

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat**

**Volksinitiative «Zur Förderung des öV,
Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich»,
Ablehnung und Gegenvorschlag**

Am 8. Oktober 2008 wurde der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Gestützt auf Art. 15 ff. der Gemeindeordnung der Stadt Zürich und das Gesetz über die politischen Rechte stellen die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Zürich in Form eines ausformulierten Entwurfs folgendes Begehren:

- I. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird um den folgenden Artikel ergänzt:

Art. 2ter (neu)

¹ Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

² Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.

³ Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

- II. In die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird die folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:

Der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2^{ter} (neu) um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

Begründung

Die dicht besiedelte Stadt Zürich ist ideal mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschliessbar. Gleichzeitig können die Verkehrsströme im Grossraum Zürich immer weniger durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgefangen werden. Der ÖV ist dagegen um ein Vielfaches effizienter, die Zahl der Sitzplätze einer S-Bahn entspricht beispielsweise einer Autokolonne von 7 Kilometern. Der MIV verursacht Abgase, Lärm, Staus und Unfallopfer und trägt wesentlich zur Klimaerwärmung bei. Ein Ausbau der Kapazität für den MIV führt zu massiv mehr Verkehr und widerspricht den Bestrebungen, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Bei der Realisierung neuer Projekte muss deshalb die Erhöhung der Kapazität durch eine entsprechende Reduktion bei einem vergleichbaren Strassenabschnitt kompensiert werden. Ein hoher Anteil des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs steigert die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung. Dazu braucht es Massnahmen wie Fahrplanverdichtungen, Umstellungen von Bus auf Tram und mehr Direktverbindungen, beispielsweise zwischen dem Limmatt- und Glattal. Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen ein Velonetz, welches ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen garantiert. Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen sichere Übergänge gerade auch in Kreuzungsbereichen. Die Städte-Initiative wird in ähnlicher Form in fünf weiteren Schweizer Städten und Stadtkantonen lanciert.

Ausgangslage

Mit Stadtratsbeschluss vom 12. November 2008 wurde festgestellt, dass die Volksinitiative zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich zustande gekommen ist und die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wurde beauftragt, die Rechtmässigkeit der Volksinitiative zu prüfen. Mit StRB Nr. 422/2009 wurde die Rechtmässigkeit der Volksinitiative festgestellt. Die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wurde beauftragt, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten und dem Stadtrat zuhänden des Gemeinderates Bericht und Antrag vorzulegen.

Initiative in mehreren Städten eingereicht

Die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» (nachfolgend auch «Städte-Initiative» genannt) wurde gleichzeitig in ähnlicher Form auch in den Städten Basel, Luzern, Winterthur sowie St. Gallen eingereicht. Die dichtbesiedelten städtischen Gebiete sind mit ähnlichen verkehrlichen Herausforderungen konfrontiert. Gefragt sind Lösungen für eine nachhaltige, umwelt- und städteverträgliche Entwicklung des Verkehrs, um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern und langfristig zu sichern. Die Städte-Initiative ist deshalb ein willkommener Anlass, um eine Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität zu lancieren.

In dieser Charta sollen die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten der unterzeichnenden Städte für eine nachhaltige städtische Mobilität festgehalten werden. Inhaltlich sollen in der Charta Themen aufgegriffen werden, die in der Stadt Zürich bereits detailliert durch die Mobilitätsstrategie und die geltenden Richtpläne abgedeckt sind. Es ist geplant, die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität von den jeweiligen Stadtregierungen genehmigen zu lassen, und so eine Grundlage für koordinierte Vorstösse und Positionen im Bereich der Verkehrspolitik auf kantonaler und nationaler Ebene zu schaffen.

Die Stadt Zürich steht bereits seit vielen Jahren für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein

Die Stadt Zürich ist bereits heute in vielerlei Hinsicht im Sinne der Städte-Initiative tätig, sei dies seit vielen Jahren in der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, seien dies die steten Anstrengungen zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs oder die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Dank dieser Anstrengungen konnte in den letzten 15 Jahren der motorisierte Individualverkehr in der City reduziert, in den Aussenquartieren in seiner Entwicklung gebremst werden. Mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich wird die Stadt zudem markant vom individuellen motorisierten Durchgangsverkehr entlastet. Das Verkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr hat sich während derselben Zeitspanne mehr als verdoppelt (S-Bahn-Passagiere an der Stadtgrenze). Gemäss Mikrozensus 2005 werden heute auf Stadtgebiet 26 Prozent aller Wege zu Fuss zurückgelegt, 4 Prozent mit Velo und 34 Prozent per Bus, Tram oder S-Bahn. Die verbleibenden 36 Prozent der Wege werden mit dem Auto oder dem Motorrad bewältigt. Mit diesen Werten steht Zürich bezüglich nachhaltiger Mobilität sehr gut da. Andere Städte weisen bei einzelnen Verkehrs-

mittel zum Teil höhere Anteile auf (z. B. Basel: über 12 Prozent Velo), in der Stadt Zürich ist der Anteil des privaten motorisierten Verkehrs im Vergleich zu anderen Schweizer Städten jedoch tief.

Mobilitätsstrategie und Richtplanung der Stadt Zürich

Inhaltlich entspricht der mit der Städte-Initiative vorgeschlagene neue Art. 2^{ter} grundsätzlich der städtischen Mobilitätsstrategie und dem regionalen und kommunalen Verkehrsrichtplan. Diese Instrumente sind im fachlichen, politischen und öffentlichen Diskurs erarbeitet worden und somit breit abgestützt. Die Stadt Zürich setzt bereits seit längerem sehr stark auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Dafür ist sie weltweit bekannt. Die «Stadt der kurzen Wege» und die hohe Lebensqualität sind Thema diverser Fachveranstaltungen und Führungen. Ein «ausgewogenes Miteinander der Verkehrsmittel» und ein stetes Optimieren des komplexen Gesamtverkehrssystems sind Inhalt zahlreicher Strategien und Leitbilder des Stadtrates (Legislaturschwerpunkte, Strategien 2025, Mobilitätsstrategie, Leitbild Innenstadt usw.). Der von der Stadt ausgearbeitete und vom Regierungsrat festgesetzte regionale Richtplan sagt zur vorstehenden Thematik Folgendes aus (RRB Nr. 894/2000, S. 5, Kap. 2.2.4):

«Die Sorge zur Umwelt, die beschränkten Platzverhältnisse, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und auch die Sorge um die Erhaltung der Stadt- und Wohnqualität in der Stadt Zürich setzen zukünftigen Mobilitätswünschen Grenzen. Es muss ein Ausgleich der verschiedenen Verkehrsarten stattfinden, einerseits durch Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und der anderen umweltverträglichen Verkehrsarten, andererseits durch Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse sind primär durch einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs abzudecken. Die auf Stadtgebiet gefahrenen Kilometer des motorisierten Individualverkehrs sind zu reduzieren, ebenfalls sein Anteil am Gesamtverkehr. Dies darf jedoch nicht zulasten des Umlandes geschehen.»

Die verkehrsbezogenen Hauptziele der Richtplanung der Stadt Zürich sind:

- Entwicklung der Siedlung steuern mit dem Ziel, das Verkehrsaufkommen zu minimieren, bei hohem Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel,
- Bevorzugen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Auch der Fuss- und Veloverkehr wird überdurchschnittlich gefördert,
- zur Verhinderung von Neuverkehr sind Strassenausbauten durch flankierende Massnahmen zu begleiten,
- kombinierte Mobilität zur jeweils optimalen Verkehrsmittelwahl fördern,
- das Neben- und Miteinander der Verkehrsmittel im öffentlichen Raum anstreben.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Stadt Zürich fördert den öffentlichen Verkehr konsequent, insbesondere mittels Bevorzugung an den Lichtsignalen sowie Busspuren und Eigentrasse für das Tram.

Seit längerer Zeit wächst nun die Stadt Zürich nicht nur gleichmässig durch eine disperse innere Verdichtung, sondern insbesondere in den verschiedenen Entwicklungsgebieten wie Zürich-West, Zürich Nord oder auch Zürich Süd. Gleichzeitig ist das Netz des öffentlichen Verkehrs, insbesondere von Tram und S-Bahn, schwergewichtig auf die Anbindung des heutigen Stadtzentrums ausgerichtet.

Das wachsende Verkehrsaufkommen zwischen den Entwicklungsgebieten stösst damit heute auf nur bedingt attraktive Verbindungen des öffentlichen Verkehrs. Ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehr auch zwischen den aufstrebenden städtischen Gebieten ist ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik der Stadt Zürich.

Im Liniennetzkonzept der VBZ für das Jahr 2025 wird diesem Aspekt Rechnung getragen, indem vor allem neue Tangentiallinien wie das Tram Hardbrücke, das Rosengartentram oder die Tramtangente Süd vorgesehen sind. Für das Tram Hardbrücke wird bereits das Vorprojekt erarbeitet, für die anderen Tangenten laufen ebenfalls erste Planungen.

Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

Jede Bewegung beginnt und endet mit einem Fussweg. Der Fussverkehr ist das zentrale Element der Mobilität. Jedes Verkehrsmittel funktioniert nur optimal bei einem qualitativ hochstehenden und funktional stimmigen Fusswegenetz. So zum Beispiel zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu den Parkplätzen des Individualverkehrs.

Das engmaschige Netz des Fussverkehrs wird stetig ausgebaut und verdichtet. Wichtige Lücken werden geschlossen (z. B. Ampèresteg, Hertersteg und Lettenviadukt). Die Attraktivität der Fussgängerbereiche und der Quartierzentren wird stetig verbessert.

Das Netz des Veloverkehrs zeigt noch einige Lücken auf, die es zu schliessen gilt. Jedoch sind auch hier bereits grosse Fortschritte gemacht worden und weitere grosse Schritte stehen an oder sind bereits in der Umsetzung (z. B. Seefeldstrasse, Bellevue, Utoquai, Aufwertungen im Rahmen Flankierende Massnahmen Westumfahrung).

Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs

Seit vielen Jahren setzt sich die Stadt auch für den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs wie Luftbelastung und Lärm ein. Dabei wird einerseits Einfluss auf die Verkehrsmenge genommen und andererseits auf die Minderung der Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs.

Grosse Strasseninfrastrukturausbauten werden konsequent durch flankierende Massnahmen begleitet, um die Strassenkapazität konstant zu halten (z. B. Flankierende Massnahmen Westumfahrung). In den Wohngebieten sind flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Wohngebiete im Bereich bestehender, hochbelasteter Strassenabschnitte werden Schritt für Schritt mit Lärmschutzmassnahmen bis hin zu Einhausungen geschützt (z. B. Lärmschutz Schweighofstrasse, Grünau, Rosengartenstrasse, Einhausung Schwamdingen). Die restriktive Parkplatzpolitik ist ein wichtiger Baustein zur Steuerung der Verkehrsmenge.

Hohe Qualität des öffentlichen Raums

Die hohe Qualität des öffentlichen Raums ist zentrales Anliegen der stadträtlichen Strategie «Stadträume 2010». Der öffentliche Raum ist die Visitenkarte einer Stadt und wichtiges Element der Lebensqualität. Grosse Anteile an der Wertschöpfung werden an gut gestalteten Strassen und Plätzen erwirtschaftet, an denen viele Leute zu Fuss unterwegs sind und eine hohe Aufenthaltsqualität vorfinden.

Mit dem weiteren Wachstum der Stadt Zürich wird das Gut «Raum» immer knapper. Der Druck auf, aber auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum steigen stark an. Entsprechend umsichtig und mit der notwendigen Sorgfalt geht die Stadt bei Strassenunterhaltungsprojekten an die Gestaltung des öffentlichen Raums. Im Fokus steht dabei die Aufenthaltsqualität für die Zufussgehenden, da diese den Raum in all seinen Facetten direkt erleben.

2000-Watt-Gesellschaft

Am 30. November 2008 hat das Stimmvolk der Aufnahme des Gedankens der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zugestimmt und beschlossen, eine entsprechende Bestimmung in die Gemeindeordnung der Stadt aufzunehmen (neu Art. 2^{ter}). In der erwähnten Bestimmung werden der Gesamtenergieverbrauch sowie der CO₂-Ausstoss aus gesamtheitlicher Sicht behandelt. Der Verkehr spielt dabei eine grosse Rolle, da er viel Energie verbraucht und für rund 30 Prozent des heutigen CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Ein entsprechend grosser Handlungsbedarf ist damit ausgewiesen. Der Verkehr ist im neuen Art. 2^{ter} der Gemeindeordnung jedoch nicht explizit erwähnt.

Seit der Einreichung der Städte-Initiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» am 8. Oktober 2008, also kurz vor der Volksabstimmung zum Artikel zur 2000-Watt-Gesellschaft, hat die Stadt im Rahmen der Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft vieles in Bewegung gesetzt, welches auch den Zielen der Städte-Initiative entspricht (z. B. Rahmenkredit von 200 Millionen Franken zur Realisierung von Windkraftanlagen [Gemeindeabstimmung vom 17. Mai 2009], Objektkredit zur Erforschung der Geothermie [Gemeindeabstimmung vom 29. November 2009], Holzheizkraftwerk Aubrugg [Gemeinderatsbeschluss vom 19. November 2008]).

Beurteilung der Auswirkungen der Städte-Initiative

Wie oben aufgezeigt, widerspiegelt der Initiativtext ziemlich genau die Strategie der Stadt Zürich zur künftigen verkehrlichen Entwicklung. Diese ist in der Mobilitätsstrategie und der Richtplanung entsprechend festgesetzt. Würde diese Strategie wie von der Städte-Initiative verlangt in der Gemeindeordnung verankert, so hätte dies zur Folge, dass eine dauerhafte und langfristige Ausrichtung auf diese Strategie erreicht würde. Künftige Revisionen des kommunalen und regionalen Verkehrsplans der Stadt Zürich müssten sich dann im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten an den Vorgaben gemäss dem von der Städte-Initiative vorgeschlagenen neuen Art. 2^{ter} (der nach Annahme des neuen Artikels zur 2000-Watt-Gesellschaft als Art. 2^{quater} in die Gemeindeordnung aufzunehmen wäre) orientieren.

Der Grundgedanke der Städte-Initiative entspricht also den bestehenden Bestrebungen der Stadt Zürich in diesem Bereich. Jedoch definiert insbesondere die Übergangsbestimmung aus Sicht des Stadtrates ein zu ehrgeiziges Ziel in zu kurzer Frist.

Die mit der Städte-Initiative vorgeschlagene Übergangsbestimmung verlangt für das Stadtgebiet eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs innerhalb von zehn Jahren um gesamthaft zehn Prozentpunkte (Anteil der zurückgelegten Wege auf dem Stadtgebiet bezüglich Gesamtverkehr). Gleichzeitig wird damit eine Reduktion des Modal-Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs von heute 36 Prozent auf 26 Prozent verlangt. Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem gesamten Stadtgebiet um rund einen Drittel in den nächsten zehn Jahren ist nicht realistisch. Dazu wären neben dem Ausbau der öV-, Fuss- und Velo-Infrastruktur sowie anderen Fördermassnahmen auch einschneidende Massnahmen zur Verringerung des Autoverkehrs nötig (z. B. Kapazitätsabbau auf kommunalen und überkommunalen Strassen, eine substantielle Parkplatzreduktion oder die Einführung neuer Finanzierungssysteme wie beispielsweise ein lenkungswirksames Road Pricing). Diese Massnahmen fallen zum einen nicht in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Stadt. Zum andern würde die Projektumsetzung mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr um etwa einen Drittel zu reduzieren, länger als zehn Jahre dauern, zumal die Finanzierung von ausserordentlichen zusätzlichen Massnahmen nicht gesichert wäre. Vergleichbare Programme und Strategien der Stadt wie beispielsweise «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ Netz 2025» sind deshalb auf einen längeren Planungs- und Realisierungshorizont ausgerichtet.

Die mit der Städte-Initiative geforderte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs innerhalb von zehn Jahren seit Inkrafttreten des vorgeschlagenen Art. 2^{ter} Gemeindeordnung ist somit nach Einschätzung des Stadtrates nicht umsetzbar. Aus diesem Grund erscheint die Ergänzung der Gemeindeordnung mit der vorgeschlagenen Übergangsbestimmung nicht zweckmässig.

Die Städte-Initiative nimmt jedoch in ihrem allgemeinen Teil ein wichtiges Anliegen aus der Richtplanung und der 2000-Watt-Gesellschaft auf, nämlich im Verkehrsbereich noch konziser und stärker auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie auf die Bewahrung und Schaffung hoher Qualitäten im öffentlichen Raum zu setzen. Diesen Gedanken langfristig zu sichern und kombiniert mit dem neuen Art. 2^{ter} zur 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern, ist aus Sicht des Stadtrates ein geeigneter Weg, um den bereits bestehenden und herausfordernden Zielen einen gewissen Konkretisierungsgrad und einen Umsetzungsschub im Verkehrsbereich zu verleihen.

Gegenvorschlag des Stadtrates

Die mit der Städte-Initiative geforderte Übergangsbestimmung verlangt eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem Stadtgebiet um etwa einen Drittel innerhalb von zehn Jahren. Diese Forderung ist aus heutiger Sicht und unter den gegebenen Rahmenbedingungen und Entwicklungsszenarien nicht umsetzbar.

Mit Beschluss vom 30. November 2008 hat das Volk die Ergänzung der Gemeindeordnung mit einer Bestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft mit 76,4 Prozent gutgeheissen. Diese Bestimmung setzt strategische Ziele für einen nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen und deren Schutz. Er macht Vorgaben zur künftigen Entwicklung betreffend CO₂-Ausstoss und Energieverbrauch pro Ein-

wohnerin und Einwohner. Die Städte-Initiative wurde am 8. Oktober 2008 in der Stadtkanzlei eingereicht. Sie hat bei Lancierung also noch nicht mit dem 2000-Watt-Artikel in der Gemeindeordnung koordiniert und abgestimmt werden können. Der neue Art. 2^{ter} der Gemeindeordnung zur 2000-Watt-Gesellschaft umfasst bereits viele Zielsetzungen der Städte-Initiative, fokussiert jedoch nicht auf den Verkehr. Die Städte-Initiative nimmt ein berechtigtes Anliegen auf, dass nämlich zur Erreichung der vorgegebenen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft auch grosse Anstrengungen im Verkehrsbereich nötig sind.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat das wichtigste Anliegen der Städte-Initiative, nämlich die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Bewahrung und Schaffung hoher Qualitäten im öffentlichen Raum in die Gemeindeordnung der Stadt aufnehmen. Da dieses Anliegen inhaltlich eng mit der neuen Bestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft zusammenhängt, ist es sinnvollerweise als Ergänzung in diese Bestimmung aufzunehmen (als neue lit. d in Abs. 2).

Die derart ergänzte Bestimmung lautet dann wie folgt (die Ergänzung ist fett und kursiv dargestellt):

Art. 2^{ter}

Abs. 1 Die Gemeinde setzt sich aktiv für den Schutz und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen ein. Sie verpflichtet sich zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung.

Abs. 2 Sie setzt sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ein, insbesondere für

lit. a eine Reduktion des Energieverbrauchs auf 2000 Watt Dauerleistung pro Einwohnerin oder Einwohner;

lit. b eine Reduktion des CO₂-Ausstosses auf 1 t pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr;

lit. c die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energiequellen;

lit. d die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs; dem öffentlichen Raum ist dabei besondere Sorge zu tragen.

Abs. 3 Sie verzichtet auf neue Beteiligungen und Bezugsrechte an Kernenergieanlagen.

2. Übergangsbestimmung:

Für die Reduktion des CO₂-Ausstosses auf 1 t pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr setzt die Gemeinde das Jahr 2050 als Ziel.

In gesetzestechnischer Hinsicht ist zu erwähnen, dass die vorstehend aufgeführte Übergangsbestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft auch für die neu eingefügte lit. d gelten würde. Dies ist erwünscht und hätte keine inhaltliche Änderung der Übergangsbestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft zur Folge.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

A. Zuhanden der Gemeinde:

- 1. Die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» vom 8. Oktober 2008 wird abgelehnt.**
- 2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» vom 8. Oktober 2008 beschlossen:**

Art. 2^{ter} Abs. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird wie folgt ergänzt:

lit. d die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs; dem öffentlichen Raum ist dabei besondere Sorge zu tragen.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag werden den Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung unterbreitet.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy