernachlässigbar betrachtet werden.

**Zu Frage 8** («Findet der Stadtrat das Loblied auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen wegen des Lockdowns nicht zynisch, wenn man bedenkt, dass tausende von Menschen ihre Stelle verloren haben. Kurzarbeit leisten oder als kleine und mittlere Unternehmen am Abgrund stehen und nicht mehr weiterwissen?»):

Dem Stadtrat liegt das Wohl der Arbeitnehmenden und KMU in der Stadt Zürich sehr am Herzen, und er unterstützt Massnahmen zur Abfederung der finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise. In der Medienmitteilung weist der Stadtrat auf die Tatsache hin, dass die Treibhausgasemissionen während einer gewissen Zeit abgenommen haben, ohne auf die Situation der Arbeitnehmenden und KMU einzugehen oder diese gar zu verharmlosen.

Zwischen dem 28. Februar 2020 und dem 10. Juli 2020 hat die Stadt 78 Medienmitteilungen mit Bezug auf das Coronavirus veröffentlicht, eine davon betreffend Umwelt. In der Medienmitteilung vom 19. Mai 2020 hat das GUD auf Fakten basierend den Ist-Zustand der Umwelt erläutert (Luft, Lärm, Verkehr, Grün- und Freiräume). Es ist eine wissenschaftliche Sicht auf die Auswirkungen des Lockdowns.

**Zu Frage 9** («Unter dem Titel «Weniger Lärm» wird festgestellt, dass der Lärm unter der Woche im Zeitraum des Lockdowns gerade um ein Dezibel reduziert wurde. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass bei diesem bescheidenen Rückgang des Lärms der Berufsverkehr nicht für den Strassenlärm verantwortlich gemacht werden kann? Wenn nein, warum nicht?»):

Da der Berufsverkehr mit Liefer- und Lastwagen nicht im gleichen Mass abgenommen hat wie der Privatverkehr, resultiert nur eine Lärmreduktion von rund einem Dezibel und nicht von gegen zwei Dezibel, wie aufgrund des Verkehrsrückgangs hätte erwartet werden können. Dies zeigt auch, dass die Summe aus Berufs- und Privatverkehr insgesamt den Strassenlärm erzeugt und nicht eine Teilmenge davon dafür verantwortlich gemacht werden kann.

**Zu Frage 10** («Wenn 30 Prozent weniger Verkehr tagsüber eine Lärmreduktion von lediglich einem Dezibel und nachts kaum einen Unterschied ausmacht, wieso ist dann der Stadtrat immer noch der Meinung, dass Tempo 30 die richtige Lärmschutzmassnahme ist?»):

Tempo 30 führt zu einer Lärmreduktion von etwa drei Dezibel, was gut wahrnehmbar ist und einer Halbierung der Schallenergie oder anders ausgedrückt einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht – deshalb ist Tempo 30 eine wirksame Lärmschutz-Massnahme. Wie in der Antwort zu Frage 9 ausgeführt, beträgt die Lärmreduktion durch die 30 Prozent weniger Fahrten auf der Rosengartenstrasse nur ein Dezibel, weil sich die Zusammensetzung der Fahrzeuge hin zu lauterer Fahrzeugklassen verschoben hat.

**Zu Frage 11** («Müsste man aufgrund dieser Erkenntnisse nicht die Parameter für die Berechnungen des Strassenverkehrslärms neu evaluieren? Wenn nein, wieso nicht?»):

Die Stadt setzt bereits die gemäss Bund neuesten Datengrundlagen und Modellierungsansätze für die Berechnung des Strassenverkehrslärms ein.

**Zu Frage 12** («In der Medienmitteilung steht, dass das geringe Verkehrsaufkommen eine noch signifikantere Lärmreduktion hätte erwarten lassen. Welche Lärmreduktion hat der Stadtrat denn erwartet und wieso?»):

Wie in der Antwort zu Frage 9 ausgeführt, kann bei einer Verkehrsreduktion von 30 Prozent eine Abnahme der Strassenlärmemissionen von gegen zwei Dezibel erwartet werden. Aufgrund der geänderten Verkehrszusammensetzung wurde dies an der Rosengartenstrasse nicht erreicht.

**Zu Frage 13** («Der Stadtrat begründet die bescheidene Lärmreduktion damit, dass der Anteil lauter Fahrzeuge wie Motorräder, Lieferwagen und Lastwagen während des Lockdowns mehr unterwegs waren. Was denkt der Stadtrat, haben die Liefer- und Lastwagen während des Lockdowns transportiert, da die Wirtschaft in diesem Zeitraum massiv heruntergefahren war? Was könnte der Grund gemäss Stadtrat gewesen sein, dass mehr Liefer- und Lastwagen unterwegs gewesen sind?»):

In absoluten Zahlen zugenommen hat während des Lockdowns nur die Zahl der Motorrad-Fahrten, was sich mit dem schönen Wetter erklären lässt. Liefer- und Lastwagenfahrten haben leicht abgenommen, aber deutlich weniger stark als der Privatverkehr, weshalb deren Anteil am Gesamtverkehr gestiegen ist. Der hohe Anteil an Liefer- und Lastverkehr kann durch die grosse Nachfrage nach Kurierdiensten während des Lockdowns erklärt werden.

**Zu Frage 14** («Völlig unverständlich ist die Feststellung in der Medienmitteilung, dass trotz Verkehrsrückgang, abgesagten Veranstaltungen, geschlossenen Restaurants und Clubs die Lärmklagen zugenommen haben. Wie erklärt sich der Stadtrat die vermehrten Lärmklagen?»):

Die Stadt Zürich war über diese Zunahme der Lärmklagen auch überrascht. Dies kann allenfalls dadurch erklärt werden, dass im Lockdown vermehrt Ruhebedürfnisse, Freizeitbedürfnisse und das Arbeiten (ruhiges und lärmiges) aufeinandertrafen. Einerseits verschoben sich für manche die Arbeitszeiten und umgekehrt auch die Erholungszeiten, sodass mehr Lärmstörungen aus benachbarten Wohnungen und Gärten sowie aus dem öffentlichen Raum gemeldet wurden.

**Zu Frage 15** («Ist der Stadtrat nicht der Meinung, dass mit der unbegrenzten Einwanderung und dem Verdichten die Lärmklagen in der Stadt Zürich noch mehr zunehmen werden? Wenn nein, wieso nicht?»):

Es ist eine wichtige Aufgabe des Stadtrats, die Innenverdichtung in der Stadt Zürich so zu gestalten, dass die Lebensqualität der Zürcherinnen und Zürcher auf hohem Niveau erhalten bleibt. Die in Entwicklung befindliche Lärmschutzstrategie will gerade an dieser wichtigen Schnittstelle zwischen Raum-/Siedlungsplanung, Verkehrsplanung und Umwelt (Lärm), die infolge des Bevölkerungs- und Mobilitätswachstums in Zukunft noch wichtiger werden wird, Lösungen erarbeiten. Sie will die Erfolge bei der Quellenlärmbekämpfung der Strassenlärm- sanierung weiterschreiben und durch Massnahmen beim Planen und Bauen unterstützen, mit dem Ziel, die Zahl der Lärmbetroffenen trotz Innenverdichtung zu senken.

**Zu Frage 16** («Unter dem Titel «Druck auf Grün- und Freiräume hat zugenommen» stellt der Stadtrat fest dass der Druck auf Grünräume, Wald und Landwirtschaftsflächen zugenommen hat. In der Lokalzeitung «Zürich Nord» vom 14. Mai 2020 ist ein Artikel mit dem Titel «Ist für Rehe in der Stadt kein Platz mehr» erschienen. Unter einem schwer ertragbaren Foto von einem zu Tode gehetzten Reh steht, dass es zu viele Hunde, zu viele Menschen und zu wenig Platz für die schreckhaften Tiere gebe. Warum hat der Stadtrat den absehbaren Druck auf die umliegenden Wälder nicht erkannt und sofort geeignete Massnahmen zum Schutz der Wildtiere erlassen?»):

Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass möglichst keine Rehe von Hunden gerissen werden. Grün Stadt Zürich berichtet deshalb jährlich über die Anzahl gerissener Rehe im Geschäftsbericht und weist die Zahl als Kennzahl im Globalbudget aus. Die Anzahl von Hunden gerissener Rehe war in diesem Frühjahr höher als im gleichen Zeitraum der Vorjahre. Die Störungen durch die intensivere Erholungsnutzung während des Lockdowns hat vermutlich dazu beigetragen. Gerissene Rehe gehen letztlich aber auf das Fehlverhalten der Hundehaltenden zurück.

Der Stadtrat hat zum Schutz der Natur auf den stärkeren Druck reagiert und in der Medienmitteilung vom 8. April 2020 zur Rücksichtnahme auf die Natur aufgerufen und diese über die sozialen Netzwerke verbreitet. Die städtischen Wildhüter haben mittels Reportagen über die Lebensräume der Wildtiere informiert und mit einer verstärkten Präsenz vor Ort die Bevölkerung sensibilisiert. Einzelne neuralgische Punkte in der Landwirtschaft wurden zum Schutz abgesperrt und mit Informationstafeln versehen. Im Wald wurde von Sperrungen abgesehen, weil für die Tiere, insbesondere das Rehwild, der Waldaustritt sehr wichtig ist und auch weil nach Schweizerischem Zivilgesetzbuch ein Recht zum Betreten des Waldes besteht.

Der Titel des erwähnten Artikels der Lokalzeitung «Zürich Nord» war nicht als Feststellung, sondern als Frage formuliert. Grün Stadt Zürich hielt darin entsprechend fest, dass der Rehbestand in der Stadt Zürich gesund und nicht gefährdet ist.

**Zu Frage 17** («Wie stellt sich Stadtrat dazu, dass immer mehr Menschen eine ernsthafte Bedrohung für die Tier- und Pflanzenwelt in und um die Stadt bedeuten?»):

Die Förderung der Stadtnatur ist schon seit Jahrzehnten ein zentrales Anliegen von Grün Stadt Zürich. Die Naturförderung und das Wohl der Menschen sollen dabei Hand in Hand gehen. Unsere Erfahrung zeigt, dass ein Mehr an Menschen nicht per se zu mehr Problemen führt. Problematisch ist die Anzahl Personen, die sich rücksichtslos verhalten. Gute Beispiele für ein Nebeneinander von Natur und vielen Menschen finden sich mitten in der Stadt, das Lettenareal zeigt dies anschaulich.

Die naturnahe Pflege unserer Park- und Grünanlagen wird laufend verbessert und viele Verkehrsteiler werden heute naturnah umgestaltet. Bereits heute sind die Erfolge messbar: Die aktuelle Biotoptypenkartierung weist einen beachtlichen Flächenanteil von 10,9 Prozent ökologisch wertvolle Flächen im Siedlungsgebiet aus. Die Fauna-Kartierungen der letzten Jahre zeigen, dass der Brutvogelbestand von Siedlungsarten, wie beispielsweise Mönchgrasmücke oder Distelfink, gestiegen ist. Der Wildtierbestand ist dank des Wildtiermanagements gesund und intakt – mit Ausnahme der Füchse, die an der seit Jahren grassierenden Milbenkrankheit Räude leiden.

**Zu Frage 18** («Da der Stadtrat die massive Zuwanderung in die Stadt fördert, müssen wir davon ausgehen, dass für ihn heute schon klar ist, dass für Wildtiere in Zukunft in und um die Stadt kein Platz mehr sein wird. Wie will der Stadtrat die Tier- und Pflanzenwelt jetzt und in Zukunft vor den Massen an Menschen schützen?»):

Diese Annahme teilt der Stadtrat in keiner Weise. Die Stadt verfolgt mittelfristig das Ziel, dass 15 Prozent der Stadtfläche ökologisch wertvoll sind. Im Wald und am Siedlungsrand wird dieses Ziel heute bereits übertroffen. Im Siedlungsgebiet liegt der Anteil heute bei 10,9 Prozent. Die in den letzten beiden Jahren durchgeführte, nach 2010 zweite flächendeckende Biotoptypenkartierung der Stadt Zürich hat gezeigt, dass dieser Wert in den letzten zehn Jahren trotz

der Verdichtung der Stadt um 0,6 Prozent zugenommen hat. Er soll weiter gesteigert werden. Bei den öffentlichen Grün- und Freiräumen liegt der Anteil ökologisch wertvoller Fläche 2020 bei 23 Prozent. Er konnte in den letzten Jahren um 2 Prozent gesteigert werden.

Der Kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA), der zurzeit im Gemeinderat beraten wird, widmet der Stadtnatur ein eigenes Kapitel. Das sichert die planerische Grundlage für die ökologisch wertvollen Lebensräume und deren Vernetzung in der Zukunft.

Der Wald in der Stadt Zürich ist Wildschonrevier, bereits heute sind rund 26 Prozent der Waldfläche (einschliesslich Wald im Privatbesitz) mit Vorrang biologischer Vielfalt ausgeschieden. Grün Stadt Zürich führt 2020 einen Pilotversuch für ein Monitoring der Besuche im Hürstwald durch. Mit den Erkenntnissen sollen Konzepte entwickelt werden, um die Besuchenden künftig noch besser lenken zu können. So wie die ökologische Funktion, wird die Erholungsfunktion in die städtische Waldentwicklungsplanung einfließen.

Die langfristigen Ziele für das Wildschonrevier, den Wald, den Naturschutz und die Biodiversität wie auch für die Erholungsfunktion für die Bevölkerung sind im Grünbuch der Stadt Zürich formuliert.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**