



Substanzielles Protokoll 23. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 16. November 2022, 21.00 Uhr bis 23.28 Uhr, in der Halle 9
in Zürich-Oerlikon

Vorsitz: Präsident Matthias Probst (Grüne)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 116 Mitglieder

Abwesend: Susanne Brunner (SVP), Rahel Habegger (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne),
Christine Huber (GLP), Claudia Rabelbauer (EVP), Dr. Frank Rühli (FDP), Marion Schmid (SP),
Christian Traber (Die Mitte), Sebastian Vogel (FDP)

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

- | | | | |
|-----|--------------------------|--|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 27. | 2022/200 | E/T Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 6 Mitunterzeichnenden vom 18.05.2022:
Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, Verwendung von Materialien, die einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten | VTE |
| 28. | 2022/250 | E/A Postulat von Reis Luzhnica (SP) und Hannah Locher (SP) vom 15.06.2022:
Parkanlagen, durchgehende Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit | VTE |
| 29. | 2022/263 | E/A Postulat von Anna Graff (SP), Martin Busekros (Grüne) und 3 Mitunterzeichnenden vom 22.06.2022:
Realisierung einer stadteinwärts führenden Veloroute an der Nordstrasse zwischen der Rotbuchstrasse und der Kornhausstrasse durch Entfernung der Parkplätze der Blauen Zone | VTE |
| 30. | 2022/325 | A Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 06.07.2022:
Sofortiger Abbruch des Projekts «Brings uf d'Strass!» | VTE |
| 32. | 2022/340 | E/A Postulat von Anna Graff (SP), Selina Frey (GLP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:
Entwicklung und Stärkung niederschwelliger Angebote in den Quartieren im Bereich Lastentransporte | VTE |

34. [2022/373](#) E/A Postulat von Anna Graff (SP), Marco Denoth (SP) und 4 Mitunterzeichnenden vom 24.08.2022: Einrichtung von energieeffizienten Velozählstellen an stark frequentierten Orten von strategischem Interesse VTE
37. [2022/443](#) E/A Postulat von Benedikt Gerth (Die Mitte), Heidi Egger (SP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 14.09.2022: Umsetzung der Velovorzugsroute Affoltern–Oerlikon unter Vermeidung von Konflikten zwischen Velofahrenden und den Besuchenden des Jonas-Furrer-Parks VTE
39. [2022/460](#) A Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Carla Reinhard (GLP) vom 21.09.2022: Anpassung der Zuständigkeiten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gemäss Strassengesetz (StrG) VTE

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Geschäfte

956. **2022/200**
Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 6 Mitunterzeichnenden vom 18.05.2022:
Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, Verwendung von Materialien, die einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten

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

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 105/2022): *Es geht um Flächen, die im Gemeinderat seit Jahren heftig umkämpft sind. Ausnahmsweise geht es nicht um Parkplätze, sondern darum, wie wir Strassen ausgestalten. Der Stadtrat hat am 15. Dezember 2021 einen wichtigen Zwischenentscheid kommuniziert: Aus Lärmschutzgründen soll vermehrt Tempo 30 eingeführt werden. Das reicht aber nicht, um alle Bewohnerinnen und Bewohner vor übermässigem Strassenlärm zu schützen, wie es die Lärmschutzverordnung des Bundes fordert. Wir haben nicht nur Grenzwertüberschreitungen der Lärmschutzverordnung, sondern Alarmgrenzwertüberschreitungen von 6 bis 8 Dezibel. Das ist sehr viel. Mit der Einführung von Tempo 30 wird man die Lärmbelastungen senken können, dies reicht aber nicht aus. Der Stadtrat hat entschieden, dass – ergänzend zum Geschwindigkeitsplan mit Tempo 30 – in den nächsten Jahren bis zu 200 Strassenkilometer mit lärmarmen Belägen nachgerüstet werden sollen. Es wird derzeit viel mit neuen Strassenbelägen experimentiert, die den Lärm dämpfen sollen. Solche Beläge sind aber in der Regel weniger dauerhaft. Man muss*

noch viel forschen. Wir wollen nicht, dass die Kosten nach der Verlegung von lärmarmen Belägen explodieren. Viele der Beläge sind im gesamten Lebenszyklus sehr teuer – nicht direkt beim Verbauen, sondern man muss früher sanieren, es gibt mehr Baustellen und man muss die Strasse immer wieder aufreissen. Für uns stellt sich die Frage, ob man nicht gleichzeitig das mögliche Hitzeminderungspotenzial nutzen sollte, wenn man die Beläge ersetzt. Es geht um grosse Flächen, die stark zur Überhitzung der Stadt beitragen. Die Stadt hat an der Roggenstrasse im Kreis 9 selbst Experimente bezüglich Hitzeminderung durchgeführt. Das Resultat fiel nicht sehr ermutigend aus. Die Resultate der Versuche des Bundesamts für Umwelt (BAFU) an der Rue de la Dixence in Sion und an der Murtenstrasse in Bern waren ermutigender. Wir regen mit dem Postulat an, dass sich die Stadt beim notwendigen Einbau der Flüsterbeläge in den nächsten Jahren überlegt, welchen Beitrag sie an die Hitzeminderung haben können. Es ist ein Prüfauftrag in einem Feld, in dem vieles noch unklar ist. Stephan Iten (SVP) wird in seinem Votum vermutlich sagen, dass die SVP bereits in der Debatte zum Richtplan Verkehr gesagt habe, dass man helle, lärmarme Beläge in den Richtplan schreiben solle. Das ist richtig. Wir wissen einfach noch nicht, wohin es geht. Pascal Lamprecht sagte in der damaligen Debatte, der Zeitpunkt wäre verfrüht, denn man könne nicht flächendeckend alle Strassen mit solchen Belägen ausstatten. Bei der Ablehnung des Antrags der SVP wies er auf diese Problematik hin: Wenn vieles unsicher sei, dann wäre ein Postulat das Mittel, um etwas auszuprobieren. Er sagte auch: Wenn die SVP ein Postulat einreichen würde, würde man dies prüfen und vermutlich sogar überweisen. Die SVP hat dies nicht getan. Deshalb haben die Grünen nun ein Postulat eingereicht. Wenn wir 200 Strassenkilometer umgestalten, können wir die Hitzeminderung mitprüfen.

Stephan Iten (SVP) begründet den von Samuel Balsiger (SVP) namens der SVP-Fraktion am 8. Juni 2022 gestellten Textänderungsantrag: *Es ist tatsächlich so, dass die Grünen manchmal einen guten Vorstoss einreichen; vor allem, wenn sie den Vorstoss der SVP übernehmen. In der Debatte zum Verkehrsrichtplan am 30. Oktober 2021 wies ich darauf hin, dass es bereits helle und lärmarme Beläge gibt. Es sind Beläge, die waserdurchlässig sind und mit denen man die Hitze gemäss einem Studienergebnis um 12 Grad Celsius reduzieren könnte. Bei diesen Belägen hätten wir eine Lärmreduktion um 9 Dezibel. Bei den herkömmlichen wäre es eine Reduktion um 6 Dezibel. Zudem sind die erwähnten Beläge weniger teuer als die herkömmlichen. Sie sind dauerhafter und benötigen weniger Reparaturen; dadurch werden sie noch günstiger. In der Debatte zum Richtplan hörte man mir nicht zu. Ich zitiere aus dem Protokoll der damaligen Gemeinderatssitzung das Votum von Pascal Lamprecht: «Flüsterbeläge sind immer noch teuer.» Es steht im Protokoll nichts davon, dass man ein Postulat einreichen müsste, so wie dies Markus Knauss (Grüne) behauptete. Sven Sobernheim (GLP) sagte damals «aber man ist in der Forschung noch nicht so weit». Auch diesbezüglich hat man mir nicht zugehört, obwohl ich erwähnte, dass durchaus Forschungsergebnisse vorliegen. Nachdem ich alles dargelegt und erklärt hatte, behauptete man genau das Gegenteil. Markus Knauss (Grüne) sagte damals nichts und lehnte den Antrag ab. Nun kommen die Grünen mit einem Vorstoss, obwohl sie unseren Antrag damals abgelehnt haben. Die SP und die GLP konnten nicht dazu stehen, dass sie unseren Antrag hätten unterstützen wollen. Zur Rettung der Ehre möchte ich eine kleine Textänderung beantragen. Sie ändert nichts am Vorstoss, gibt uns aber eine gewisse Genugtuung, da man sieht, woher die Idee kommt. Wir möchten den Postulatstext am Ende um den folgenden Satz erweitern. Mit der Textänderung würden wir den Vorstoss unterstützen.*

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob und wie beim geplanten Einbau von lärmarmen Strassenbelägen Materialien verwendet werden können, die nicht nur eine lärmreduzierende Wirkung haben, sondern auch einen Beitrag zur Hitzeminderung in der Stadt leisten können, wie dies bereits am 30. Oktober 2021 im kommunalen Verkehrsrichtplan (GR Nr. 2019/436) im Antrag 16 von der SVP gefordert, aber von den Grünen abgelehnt wurde.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Die FDP hat schon lange lärmarme Beläge gefordert, zum Beispiel mit dem Postulat GR Nr. 2021/254. Der Stadtrat hat zwischenzeitlich eingesehen, dass die Beläge Potenzial haben. Wenn die Beläge gleichzeitig einen weiteren Mehrwert wie beispielsweise Hitzeminderung bringen, unterstützen wir das natürlich.

Heidi Egger (SP): Wir unterstützen das Postulat, aber möglichst ohne Textänderung.

Markus Knauss (Grüne) ist mit der Textänderung nicht einverstanden: Ich bedanke mich bei Stephan Iten (SVP) für seinen Beitrag. Ich stelle aber fest, dass er ein bewusstes Missverstehen betreibt. Im zitierten Sitzungsprotokoll steht am Ende des Votums von Pascal Lamprecht: «In Form eines Postulates hätte man darüber diskutieren können.» Er meinte damit helle, lärmarme Beläge. «Aber in dieser strikten Form» – also als Richtplaneintrag – «lehnt dies die Mehrheit der Kommission ab.» Der Textänderungsantrag der SVP mag originell sein, hilft dem Anliegen aber nicht.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Der Stadtrat empfiehlt das Postulat zur Entgegennahme. Hitzeminderung ist ein wichtiges Thema und die Option von hellen Oberflächen auch in Kombination mit lärmarmen Belägen soll weiter untersucht werden. Ob ein weiterer Pilot mit hellen Belägen im urbanen Bereich und in einer effektiv lärmbelasteten Strecke durchgeführt wird, oder ob der Pilot in Bern – es handelt sich um eine Situation ausserorts – und in Sion – in einer Gewerbezone mit wenig Wohnanteil – weitergeführt wird, wird derzeit abgeklärt. Ein seriöser Variantenvergleich kann aufgrund der zahlreichen Varianten, wie lärmarme Beläge und helle Gesteine kombiniert werden können, nicht von Zürich im Alleingang durchgeführt werden. Der Einbau von wirkungsvollen und dauerhaft lärmarmen Belägen stellt eine grosse Herausforderung dar. Es gilt verschiedene Aspekte zu beachten, so zum Beispiel die Verkehrslast oder eine Totalsperrung der Strasse für eine gute Einbauqualität der Beläge. Auch die Belagsübergänge sind eine Herausforderung. Weitere Forschungen zum erwähnten Pilotversuch des BAFU sind in Diskussion, nicht nur zur Frage der Kombination von lärmarmen Belägen und hellen Gesteinen, sondern auch zur Eignung von hellen Gesteinen aus einheimischer Herkunft. Deshalb ist es zielführend, wenn sich die Stadt weiterhin an solchen Projekten beteiligt.

Stephan Iten (SVP): Auch Heidi Egger (SP) hat unseren Antrag damals abgelehnt und stimmt dem vorliegenden Vorstoss zu. Markus Knauss (Grüne) sagte, die Textänderung würde nichts bringen. Aus meiner Sicht schadet sie aber auch nicht.

Das Postulat wird mit 112 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**957. 2022/250
Postulat von Reis Luzhnica (SP) und Hannah Locher (SP) vom 15.06.2022:
Parkanlagen, durchgehende Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit**

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

Reis Luzhnica (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 230/2022): Parks und Grünanlagen sind wichtige Freizeit- und Erholungsräume, die von einem grossen – nicht nur städtischen – Bevölkerungskreis genutzt werden. Zudem gehören Parks zum öffentlichen Raum. Wir fordern, dass der öffentliche Raum jederzeit und immer zugänglich ist. Unter Parks und Parkanlagen stelle ich mir beispielsweise auch Grünflächen von Freibädern oder Grünanlagen wie den Alten Botanischen Garten vor. Es ist eine Definitionsfrage, was ein Park ist. Grün Stadt Zürich (GSZ) hat dort möglicherweise eine andere Auffassung als ich. Zu einer offenen Stadt wie Zürich gehört aus meiner Sicht ein öffentlicher Raum ohne Konsumzwang. Diese Aufgabe erfüllen unsere Stadtparks und Grünanlagen nicht alle durchgehend. Vor allem in den Sommermonaten sind Parks eine willkommene Abkühlung. Es ist noch nicht lange her, als wir einen extrem warmen Sommer hatten. Der Klimawandel lässt grüssen. Nicht alle Menschen in Zürich wohnen in kühlen Neubauwohnungen oder haben einen Garten oder einen Balkon, an dem sie die frische Luft geniessen können. Hier schaffen Parks Abhilfe. Die aktuelle Handhabung der Öffnungszeiten hat keinen praktischen Nutzen für die Bevölkerung und ist ein Relikt aus vergangener Zeit. Orte wie die Bäckeranlage, die Seepromenade, der Rieterpark oder weitere Parks sind heute durchgehend geöffnet und dies ist völlig unproblematisch. Bis vor Kurzem wurde der Platzspitzpark jeweils um 22 Uhr geschlossen. Im Jahr 2014 wurde mit einem Postulat gefordert, dass der Park durchgehend geöffnet ist. Im Jahr 2022 wurde das Postulat schliesslich abgeschrieben. Es gibt Parks, die ab 19 Uhr jeweils geschlossen sind. Ab Oktober 2022 haben sich die Öffnungszeiten immer wieder geändert; einige Parks schliessen bereits um 17 oder 18 Uhr. Wir wollen nicht, dass man im Park eingeschlossen wird, weil man davon ausging, dieser sei bis um 19 Uhr offen. Die heutige Praxis ist nicht sinnvoll. Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie die Parkanlagen und Grünflächen durchgehend geöffnet bleiben könnten.

Jean-Marc Jung (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 29. Juni 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Es stellt sich die Frage, wer sich um 2 Uhr morgens in einem Park aufhalten will. Abends um 20 Uhr ist ein Aufenthalt sicherlich sehr attraktiv und es gibt genügend Parks, die dann noch offen sind. Viele Parks sind zudem rund um die Uhr geöffnet – auch in tiefster Nacht. Dort patrouillieren manchmal Ordnungskräfte. Parks werden immer wichtiger. Sie sind identitätsstiftend und entstanden in Folge der Industrialisierung und Verstädterung. Man kann an diesen Orten Stress abbauen. Zürich wächst immer mehr – in die Höhe, verdichtet, in die Tiefe, wegen der Zuwanderung. Das Thema wird zunehmend wichtiger. Parks dienen als Radstrecke, Jugendklub-Ersatz, Sportplatz, Festwiese, Liebesnest, Drogenhandelsplatz oder auch als Hunde-Auslaufgebiet. Sie sind mit diesen verschiedenen Funktionen längst überfordert. Die unterschiedlichen Ideen, was Freizeitgestaltung sein soll, prallen immer härter aufeinander. Je länger ein Park geöffnet ist, desto eher braucht es eine Toilette, und sobald es eine Toilette gibt, kommen mehr Leute. Der Mehrwert von geöffneten Parks ist in tiefer Nacht nicht gegeben, wie beispielsweise beim Friedhof Sihlfeld. Wer weiss schon, was dort morgens um 2 Uhr passiert. Die Mehrheit der Feiernden will wohl nicht unbedingt viel Lärm machen. Aber oft kommt es bei kleinen Gruppen zu Straftaten und Gefährdungen, die einen Polizeieinsatz erforderlich machen. Die Frage ist, wer im Wissen um solche Situationen in der Nacht noch in einen Park geht: Eine Joggerin, jemand mit Schlafstörungen, oder sollen sich die Feiernden noch bewaffnen müssen? Durchgehende Öffnungszeiten bringen den meisten Menschen nichts, kosten aber viel. Man braucht Personal mit sozialarbeiterischen und ordnungsrechtlichen Kompetenzen, am liebsten mehrsprachig oder mit einem Übersetzer. Das ist Unsinn. Probleme mit den Parks gibt es in jeder grösseren Stadt weltweit. In Paris sind die Parks ebenfalls unterschiedlich lange geöffnet. Der Bois de Boulogne ist nachts geöffnet, aber die meisten Teile des Parks haben Öffnungszeiten. Diese braucht es definitiv. Der Park Bagatelle

schliesst zum Beispiel um 20.30 Uhr. Er verfügt über einen grossen Garten und viele Vögel, die Ruhe benötigen, und die Rosen sollen auch am nächsten Tag noch duften. Ohne Toilettenanlage ist ein Park bald einmal auch tagsüber nicht mehr besuchbar. Wenn zudem ein Kinderspielfeld mit Scherben oder Bierdosen übersät ist, wird es gefährlich. In Zürich hat es genügend Parks, die genügend lange oder durchgehend geöffnet sind, zum Beispiel der Irchelpark oder die Quaianlagen. Es braucht nicht noch mehr durchgehend geöffnete Parks. Wir lehnen den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Mischa Schiwow (AL): *Sollen tatsächlich alle städtischen Parkanlagen rund um die Uhr geöffnet sein? Wir fragen uns, ob die involvierten Ämter nicht in der Lage sind, eine Einzelfallbeurteilung vorzunehmen. Sie können alle Aspekte abwägen, so etwa neben dem Bedürfnis nach Freiraum auch mögliche Ruhestörungen oder ein Zusatzaufwand für das Personal der Stadtreinigung von GSZ oder des Sportamts für die tägliche Wartung. In meinem Quartier ist beispielsweise das Artergut durchgehend geöffnet. Tagsüber halten sich dort Familien und Kinder auf, nachts wird der Park gerne von Jugendlichen in Beschlag genommen. Dagegen ist nichts einzuwenden, solange der Reinigungsdienst der Stadt den Park morgens wieder instand stellt, was vorbildlich umgesetzt wird. Es steckt ein sehr grosser Aufwand dahinter, der nicht genug gewürdigt werden kann. Es stellt sich die Frage, ob ein Park wie zum Beispiel das Bijou bei der Villa Bleuler im Kreis 8 ebenfalls jede Nacht geöffnet sein soll. Er wäre wegen seiner Isoliertheit sehr beliebt für private Feste. Dies würde jedoch eine Aufstockung der städtischen Reinigungsteams notwendig machen. Das Postulat nimmt keine Interessensabwägung vor und beziffert den Zusatzaufwand für die Reinigung mit keinem Wort. Die Umsetzung des Postulats ist nicht zum Nulltarif zu haben oder aber zum Preis von weniger Sauberkeit in einzelnen Parkanlagen. Ich beantrage die folgende Textänderung: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie zusätzliche Parkanlagen in der Stadt der Öffentlichkeit zeitlich durchgehend zugänglich gemacht werden können. Es soll im Ermessen des Stadtrats sein, welche Parks zusätzlich geöffnet werden und der zusätzliche Aufwand ist zu beziffern, damit allenfalls im Budget die notwendigen Anpassungen vorgenommen werden können.»*

Beat Oberholzer (GLP): *Im damaligen Postulat zum Platzspitzpark wurde gefordert, dass der Park auch nachts geöffnet bleibt. In jenem Postulat stand auch, dass es der einzige klassische, nachts geschlossene Park sei. Weil die Forderung des Postulats zum Platzspitzpark erfüllt wurde, ist auch das vorliegende Postulat zu einem grossen Teil bereits erfüllt. Es wurden zwar noch weitere Beispiele genannt, diese sind aber nicht gleich einfach in der Umsetzung, so etwa der Botanische Garten. Uns kam ein anderes Beispiel in den Sinn, bei dem man sich durchgehende Öffnungszeiten überlegen könnte: der MFO-Park. Der obere Teil ist nachts geschlossen. Dort könnte man durchgehende Öffnungszeiten machen. Friedhöfe könnte man im erweiterten Sinne auch zu den Park- und Grünanlagen zählen, auch wenn mir gesagt wurde, dass die Postulanten diese nicht im Fokus hätten. Wir haben kürzlich bereits über den Friedhof Sihlfeld diskutiert. Ein Friedhof ist für uns jedoch etwas anderes als ein Park und der Stadtrat sollte dort nicht verbissen an den Öffnungszeiten festhalten. Bei den klassischen Parkanlagen darf er dies aber gerne tun. Auch der Platzspitz steht noch unter Beobachtung und gilt seither als Hotspot. Es wäre aber schön, wenn die Parks nachts offen bleiben könnten. Wir stimmen dem Vorstoss zu, denn wir sind stets für liberale Öffnungszeiten.*

Flurin Capaul (FDP): *Es wurde heute verschiedentlich über die Definition einer Parkanlage diskutiert. Auf der Webseite der Stadt Zürich gibt es eine Seite «Parkanlagen von A–Z», die alle Anlagen fein säuberlich auflistet. Nicht nur der Platzspitz, sondern auch verschiedene Badeanstalten sind aufgeführt. Wir sind nicht überzeugt davon, dass man alle Parkanlagen durchgehend öffnen sollte; insbesondere deshalb, weil 80 Prozent der*

Parks bereits durchgehend geöffnet sind. Wir schlagen die Textergänzung «sofern es die Sicherheitslage erlaubt» im ersten Satz vor. Es würde dann heissen: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Parkanlagen in der Stadt Zürich der Öffentlichkeit zeitlich durchgehend zugänglich gemacht werden können, sofern es die Sicherheitslage erlaubt.» Bei einer Annahme der Textänderung würden wir dem Postulat zustimmen.

Reis Luzhnica (SP): *Wir bedanken uns für die Textänderungsvorschläge. Ich gehe aber davon aus, dass der Stadtrat ohnehin überprüfen wird, was Sinn macht und was nicht. Wir nehmen die Textänderungsanträge deshalb nicht an.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Es wurde nun mehrfach die Frage angesprochen, wann ein Park ein Park ist. Auch mir stellte sich diese Frage beim Lesen des Vorstosses, als ich überlegte, was man ermöglichen könnte und wie gross der Handlungsbedarf ist. Ich fand heraus, dass ein Park als Park definiert wird, wenn dieser Freiraum verschiedene Nutzungsmöglichkeiten zulässt und von verschiedenen Gruppen genutzt werden kann. Wenn ein Freiraumareal einen anderen Zweck hat, zum Beispiel eine Schwimmanlage, ein Friedhof oder eine Rasensportanlage, handelt es sich nicht um einen Park. Dann stehen die genannten Nutzungen im Vordergrund und der Ort fällt als sonstiges Freiraumareal nicht in das Parkanlagen-Portfolio von Grün Stadt Zürich. Es handelt sich um eine theoretische Definition und es gibt natürlich unterschiedliche Freiräume, bei denen es Sinn machen kann, dass man sie nachts öffnet oder vielleicht auch nicht. Im Portfolio von GSZ gibt es rund 450 Objekte mit grossen Unterschieden bezüglich Grösse und Funktion. So gibt es klassische Quartieranlagen, Villengärten oder naturnahe Landschaftsräume. Von den 450 Anlagen der Stadt sind im Moment acht nachts geschlossen. Der grosse Anteil der Anlagen ist somit durchgehend geöffnet. Wenn eine Anlage nachts geschlossen ist, bedeutet das, dass sie ungefähr zwischen 22 oder 23 Uhr bis morgens um 5 oder 6 Uhr geschlossen ist. In diesem Zeitraum sind die erwähnten acht Anlagen geschlossen. Dafür gibt es Gründe. Beim erwähnten Oberdeck des MFO-Parks ist es zum Beispiel so, dass der Partylärm direkt in die Wohnungen dringt. Dann gibt es auch die besonders sensiblen Villen-Gärten, beispielsweise der Patumbah-Park, die Villa Bleuler oder die Villa Tobler. Auch der Chinagarten gehört dazu. Würde man den Chinagarten nachts geöffnet halten, müsste man ihn vermutlich bewachen. Es macht dennoch Sinn, dass man die Öffnungszeiten der Parks ab und zu überprüft. Es wurde der Versuch mit dem Platzspitz angesprochen. Bisher haben wir mit den durchgehenden Öffnungszeiten positive Erfahrungen gemacht. In diesem Sinn ist der Stadtrat gerne bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir werden das Anliegen unter Einbezug der verschiedenen Dienstabteilungen, die für die Sicherheit und Abfallentsorgung zuständig sind, prüfen, um Lösungen zu finden, damit mehr Parks nachts geöffnet bleiben können.*

Das Postulat wird mit 67 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

958. 2022/263

Postulat von Anna Graff (SP), Martin Busekros (Grüne) und 3 Mitunterzeichnenden vom 22.06.2022:

Realisierung einer stadteinwärts führenden Veloroute an der Nordstrasse zwischen der Rotbuchstrasse und der Kornhausstrasse durch Entfernung der Parkplätze der Blauen Zone

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

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 261/2022): Bei der Nordstrasse handelt es sich um eine stark befahrene und wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und den Quartieren Unterstrass, Wipkingen und Höngg. Im kommunalen Richtplan Verkehr ist die Verbindung als bestehende kommunale Veloroute eingetragen. Leider ist es so, dass die Nordstrasse stadteinwärts zwischen der Rotbuchstrasse und der Kornhausstrasse nicht für den Veloverkehr freigegeben ist. Somit ist das Attribut «bestehend» im Richtplan auf dieser Strecke in diese Richtung eine Farce. Wer stadteinwärts mit dem Velo auf der Nordstrasse unterwegs ist, müsste über die Rotbuchstrasse oder die Rousseaustrasse fahren. Weil die jeweiligen Verbindungen für den Veloverkehr einen Umweg darstellen, fahren die Velofahrerinnen und Velofahrer oft auf der Nordstrasse weiter, und zwar auf dem Trottoir. Dies führt zu Konflikten und gefährlichen Situationen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Diese gilt es anzugehen. Es gibt zum Glück eine naheliegende Lösung: Auf der Nordstrasse müsste stadteinwärts ein durchgehender Veloweg realisiert werden. Dies wäre durch die Entfernung der Parkplätze in der Blauen Zone im entsprechenden Strassenabschnitt möglich. Die Stadtbevölkerung hat an der Urne sowohl dem Netto-Null-Ziel 2040 als auch dem kommunalen Verkehrsrichtplan zugestimmt, der im Bereich Verkehrsziele das Ziel Netto-Null 2030 festlegt. Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist ein Auftrag der Bevölkerung an die Stadt, genauso wie den Langsamverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Mit dem überwiesenen Postulat GR Nr. 2021/157 soll geprüft werden, wie die Kompensation von Blaue-Zone-Parkplätzen im Rahmen von Stadtverkehr 2025 auf das Klimaschutzziel von Netto-Null 2030 ausgerichtet werden kann. Somit gibt es einen expliziten politischen Auftrag, bei der Dekarbonisierung auch das Thema Parkplätze miteinzubeziehen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. Juli 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Die Nordstrasse ist eine wichtige Verbindung von Ost nach West in Richtung Nordbrücke und ist in einer Symbiose mit der Rousseaustrasse. Anna Graff (SP) hat nicht erwähnt, dass die Nordstrasse und die Rousseaustrasse im Verkehrsrichtplan genau gleich definiert sind. Wir haben auf beiden Strassen die Buslinie 46, den motorisierten Individualverkehr (MIV), Radwege, Blaue-Zone-Parkplätze und einseitige Trottoirs. Die Rousseaustrasse und die Nordstrasse sind fünfzig Meter voneinander entfernt. Von einem mühsamen Umweg zu sprechen, ist vermessen. Die Fahrzeuge, die auf den rund sechzig Parkplätzen in der Nordstrasse in der Blauen Zone parkiert sind, sind keine Luxuskarossen. Es sind einfache Autos, die von Menschen verwendet werden, die nicht mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein können, weil sie zum Beispiel Schicht arbeiten. Sie wohnen an jenem Ort relativ günstig. Praktisch alle parkierten Fahrzeuge verfügen über eine Anwohnerparkkarte, für die sie 300 Franken pro Jahr bezahlen. In der Dammstrasse wurde ein radikaler Abbau von Blaue-Zone-Parkplätzen vollzogen. Dies hat die Situation im gesamten Quartier verschärft. Würde man nochmals fünfzig bis sechzig Parkplätze entfernen, würde die Situation eskalieren. Die Personen würden gezwungen, ihr Auto an einem anderen Ort zu parkieren. Private Parkplätze sind nicht vorhanden. Die Personen müssten in andere Quartiere umziehen oder die Stadt verlassen. Dies würde früher oder später zur Gentrifizierung führen, was niemand möchte. Es ist eine traurige Tatsache, dass Velofahrer auf

dem Trottoir auf der Nordstrasse stadteinwärts fahren. Sie gefährden Kinder, die sich auf dem Schulweg befinden. So etwas als Begründung aufzuführen, ist inakzeptabel.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Im kommunalen Richtplan ist das Stück der Nordstrasse als Veloroute eingezeichnet, ebenso wie die parallel verlaufende Rousseaustrasse. Seit Jahrzehnten fährt man mit dem Velo, mit der Buslinie 46, mit dem Auto auf der Rousseaustrasse stadteinwärts und auf der Nordstrasse stadtauswärts. Ich persönlich benutze vor allem das Velo. Vielleicht hören wir nachher noch in einem Votum, dass gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück parkiert werden sollten. Das PBG existiert seit dem Jahr 1976. Die Häuser am hier betroffenen Teilstück der Nordstrasse wurden jedoch mehrheitlich vor dem Jahr 1976 gebaut: 24 Gebäude wurden zwischen den Jahren 1876 und 1900 erbaut, 21 Gebäude zwischen den Jahren 1901 und 1925, neun Gebäude zwischen den Jahren 1925 und 1950, fünf Gebäude stammen aus den 60er-Jahren, eines aus den 70er-Jahren und zwei aus den 90er-Jahren. Von über 60 Gebäuden an dieser Strecke der Nordstrasse wurden somit gerade mal drei in den letzten 50 Jahren gebaut. 70 Prozent der Gebäude sind älter als 100 Jahre. Viele der älteren Gebäude verfügen nicht über Parkplätze; sei es, weil man damals das Auto noch auf die Strasse stellte oder weil es keinen Platz hat, weil die Stadt vielleicht einmal mittels Enteignung die Strasse verbreitert hatte. Die FDP anerkennt, dass es Personen oder Besuchende gibt, die beruflich oder privat auf ein Auto angewiesen sind. Ein Auto kann im Übrigen auch emissionsfrei sein. Wir möchten die Autos nicht aus der Stadt und aus der Nordstrasse verdrängen und lehnen den Vorstoss ab.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Im Postulatstext steht: «Es bestünden zwar Alternativrouten». Der effektive Inhalt des Postulats besteht aber darin, Parkplätze abzubauen. Der Rest ist nicht relevant. Aus meiner Sicht ist es ein scheinheiliges Postulat. Wir befürworten bekanntlich keinen weiteren massiven Abbau von Parkplätzen in der Stadt. Die Argumentation, man müsse an jener Strecke eine Veloroute einplanen, weil die Velofahrer gegen das Gesetz verstossen und auf dem Trottoir fahren, überzeugt mich auch nicht. Das wäre, als ob man eine Autobahn baut oder die Tempolimite erhöht, weil Autos die Tempolimite nicht einhalten. Beides ist fernab der Realität. Wir lehnen das Postulat ab.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Der Vorstoss ist nichts anderes als ein Kreuzzug gegen den motorisierten Individualverkehr. Die vorgebrachte Begründung hält keiner Prüfung stand. Ist es zu viel verlangt, wenn Velofahrer einen kleinen Umweg machen müssen? Dass dafür Parkplätze abgebaut werden sollen, grenzt an eine kaum zu überbietende Bequemlichkeit. Wie wir gehört haben, gibt es gar keine andere Möglichkeit, bei der genannten Strecke Fahrzeuge auf den Grundstücken zu parkieren. Vielleicht gäbe es ein Parkhaus in der Nähe, aber Parkhäuser sind in der Regel sehr teuer. Wir haben dieselbe Diskussion beim Abbau der Blaue-Zone-Parkplätze zugunsten von Velowegen in der Scheuchzerstrasse oder in der Milchbuckstrasse geführt. Damals wurde argumentiert, man könne die Fahrzeuge im Parkhaus Irchel abstellen. Ich entgegnete, das sei teuer und ob sich dies zum Beispiel alleinerziehende Mütter noch leisten könnten. Wir haben soeben gehört, dass die Gebäude am betreffenden Ort älteren Baujahres sind. Aufgrund der günstigeren Mietzinse wohnen dort vermutlich Personen, die sich einen Parkplatz in einem Parkhaus nicht leisten können. Mit anderen Worten: Wer auf ein Auto angewiesen ist, wird aus der Stadt vertrieben. Die Diskussion um die Parkplätze im Parkhaus Irchel fand übrigens noch vor der Erhöhung der dortigen Parkgebühren um 70 bis 150 Prozent statt. So geht es nicht. Es wurde argumentiert, die Velofahrer seien auf dem Trottoir unterwegs. Das sind sie tatsächlich – zum Beispiel auch in der Irchel-

strasse, wo die Velofahrer aus lauter Bequemlichkeit auf dem Trottoir fahren. Sie kommen von der Winterthurerstrasse und fahren über den Fussgängerstreifen und auf dem Trottoir weiter, damit sie bei der Ampel nicht warten müssen. Ich wurde an diesem Ort schon viermal von Velofahrern angefahren. Zweimal bin ich gestürzt. Zum Glück ging es glimpflich aus. Aber man stelle sich vor, ältere Personen würden derart rücksichtslos über den Haufen gefahren – diese Rücksichtslosigkeit wird mit diesem Postulat untermauert. Ich bin enttäuscht, dass die Postulanten einen solchen Vorstoss einbringen.

Ronny Siev (GLP): Ich bitte alle Velofahrer, vorsichtig und nicht auf dem Trottoir zu fahren, auch aus Rücksicht auf ältere Personen. Zum Postulat: Vor vielen Jahren gab es einen Masterplan Velo, der später durch die Velostrategie mit der Velovorzugsroute ersetzt wurde. Diese Velorouten sind aber noch nirgendwo zu finden. Die SP und die Grünen sollten uns und den Stadtrat darin unterstützen, dass man die Velorouten endlich fertigstellt. Stattdessen wollen sie ein Postulat mit der Forderung einreichen, auf einer beliebigen Strasse einen Veloweg zu erstellen. Wir sind alle für Velos. Wir sollten den Stadtrat zuerst die anstehende Arbeit erledigen lassen, anstatt ein Flickwerk irgendwo in der Stadt einzubauen. Die Nordstrasse und die Rousseaustrasse sind fünfzig Meter voneinander entfernt. Wenn man sehr langsam fährt, hat man vielleicht eine Minute von der einen zur anderen Strasse. Diese Verbindung sollte kein Problem sein. Wir haben viele Velorouten, die noch nicht umgesetzt wurden. Die GLP lehnt das Postulat ab.

Martin Busekros (Grüne): STR Simone Brander scheint das Postulat anzunehmen. Ich sehe nicht, warum ein Problem bestehen sollte. Ansonsten würde ich Ronny Siev (GLP) zustimmen, dass man bei diesem Thema keine Einzelvorstösse machen sollte. Die Velorouten wurden mit einer Zustimmung von über 70 Prozent angenommen. Wir machen keinen Hehl daraus, dass dies nicht ohne einen Abbau von Parkplätzen geht. Die SVP will sich plötzlich für die Sicherheit von Schulen einsetzen, obwohl sie gleichzeitig fordert, dass man an jenen Stellen Tempo 30 zugunsten von Tempo 50 aufhebt und somit unsere Kinder gefährdet. Die Baujahre der alten Gebäude zeigen gut, dass es früher ohne Autos funktionierte. Damals gab es keine Autos für die Massen. Es ist unvermeidlich, dass der Verkehr in der Stadt Zürich reduziert werden muss, das kann man nicht abstreiten. Daher ersetzen wir den Autoverkehr durch Velorouten.

Das Postulat wird mit 58 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

959. 2022/325

**Postulat von Samuel Balsiger (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 06.07.2022:
Sofortiger Abbruch des Projekts «Brings uf d'Strass!»**

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

Samuel Balsiger (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 370/2022): Drei Medienmitteilungen der Stadt Zürich dokumentieren den Zusammenbruch des Fantasiegebildes, dass es sich beim Projekt «Brings uf d'Strass!» um einen Erfolg handeln solle. In der Medienmitteilung vom 1. März 2022 wurde die Durchführung des Projekts im Sommer 2022 an den drei Standorten Entlisbergstrasse, Hellmutstrasse und Zschokkestrasse angekündigt. Es hiess, die Anwohner dieser Strassen hätten ein Bedürfnis danach geäussert. Zudem wurde eine vierte Strasse erwähnt, an der man das Projekt

ebenfalls durchführen wolle. Zunächst schienen alle begeistert vom Projekt. In der Medienmitteilung vom 29. Juli 2022 war dann zu lesen, dass die Standorte Hellmutstrasse und Zschokkestrasse wegfielen und das Projekt nur noch an zwei Standorten durchgeführt würde. Zudem wurde geschrieben, dass man den Dialog mit den Gegnern des Projekts fortführen würde. In der Medienmitteilung wurde auch der ursprünglich geplante vierte Standort erwähnt, die Ankerstrasse. In der Medienmitteilung vom 15. August 2022 hiess es, der Startschuss für das Projekt an der Entlisbergstrasse sei gefallen. Am Ende wurde das Projekt somit auf einen einzigen Standort reduziert. In der Medienmitteilung vom 10. Oktober 2022 schliesslich sind plötzlich wieder alle hell begeistert und die Bilanz scheint positiv. Der ursprünglich geplante vierte Standort an der Ankerstrasse wird kaum erwähnt. Das Lügengebilde ist von vier Standorten auf einen geschrumpft. Auf der Webseite der Stadt kann man Videos zum Projekt sehen: Es wurden graue Töpfe oder Holzkisten mit ein paar Blumen hingestellt, irgendwo steht ein Plastikbecken mit Wasser. Das alles sieht nicht sehr schön oder begeisternd aus. Es entspricht auch nicht dem zu Beginn geplanten Projekt, in dem es im Grunde darum ging, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu behindern und den Leuten Parkplätze wegzunehmen. Beim Projektstandort handelt es sich um eine Quartierstrasse, in der kaum Autos verkehren. Vom ursprünglichen Projekt ist nichts übriggeblieben. Einem Zeitungsartikel aus dem Jahr 2021 über die erste Durchführung kann man entnehmen, dass die anliegenden Geschäfte Einbussen in der Höhe von 10 bis 25 Prozent oder 25 bis 50 Prozent hinnehmen mussten und sich über die Durchführung des Projekts ärgerten. Es wird auch von Steuergeldverschwendung gesprochen. Die Hälfte der Umfrageteilnehmer sprach von Störung, Lärm und einer Zunahme an Abfall. Nur gerade ein einziger Ladenbesitzer empfand das Projekt als positiv. Ebenfalls erwähnt wurde, dass kein einziger Kunde die Aktion gut fand. STR Simone Brander wird uns vermutlich berichten, wie toll das Projekt sei. Man kann aber alles nachlesen: Das Projekt ist in sich zusammengefallen. Vom ursprünglichen Jubel blieb nichts übrig. Man sollte die Steuerzahler und die Ladenbesitzer schonen. Es gibt Personen, die arbeiten und um ihre Existenz kämpfen müssen. Man sollte die Leute nicht mit solchen Projekten belästigen. Das Projekt ist sofort abzuberechnen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Der Stadtrat lehnt den Vorstoss ab. Bis ins Jahr 2040 wird die Stadt gemäss Prognose um bis zu 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen. Die steigende Bevölkerungszahl, die Innenentwicklung und der Klimawandel stellen uns als Stadt vor grosse Herausforderungen. Der öffentliche Raum muss aufgewertet und die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse müssen klimaneutral befriedigt werden. Die Gemeindeordnung gibt uns klare Vorgaben: Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr sollen gefördert werden. In einer Stadt, die dichter wird, steigt das Bedürfnis nach Orten, wo man sich aufhalten und begegnen kann. Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen haben verdeutlicht, wie wichtig ein lebenswertes Wohnumfeld ist. Die Entwicklungen, Herausforderungen und Vorgaben haben einen direkten Zusammenhang mit «Brings uf d'Strass!». Mit dem Projekt können wir das wachsende Bedürfnis der Bevölkerung nach zusätzlichen Frei- und Aufenthaltsräumen direkt vor der Haustüre temporär befriedigen. Wir können auch verschiedene Nutzungsmöglichkeiten von Quartierstrassen ausprobieren und neue Erkenntnisse gewinnen. «Brings uf d'Strass!» macht Aussagen für die künftige Stadtentwicklung und für die Ziele, die in der Gemeindeordnung festgeschrieben sind: Netto-Null, Hitzeminderung und Veloförderung. Es war von Anfang an das Ziel, die ausgewählten Quartierstrassen nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für das Gewerbe vielfältiger nutzbar zu machen. Mit «Brings uf d'Strass!» können wir positive Bilder schaffen, wie der Strassenraum anders genutzt werden und aussehen könnte. Ausserdem entstehen dadurch in

der warmen Jahreszeit neue Freiräume und Orte, wo man spielen, verweilen und sich erholen kann – mitten in der Stadt, direkt vor der Haustüre. Im Sommer laden die umgestalteten Strassen dazu ein, sich an der frischen Luft zu bewegen und den Strassenraum einmal anders zu erleben und nutzen – gerade auch vor dem Hintergrund, dass Strassenbauprojekte oft lange Planungsprozesse mit sich ziehen. Ich höre von der Gegnerschaft, dass die Bilanz im Jahr 2021 durchgezogen gewesen sei. Unsere Online-Umfragen weisen eine positive Bilanz vor. Dies zeigen auch die Abstimmungsgeräte vor Ort, Gespräche mit Gewerbetreibenden, Anwohnerinnen und Anwohnern, Interviews und Beobachtungen. Die Mehrheit der Personen, die eine Rückmeldung gaben, hat «Brings uf d'Strass!» positiv beurteilt. Dies ist alles im öffentlich zugänglichen Schlussbericht nachlesbar. Natürlich war nicht alles perfekt. Die Rückmeldungen liefern uns wertvolle Erkenntnisse, was man besser machen kann. Es hat sich gezeigt, dass man jene Strassenabschnitte, die wir bespielt haben, durchaus kürzer gestalten könnte und dass man die Bevölkerung zu einem früheren Zeitpunkt einbeziehen sollte. Für die Durchführung im Jahr 2022 konnten wir diese Erkenntnis bereits umsetzen. Wir konnten die Bedürfnisse der Leute stärker einbeziehen, auch bei der Standortwahl. Nach der Prüfung von verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen gingen wir bereits im März 2022 in die Quartiere. An den Mitwirkungsveranstaltungen konnten die Interessierten ihre Ideen einbringen. Das Interesse war bei allen drei vorgesehenen Standorten gross. Viele Leute freuten sich. Dass am Schluss zwei Standorte nicht umgesetzt werden konnten, hatte unterschiedliche Gründe. Die Anwohnenden der Hellmutstrasse etwa wollten selber etwas ausprobieren. An der Zschokkestrasse verzichtete das Tiefbauamt wegen einer Einsprache auf das Projekt. Nach dem Projektabbruch haben sich Anwohnende gemeldet, die enttäuscht darüber waren. Oft gehen jene Leute, die ein Projekt toll finden, im doch eher schrillen Ton der Gegnerinnen und Gegner unter. Es handelte sich nicht wie in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) oder im Postulat beschrieben um einen heftigen Widerstand, sondern um das Ergebnis eines ergebnisoffenen Prozesses. Das Tiefbauamt hat gemeinsam mit der Bevölkerung geprüft, an welchen Standorten «Brings uf d'Strass!» umgesetzt werden soll und wo nicht. Den Ausgangspunkt für die Wahl der Standorte gaben Meldungen aus der Bevölkerung. Es geht nicht darum, möglichst viele Strassen temporär umzugestalten und das Projekt gegen den Willen der Anwohnenden umzusetzen. «Brings uf d'Strass!» soll dort stattfinden, wo es gewünscht ist. Bei der Entlisbergstrasse beispielsweise haben sich die Anwohnenden sehr auf das Projekt gefreut. An mehreren Sitzungen wurde alles ausgearbeitet. Das zeigt sich auch in der Bilanz, die positiv ausgefallen ist. Gemäss Befragungen, Beobachtungen und Rückmeldungen von Anwohnerinnen und Anwohnern wurde der neue Freiraum geschätzt und genutzt, vor allem als Sitz- und Spielmöglichkeit. Auch die Begrünung wurde geschätzt. Wir haben dies in der Medienmitteilung vom 10. Oktober 2022 kommuniziert. Der initiierte Dialog mit den Anwohnerinnen und Anwohnern des Gebiets Ankerstrasse wird weitergeführt. Zwei weitere evaluierte Standorte – Gartenhofstrasse und Kramerstrasse – werden auf Wunsch der Dialoggruppen bestehend aus Anwohnerinnen und Anwohnern, aber durchaus auch von Vertreterinnen und Vertretern des Gewerbes, vorangetrieben. Wir als Stadt lernen und profitieren vom Projekt «Brings uf d'Strass!». Wir sammeln Erfahrungen, wie wir mit Hilfe von Begegnungszonen Strassen ohne Umbau aufwerten und sicherer gestalten können. Strassenräume sind für das Quartierleben sehr wichtig. Für die Anwohnenden sind sie ein Begegnungsort, für Kinder die direkteste Möglichkeit, draussen zu spielen. «Brings uf d'Strass!» ist immer noch etwas Neues, ein Test. Es muss auch in Zürich möglich sein, Neues auszuprobieren. Am 1. November 2021 haben wir in einer Medienmitteilung darüber informiert, dass das Projekt auch im Sommer 2022 stattfinden wird. Es ist nicht so, dass wir uns nun den Vorwurf gefallen lassen müssten, dass man nichts mehr beeinflussen könne, wenn erst heute über den Vorstoss diskutiert werden kann. Am 1. März 2022 haben wir in einer Medienmitteilung kommuniziert, welche drei Stand-

orte weiter vorangetrieben werden. Die Informationen haben wir auch den entsprechenden Verbänden und Organisationen zukommen lassen. Auf unserer Webseite haben wir stets transparent über den aktuellen Stand des Projekts informiert.

Weitere Wortmeldungen:

Christina Horisberger (SP): Man kann Dinge sehr selektiv wahrnehmen. Ich möchte die positiven Aspekte des Projekts aufzeigen und jene, bei denen auch STR Simone Brander betont hat, dass es sich um Erkenntnisse handelt; dass man gemeinsam darüber diskutieren muss, wie man die Strassenräume gestalten kann und wie man sie nutzen möchte. Ich zitiere von der Webseite zum Projekt «Brings uf d'Strass!»: «Im Frühjahr 2021 wurde neben den vier anderen Standorten auch am Standort Ankerstrasse, Abschnitt Badenerstrasse bis Zweierstrasse, eine temporäre Teilspernung während der Sommerferien 2021 ausgeschrieben. Auf diese Ausschreibung ging eine Einsprache mit 54 unterzeichnenden Anwohnenden ein, wobei das Tiefbauamt auf die Durchführung an diesem Standort verzichtete.» Ende Mai 2021 kam dann ein Brief mit 123 unterzeichnenden Anwohnerinnen und Anwohnern und Gewerbetreibenden, die forderten, dass das Projekt wieder aufgegriffen werden solle. Es sind somit 123 Personen, die das Projekt befürworten und sich wünschen, dass weiter darüber diskutiert wird, und 54 Personen, die die Einsprache unterstützt haben. Daraufhin wurde eine Dialoggruppe aufgegleist und man hat sich für zwei Strassenabschnitte entschieden. Tatsache ist: Strassen sind heute in erster Linie hektische und laute Verkehrswege für den MIV, für Velos, für E-Bikes, aber auch für Fussgängerinnen und Fussgänger mit und ohne Kinder oder Hunde. Dass eine Strasse auch ein Lebensraum sein kann, wo man spielen, sich austauschen und sich begegnen kann, ist für viele Menschen in Zürich an vielen Orten keine denkbare Möglichkeit mehr. Genau darum geht es im Projekt. Der vorhin erwähnte NZZ-Artikel wollte mit einer Tabelle beweisen, dass die anliegenden Geschäfte Einbussen von bis zu 50 Prozent verzeichnen mussten. Es fehlten jedoch Angaben, ob dies im Vergleich zum Vorjahr oder zum Vormonat war. Das Projekt lief während den Sommerferien und somit während einer Zeit, in der grundsätzlich nicht viel läuft. Es handelte sich um eine sehr einseitige Tabelle. Die mässige Resonanz der Bevölkerung oder bei den Befragten zeigt eigentlich nur, dass die Rotwandstrasse nicht als lebendiger Stadtraum wahrgenommen wird, sondern lediglich eine Durchfahrtsstrasse für den MIV ist. Das war bereits vor dreissig Jahren der Fall. An der Konradstrasse beispielsweise zeigte sich ein anderes Bild. Die Anwohnerinnen und Anwohner stellten Tische auf die Strasse und haben gekocht. Das Projekt «Brings uf d'Strass!» polarisiert. Gleichzeitig ist der Austausch mit der Bevölkerung, den Anwohnerinnen und dem Gewerbe sehr wichtig, um gemeinsam zu diskutieren, was für eine Stadt wir in Zukunft wollen. Das braucht Zeit. Das Projekt sollte diese Zeit erhalten. Der vorliegende Vorstoss ist der falsche Weg und es wäre der falsche Zeitpunkt, um das Projekt abzubrechen. Die SP lehnt das Postulat ab.

Sven Sobernheim (GLP): Wir haben bereits früher im Rat über das Projekt «Brings uf d'Strass!» gesprochen. Ich hätte mein damaliges Votum heute fast wiederholen können, hätte der Stadtrat nicht in den letzten neun Monaten zugegebenermassen seine Arbeit erfüllt. Wir als GLP halten das Projekt wie bereits früher erwähnt grundsätzlich für genial. Wir haben aber schon damals gesagt, dass es sich bei «Brings uf d'Strass!», so wie es ursprünglich umgesetzt wurde, nicht um ein Bottom-up-Projekt handelte, sondern um ein klassisches Top-down-Projekt. Der Stadtrat hat unsere Kritik aufgenommen und umgesetzt. Das haben wir auch in den Voten der Postulanten gehört: Das Projekt wurde nur dort durchgeführt, wo die Leute es auch tatsächlich haben wollten, und dort kam es gut an. In diesem Sinn sind wir zufrieden, dass der Stadtrat unsere Kritik aufgenommen und dazugelernt hat und nur noch Projekte umsetzt, die akzeptiert sind. Wir lehnen das Postulat ab und freuen uns darauf, wenn «Brings uf d'Strass!» dort, wo es von der Bevölkerung gefordert wird, umgesetzt wird.

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Es ist das erste Mal, dass ich persönlich ein Postulat der SVP im Wortlaut unterstütze. Nach dem Votum von Samuel Balsiger (SVP) musste ich mir zwar nochmals überlegen, ob ich dem Postulat wirklich zustimmen möchte. Nichtsdestotrotz: Die Mitte/EVP-Fraktion unterstützt das Postulat.*

Samuel Balsiger (SVP): *STR Simone Brander sagte in ihrem Votum, in den nächsten Jahren würden 80 000 bis 100 000 Leute in die Stadt kommen. Das ist ein grosses Problem. Man konnte kürzlich in den Medien lesen, dass sich die SP offenbar auf den einwanderungskritischen Kurs begibt und die Einwanderung beschränken will. Das finde ich toll. Es bereitet mir aber Sorgen, dass die Stadtregierung sagt, es würden 80 000 bis 100 000 Personen in die Stadt kommen. Als Lösung für dieses Problem wird nun angeboten, die Strassen zu sperren und die Bevölkerung auf die Strassen zu lassen. Seit der Einführung der Personenfreizügigkeit im Jahr 2003 bis ins Jahr 2040 werden rund 173 000 zusätzliche Menschen in die Stadt gekommen sein. Es ist klar, dass bei dieser Zahl Freiraum und Grünraum verschwindet, dass man weniger Platz hat, dass alle Trams voll sind, dass die Infrastruktur überlastet wird. Die Mieten sind seit der Einführung der Personenfreizügigkeit um 25 Prozent gestiegen. Es wird stets versprochen, man würde für günstige Mieten sorgen. Seit den offenen Grenzen sind die Mieten aber stark gestiegen. Das hat sogar Walter Angst (AL) kürzlich via Twitter bestätigt. Wenn man es berechnen würde, wäre dies durchaus realistisch. Wo sind die günstigen Mieten? Wo sind die Freiräume und die Grünflächen? Es bereitet mir Sorgen, wenn die Antwort des Stadtrats auf diese Frage lautet, dass die Menschen die Strassen als zusätzlichen Raum nutzen sollen. Innerhalb von 13 Jahren sind eine Million Menschen in die Schweiz eingewandert. Das sind 540 000 Autos, die zusätzlich unterwegs sind. Die bürgerliche Schweiz ist weltoffen. Wir wollen Ausländer, wir wollen Einwanderung, wir wollen andere Kulturen. Da besteht kein Widerspruch. Die Frage ist, worin der Vorteil besteht, wenn eine Million Leute in die Schweiz drängen, die Mieten steigen und alles zu betoniert wird und die Stadträtin sagt, die Leute sollten sich auf die Strasse begeben.*

Flurin Capaul (FDP): *Bei der ersten Durchführung von «Brings uf d'Strass!» hat die FDP Kreis 3 bei der Fritschiwiese eine Aktion durchgeführt – jedoch nicht als begeisterte Nutzerin der «Brings uf d'Strass!»-Infrastruktur. Wir haben eine Protestaktion organisiert. Wir mussten uns nun in einigen Voten anhören, wie unglaublich toll das Projekt sei. Das war schon damals so. Es wurden Videos gedreht und unterschiedlich gute Umfragen durchgeführt. Man sprach von einem Grosse Erfolg, obwohl die Leute vor Ort nur mässig begeistert waren. In einem Votum wurde nun erwähnt, die Tabelle im entsprechenden Artikel in der NZZ habe keine Referenzpunkte. Ich war vor Ort und habe mit den Gewerbetreibenden gesprochen. Sie haben klar gesagt, wie hoch ihre Umsatzverluste waren. Dass man dies negiert und wegwischt, finde ich störend. Das Grundproblem ist: Es handelt sich um ein Top-down-Projekt. Am Ende gibt das Ergebnis angesichts des dafür ausgegebenen Betrags zu wenig her. Zum Vergleich: Ungefähr zwanzig Quartiervereine bespielen mit dem gleichen Budget zwanzig unterschiedliche Quartiere mit bis zu zwanzig Anlässen pro Jahr. Dies sind für mich gute Beispiele für Bottom-up, anders als «Brings uf d'Strass!». Deshalb unterstützen wir das Postulat.*

Derek Richter (SVP): *Die Idee zum Projekt stammte nicht von STR Simone Brander, sondern von ihrem Vorgänger. STR Simone Brander sagte, es sei wichtig, dass man Freiraum vor der Haustüre habe. In der Fritschistrasse war dies schlicht und einfach eine Dekadenz. Man sperrte die Fritschistrasse, obwohl sich unmittelbar angrenzend der Fritschipark befindet, der viel grösser und grüner ist und weniger Asphalt hat. Wenn man das Projekt in der Fritschistrasse nicht durchgeführt hätte, hätten die Leute dort weiterhin parkieren können. Man hätte die Party einfach in den Park verlagern können. Es ging*

einzig darum, die Fritschistrasse einer Mehrheit der Öffentlichkeit zu entziehen. In einer Umfrage des Quartiervereins sprach sich eine grosse Mehrheit der direkt Anwohnenden gegen das Projekt aus. Ebenso hat sich eine grosse Tageszeitung gegen das Projekt ausgesprochen. Sie hat sich am 23. Juni 2021 gegen die «Zwängerei» ausgesprochen. Ich kann von einer dramatischen Situation berichten. In einem mir bekannten Fall konnte ein Sanitätswagen nicht in die Fritschistrasse einfahren, weil diese gesperrt war. Die Sanität hätte bei einer älteren Person Nothilfe leisten sollen. Der Wagen kam aber nicht durch die Strassenblockaden. Dies kann fahrlässige Körperverletzung, wenn nicht Schlimmeres zur Folge haben. Auch wenn ich STR Simone Brander zu Beginn meines Votums in Schutz genommen habe, muss ich sagen: Wenn man das Lügenkonstrukt aufrechterhält, dass ein Projekt toll sei, macht dies alles nur noch schlimmer. Das Projekt «Brings uf d'Strass!» ist tot und sollte abgebrochen werden.

Das Postulat wird mit 40 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

960. 2022/340
Postulat von Anna Graff (SP), Selina Frey (GLP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:
Entwicklung und Stärkung niederschwelliger Angebote in den Quartieren im Bereich Lastentransporte

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

***Selina Frey (GLP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 409/2022): Das Thema Mobilität bewegt im wahrsten Sinn des Wortes. Es bewegt auch uns, weil es ein wichtiges Thema zur Erreichung des Netto-Null-Ziels ist. Verhaltensveränderungen funktionieren am besten, wenn sie einfach, bedürfnisgerecht und im besten Fall günstig sind. Deshalb möchten wir beim Lebensalltag der Menschen ansetzen, um mit konkreten Massnahmen eine Verlagerung in Richtung Langsamverkehr und hin zu ökologischeren Mobilitätsalternativen angehen zu können. In Zürich kommt man gut ohne Auto von einem Ort zum anderen. Schwieriger wird es, wenn man grössere Lastentransporte vornehmen muss. Natürlich gibt es Cargo-Velos. Wer keine Kinder hat, benötigt diese jedoch nicht regelmässig, sodass sich eine Anschaffung normalerweise nicht lohnt. Aber auch wenn man Kinder hat, ist es nicht so einfach. Die Cargo-Velos lohnen sich vor allem bei Kleinkindern, später sind die Kinder zu gross. Seit der Pandemie gibt es in Velo-Kellern zunehmend weniger Platz. Das Postulat wäre der richtige Ansatz, um auf Sharing-Themen zurückzukommen und zu prüfen, wie wir die Bevölkerung in diesem Bereich unterstützen können. Es soll geprüft werden, wie in den Quartieren niederschwellige Angebote im Bereich Lastentransporte unterstützt werden können. Es gibt unterschiedliche Vorgehensweisen, zum Beispiel ein Sharing-Angebot von Cargo-Velos und Veloanhängern mit Mietoptionen. Wir können uns aber auch vorstellen, dass nach Möglichkeit die städtische Elektroflotte genutzt werden könnte. Angebote wie Sharoo oder dergleichen, die man aus dem privaten Bereich kennt, könnten auch auf andere Fälle angewendet werden. Das Konzept von Cargo-Velo-Sharing ist nicht neu und existiert bereits in verschiedenen Städten. Die Mobilitätsakademie hat dies erforscht. Wichtig ist uns vor allem, dass ein flächendeckendes Angebot zur Verfügung gestellt wird. Dies ist ein treibender Faktor für die Akzeptanz und Nutzung von Cargo-Velos. Weil es auch wichtig ist, dass die Leute über ein Angebot Bescheid wissen, könnten wir uns vorstellen, dass man das Angebot in der ZüriMobil-App anbietet oder auf eine andere Art und*

Weise unterstützt. Das Thema ist zudem aus zwei weiteren Gründen aktuell: Im Themenbereich von PubliBike kommt es zu neuen Angebotsverhandlungen und bei der «SalüBox», die im Herbst 2022 eingeführt wurde, geht es darum, dass man Pakete oder andere Lasten auf kürzeren Wegen innerhalb von – vor allem steilen – Quartieren weitertransportiert. Den Textänderungsantrag werden wir annehmen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 31. August 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Wir nehmen gerne entgegen, dass die GLP verstanden hat, dass es nicht nur Personenlogistik, sondern auch Warenlogistik gibt. Dies trägt beispielsweise der Tatsache Rechnung, dass uns der Kanton vor einem Monat ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept präsentiert hat. In diesem steht, dass wir vor grossen Herausforderungen stehen. Der Kanton rechnet mit einer Zunahme der Verkehrsleistung im Warenbereich um 24 Prozent. Es handelt sich um mehrere Tausend Tonnen; man spricht von sogenannten Tonnenkilometern. Cargo-Bikes können ein Promille eines Promilles dieser Tonnenkilometer übernehmen. Sie sind hauptsächlich im privaten Umfeld zu suchen und leisten keinen signifikanten Beitrag zur gesamten Warenlogistik, insbesondere in Anbetracht der Topografie der Stadt. Von Nutzen wären sie allenfalls in der Innenstadt, in den Kreisen 4, 5 oder 2. In den Gebieten Zürichberg, Höngg oder im Kreis 3 ist ein Transport ohne Elektrounterstützung nicht möglich. Man kann die Bikes nicht einfach so zu Hause unterbringen, da sie sehr viel Platz benötigen. Aus diesem Grund existieren verschiedene Angebote von privaten Anbietern. Aus Sicht der SVP reicht dieses Angebot aus. Wer ein Cargo-Bike mieten möchte, kann dies heute tun. Das Velo ist ein saisonaler Verkehrsträger und ein Binnenverkehrsmittel. Man kann die gleiche Menge an Waren auch im öffentlichen Verkehr transportieren. Wir sehen dieses Thema nicht als eine öffentliche Aufgabe an. Aus unserer Sicht sollte man dafür keine öffentlichen Gelder zur Verfügung stellen. Im bereits angekündigten Textänderungsantrag wird gefordert, dass man öffentlichen Grund für die Bikes zur Verfügung stellt. Wir lehnen auch diese Forderung ab. Es ist klar, woher der Wind weht: Das Angebot soll auf bestehenden Parkplätzen realisiert werden. Das können wir nicht befürworten. Wir lehnen das Postulat mit oder ohne Textänderung ab.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Im Ziel des kommunalen Verkehrsrichtplans heisst es: «Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgas bis ins Jahr 2030 aus.» Zur Erreichung dieses Ziels ist es unumgänglich, dass Warentransporte mit möglichst leichten und energieeffizienten Fahrzeugen stattfinden. Lastenvelos sind diesbezüglich ideal. Wenn man einmal etwas transportieren muss, ist dies meistens nicht so gross, dass es mit dem Lastenvelo nicht transportiert werden könnte. Wenn wir es schaffen, den Zugang zu den Lastenvelos möglichst einfach zu gestalten und die Leute vom Besitz und der Nutzung eines Autos abzubringen, sparen wir nicht nur Energie, sondern auch Geld. Die Bereitstellung von Infrastruktur für Lastenvelos bringt für den Staat wesentlich weniger Kosten mit sich, als jene für zehn bis zwanzig Mal schwerere Autos. Wir haben nur einen einzigen Vorbehalt: Cargo-Velos könnten von unerfahrenen Benutzern unsachgemäss abgestellt werden, sodass sie – ähnlich wie E-Trottinette – im Weg stehen könnten. Dedizierte Abstellorte, wie man es von PubliBike kennt, wären aus unserer Sicht sinnvoll. Wir schlagen deshalb vor, den Text wie folgt zu ergänzen: « (...), dass diese stadtweit und möglichst flächendeckend an festen Stationen zur Verfügung stehen.» Ob sich die Stationen auf öffentlichem oder privatem Grund befinden sollen, lassen wir offen. Wir würden dem Postulat auch ohne die Annahme der Textänderung zustimmen.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Grundsätzlich halten wir Lastentransportvelos für sinnvoll. Man sollte diese auch entsprechend nutzen. Wir sind aber nicht der Meinung, dass dieses Angebot von der Stadt gefördert werden müsste – insbesondere dann, wenn die Stadt in planwirtschaftlicher Manier vorgeben würde, dass beispielsweise in einem Quartier 500 und in einem anderen Quartier 300 Cargo-Velos bereitgestellt werden müssten. Es gibt bereits Personen, die Cargo-Velos nutzen. Es ist eine Anmassung zu verlangen, die Stadt solle dies fördern. Eine Nachfrage, die es nicht gibt, sollte man nicht künstlich mit einem Angebot fördern, das es nicht braucht. Es gibt Plattformen wie sharely.ch, über die man Gegenstände, die man benötigt, ausleihen und wieder zurückgeben kann. Künstlich ein Angebot zu schaffen, das nicht benötigt wird, ist weder nachhaltig noch im Sinn der CO₂-Neutralität. Die Mitte/EVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Andreas Egli (FDP): Wir bekommen jeweils von der GLP zu hören, wie liberal sie im Gegensatz zu uns sei. Nun fordert die GLP, dass die Stadt ein Angebot erstellen soll oder zumindest die Möglichkeit dazu erhalten soll. Bei den Cargo-Velos sind bereits private Anbieter auf dem Markt. Die Fahrzeuge sind vergleichsweise gut ausgelastet. Es sind mehrere Tausend Nutzer und Nutzerinnen, die die Cargo-Bikes nachfragen. Es handelt sich tatsächlich um einen steigenden Bedarf und eine steigende Nutzerzahl. Wenn die Stadt ein eigenes Angebot schafft, ziehen sich die privaten Anbieter zurück, weil es keinen Sinn macht, gegen die Stadt anzukämpfen. Wirtschaftlich kann es nicht funktionieren, wenn die Stadt mit dem grossen Portemonnaie des Steuerzahlers antritt. Egal wie ineffizient das System der Stadt sein mag: Private haben dagegen keine Chance. Ich glaube nicht, dass dies das Ziel der GLP ist. Es wäre jedoch das Ergebnis einer Umsetzung, wie sie sich vielleicht einige Personen im Rat vorstellen: einer Verstaatlichung dieses Angebots. Die FDP lehnt den Vorstoss deshalb ab. Wir sind jedoch nicht komplett dagegen. Es ist davon auszugehen, dass der Vorstoss dank der linken Mehrheit überwiesen wird. Wenn die Stadt das Anliegen prüft, könnte sie aus unserer Sicht auch prüfen, ob sie den Anbietern der Cargo-Velos zusätzliche Abstellplätze zur Verfügung stellen kann. Cargo-Velos sind breiter als normale Velos und benötigen mehr Platz. Es braucht eine Lösung. Bei der Limmattal- und Höngrerstrasse werden momentan viele Parkplätze abgebaut, weil die Gleise weiter auseinandergeführt werden. Wenn die bestehenden Autoparkplätze keinen Platz mehr haben, können wir nichts dagegen tun, weil es schlicht keinen Platz hat und die Autos zu breit sind. An Orten wie diesen könnte man allenfalls zusätzliche Plätze für Cargo-Bikes schaffen, damit die privaten Anbieter ihre Leistung anbieten könnten. Wenn es darum gehen würde, dass man die Idee von Cargo-Bikes in diese Richtung unterstützen möchte, würden wir auch in Zukunft dahinterstehen. Wir können aber nicht dahinterstehen, wenn zusätzliche finanzielle Mittel von der Stadt gesprochen werden müssten. Wir wollen nicht, dass das finanzielle Desaster von ZüriBike auch in der Schwergewichtsklasse der Cargo-Bikes stattfindet.

Anna Graff (SP) ist mit der Textänderung einverstanden: Es wurde der Vorwurf geäussert, wir würden nicht berücksichtigen, dass bereits private Angebote existieren. Wir nehmen jedoch auf diese Realität Bezug und sprechen uns dafür aus, dass bestehende private Initiativen in diesem Bereich unterstützt werden sollen. Damit der Cargo-Transport von einzelnen Personen genutzt werden kann und dies jederzeit und von überall her möglich ist, braucht es ein breites Sharing-Angebot. Dieses muss stadtweit und möglichst flächendeckend und zu jeder Tageszeit verfügbar sein, ähnlich wie bei Mobility. Unser Ziel ist, dass Privatpersonen auf motorisierte Fahrten oder motorisierte Fahrzeuge verzichten können. Private Angebote können miteinbezogen werden, damit ein Angebot geschaffen werden kann, das es in dieser Form noch nicht gibt. Der Vorstoss ist sinnvoll und innerhalb der bestehenden privaten Angebote eingebettet. Wir nehmen den Textänderungsvorschlag der AL an.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie man in den Quartieren niederschwellige Angebote im Bereich Lastentransport (z.B. mittels Sharingangebot von Cargovelos und Veloanhängern sowie Mietoptionen nicht ausgelasteter städtischer Elektrofahrzeuge) entwickeln oder stärken kann. Geprüft werden soll dabei insbesondere, ob die Stadt selber ein Sharing-Angebot entwickeln soll oder ob sie private Angebote – seien es neue oder bestehende – so fördern kann, dass diese stadtweit und möglichst flächendeckend an festen Stationen zur Verfügung stehen. Ebenfalls soll geprüft werden, ob das geschaffene bzw. unterstützte Angebot in bestehende Apps (wie etwa ZüriMobil) integriert werden kann.

Das geänderte Postulat wird mit 73 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

961. 2022/373

Postulat von Anna Graff (SP), Marco Denoth (SP) und 4 Mitunterzeichnenden vom 24.08.2022:

Einrichtung von energieeffizienten Velozählstellen an stark frequentierten Orten von strategischem Interesse

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

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 485/2022): Aktuell gibt es in Zürich zweiundzwanzig Velozählgeräte, die automatisch und richtungsgetreunt Veloverkehrsfrequenzen messen. Die Geräte sind als quantitative Beurteilungsgrundlage gedacht, um die Veloförderung in der Stadt zu beurteilen. Die Daten werden über das Open-Data-Portal für die Öffentlichkeit freigegeben. Gemäss der Webseite der Stadt ist derzeit kein Ausbau des Netzes an Velozählstellen vorgesehen. Bei konkreten Fragestellungen, die umfangreiche Zählzeiten über grosse Zeiträume benötigen, soll es jedoch weiterhin möglich sein, punktuell Zählgeräte zu installieren. Berücksichtigt man den Zweck der Velozählstellen, macht der aktuelle Betrieb durchaus Sinn. Velozählstellen können aber weit mehr, als nur eine Monitoringmassnahme der Verwaltung darzustellen. In anderen Städten gibt es sogenannte «Bicycle-Barometers», die nebst der Induktionsschleife und dem Zählcomputer auch eine Anzeige in der Oberfläche integriert haben, die öffentlichkeitswirksam und live die Gesamtzahl an Velofahrten eines einzelnen Tages oder des laufenden Monats oder Jahres anzeigen können. Solche Velo-Barometer erhalten einen zusätzlichen Nutzen. Sie informieren die Öffentlichkeit offensiver über die Nutzung einer Velostrecke und motivieren Velofahrerinnen und Velofahrer, Strecken mit Zählstationen zu benutzen. Jede Fahrt führt dazu, dass sich die Anzahl erhöht, was zum Gemeinschaftsgefühl der Velofahrerinnen und Velofahrer beiträgt und bei jeder Durchfahrt einen kleinen Dopaminschub liefert. Auf diese Weise können Velobarometer als Verkehrlenkungsmassnahme verwendet werden: Einerseits an publikumsintensiven Orten, indem Menschen dazu motiviert werden, das nächste Mal das Velo zu benutzen, und andererseits an Standorten, wo man Veloinfrastrukturverbesserungen erzielt hat und den Veloverkehr vermehrt hinlenken möchte, so etwa bei Velovorzugsrouten. Mit dem Postulat soll der Stadtrat prüfen, an welchen stark frequentierten Orten von strategischem Interesse die energieeffizienten Velozählstellen oder Barometer eingerichtet werden könnten. Die Zahlen, die dadurch neu erhoben werden, sollen live im Internet angezeigt werden. Mit dem Postulat wollen wir einerseits bewirken, dass die bestehenden Zählstellen einen öffentlichkeitswirksameren Nutzen erhalten und andererseits, dass die Stadt das Thema angesichts von zusätzlichen Funktionen überdenkt und prüft, ob es nicht noch weitere Standorte gäbe, wo Zählstellen Sinn machen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. September 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Die SVP kann sich nicht richtig mit dem Postulat anfreunden. Erstens ist es im Prinzip schon erfüllt, da an verschiedenen Standorten Velozählstellen vorhanden sind, zum Beispiel bei der Langstrassenunterführung. Allerdings sind die Daten nicht live im Internet ersichtlich. Von der Dienstabteilung Verkehr wurde uns explizit unterschlagen, wo sich die Zählstellen befinden und wie viele es überhaupt gibt. Es gibt auch oberirdisch installierte Zählstellen, so etwa an der Weinbergstrasse. Es handelt sich um temporär installierbare Kästchen. Wir sehen nicht, dass die Zählstellen den Veloverkehr auf irgendeine Weise fördern sollen. Auch die Meinung, dass dabei ein Gemeinschaftsgefühl entstehen soll, teilen wir nicht. Im Gegenteil: Aus unserer Sicht sind Velos ohnehin einfach dort unterwegs, wo sie wollen, egal, ob Verbote gelten oder Fussgänger gefährdet werden. Gesetze scheinen nur für die anderen Verkehrsteilnehmenden zu gelten. Wir sehen in den Zählstellen für einen einzigen Verkehrsträger keinen Sinn und lehnen das Postulat ab.

Weitere Wortmeldungen:

Martina Zürcher (FDP): Die Problematik dieses Vorstosses liegt in der Frage, was gezählt werden soll. In den downloadbaren Daten – man kann übrigens auch nachschauen, wo sich die Zählstellen befinden – sind die Zählungen pro Zählstelle pro Viertelstunde aufgeführt. Pro Standort kann ein Zähler nur eine Zahl pro Tag oder ähnliches darstellen. Es lässt sich nichts darüber aussagen, zu welchem Zeitpunkt die Leute an einem Standort vorbeifahren. Ein Blick zurück: Beim Geschäft GR-Nr. 2022/317, das wir vor rund drei Monaten behandelt haben, ging es unter anderem um die Verhinderung von zusätzlichen digitalen Werbescreens. Anna Graff (SP) sagte damals unter anderem, die Reklame strapaziere nicht nur die Aufmerksamkeit von Personen, die ohnehin bereits unzähligen Werbereizen im Internet ausgesetzt seien, sondern könne sogar die Mobilität von Personen mit Seh- und anderen Behinderungen beeinträchtigen. Ein paar Sätze später sagte sie: «Es ist aber unbestritten, dass die Energiebilanz noch besser ist, wenn diese Werbeflächen gar nicht erst in Betrieb genommen werden.» Wenn die Postulantin mit diesen Begründungen digitale Werbescreens verhindern möchte, sollte sie auch keine Velozählstellen auf öffentlichem Grund fordern. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Mischa Schiwow (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir halten den Vorstoss grundsätzlich für gut, um das Bewusstsein über den Veloverkehr in der Öffentlichkeit zu schärfen und auch den Velofahrenden zu zeigen, dass immer mehr Personen auf das Velo umsteigen. Allerdings darf man nicht vergessen, dass es in der Stadt bereits 22 Velozählstellen gibt. Die Frage ist, ob wir tatsächlich noch mehr davon benötigen oder ob es eher darum gehen sollte, die erhobenen Daten bekannter zu machen. Problematisch scheint uns vor allem, dass die Zählstellen selbst Alltagsvelofahrenden nicht bekannt sind. Anders als beispielsweise Geschwindigkeitsmesser in der Nähe von Schulen, sind Velozählstellen nicht im Strassenbild ersichtlich. Die Einrichtung der Zählstellen soll selbstverständlich so energieeffizient wie möglich erfolgen, aber auch keinen enormen Aufwand erzeugen. Die Frage ist, ob die Daten tatsächlich live innerhalb von wenigen Sekunden aufgezeigt werden müssen. Dies wäre nur mit grossem Aufwand und höherem Energieverbrauch umsetzbar. Mit einer tagesaktuellen Anzeige könnte die Massnahme bereits sehr viel einfacher umgesetzt werden. Wir schlagen deshalb folgende Textänderung vor: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, an welchen stark frequentierten Orten von strategischem Interesse energieeffiziente Velozählstellen eingerichtet werden können. Die Anzahl Velofahrten sollen dabei vor Ort wie auch im Internet tagesaktuell angezeigt werden.» Die AL-Fraktion wird das Postulat unterstützen.

Andreas Egli (FDP): Städte wie Berlin und Wien verfügen bereits über solche Zählstellen. Berlin ist aber auch jene Stadt, die offenbar nicht in der Lage ist, Wahlen auf eine Art durchzuführen, dass es funktioniert. Berlin kann somit kein Vorbild sein. Das sieht inzwischen auch die Neue Zürcher Zeitung so. Wir haben schon verschiedene Argumente zu den Velozählstellen gehört. Ich möchte einen kurzen Einblick in eine Auswahl von ungefilterten Kommentaren aus unserer Fraktionsdatenbank geben: «Äh, hat die SP keine anderen Probleme? Für was braucht man einen Vorstoss? Diese Votanten sollen doch einfach mit ihrer Stadträtin sprechen. Ich bin für Ablehnen. Grund: Absurdität.» Ich sehe dies genau gleich. Weiter kommen Bemerkungen, wie sie bereits von Martina Zürcher (FDP) geäußert wurden. In einem anderen Beispiel ist zu lesen, dass man kaum glauben kann, dass in der Begründung steht, Velozählstellen würden zum Gemeinschaftsgefühl der Velofahrenden beitragen. Weiter lautet eine Bemerkung: «Diese soll noch live im Internet gezeigt werden – dann bitteschön an Orten mit Ampeln, damit man sehen kann, wie viele sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Ob dies eine lenkende Wirkung haben wird, ist für mich mehr als fraglich. Die lenkende Wirkung: Heisst das, dass wir nun unmögliche Velorouten bauen, explizit zum Beispiel im Kreis 5 über die Heinrichstrasse, Escher-Wyss-Platz, Hardturmstrasse, wo niemand fährt, weil bessere Routen vorhanden sind und weil die Velofahrenden dann die alte Route verwenden müssen, damit sie gelenkt werden, erst mit Zähler, dann später mit anderen paternalistischen Mitteln? Ich bin klar für Ablehnen.» Ich habe in unserer Datenbank kein einziges zustimmendes Votum zu diesem Postulat gefunden. Es gibt bereits Zählstellen und mir erschliesst sich auch nicht, wie man eine vergleichsweise unnütze Textänderung beantragt, aber auch ohne diese zustimmen würde. Mit den bestehenden Zählstellen kann man feststellen, wie der Tagesverlauf aussieht. Würde man den Tagesverlauf noch mit dem Verlauf des Wetters vergleichen, würde man deutlich sehen, dass das Velo ein Schönwetterverkehrsmittel ist, das nichts zur Gesamtlösung des Verkehrssystems beiträgt. Das Postulat würde nichts bringen. Das Ziel ist, dass eine möglichst grosse Zahl erscheint, die während eines Jahres stetig wächst, aber per se keinen Sinn ergibt, wenn man keine Vergleichszahlen hat. Wenn überhaupt, dann müsste man dieselben Zahlen auch für den öffentlichen Verkehr erfassen und bei jedem Tram sichtbar machen, wie viele Leute darin sitzen. Dasselbe müsste man auch bei den Autos tun. Dadurch würde man ein realistisches Bild erhalten. So wie im Postulat beschrieben, handelt es sich lediglich um ein Werbetool, das den öffentlichen Raum verschandelt, übernutzt und unnötig ist. Wir lehnen das Postulat ab.

Patrick Hässig (GLP): Energieeffiziente, leuchtreklameähnliche Velozählstellen mit Bildschirmen oder Anzeigetafeln – auch mich erinnert dies an das erwähnte Postulat der SP, der Grünen und der AL, mit dem gefordert wurde, dass Leuchtreklamen aus energetischen Gründen ausser Betrieb genommen werden sollen. Nun will man für das Velo neue Zählstellen einführen, an denen die Anzahl der vorbeifahrenden Velos ablesbar ist. Ich verstehe das nicht. Die optischen Velozählstellen sollen gemäss der Begründung zum Gemeinschaftsgefühl von Velofahrenden beitragen und für einen Dopaminschub sorgen. Wir fragen uns, wo die stark frequentierten Standorte sind, an denen man die Messanzeigen gerne installieren würde: In der Langstrassenunterführung, wo die Platzverhältnisse bereits jetzt eher eng sind? Oder am Seeufer? Wenn man dort noch Zählstellen installieren würde, wo man sich bei Baustellen jetzt schon fragt, ob es noch Platz für Schilder hat. In den Boden eingelassene Induktionsschleifen, die die Velofahrten speichern und täglich per Funkverbindung an einen Server schicken, sind sinnvoll. Diese sind bereits an 22 Orten in der Stadt installiert. Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat ab und verzichtet damit auf zusätzliche Anzeigeflächen in der Stadt.

Marco Denoth (SP) ist mit der Textänderung einverstanden: Es handelt sich um ein kleines Anliegen, das man gut umsetzen kann. Die Zahlen der bestehenden Zählstellen

wurden bisher nicht im grösseren Rahmen publiziert. Wir wollen, dass sie tagesaktuell publiziert werden. Dies ist wichtig, da man dadurch einen Eindruck erhält, welchen Weg die Velofahrenden durch die Stadt nehmen und an welchen Orten Verbesserungen notwendig sind. Auch Velofahrende dürfen übrigens ein Gemeinschaftsgefühl haben und die Zählstellen wären ein guter Anfang, um dieses zu fördern. Noch ein Kommentar zur Meinung der FDP, man könne einfach schnell mit einer Stadträtin sprechen und würde dann das Gewünschte erhalten. Man kann das durchaus so handhaben. Aus meiner Sicht macht es aber Sinn, dass man ein Postulat einreicht und damit ein klares Statement abgibt, dass das Parlament hinter den Velos steht. Der Unterschied zu den erwähnten Werbescreens liegt darin, dass es bei den Zählstellen um ein kleines Display geht, das die Zahlen darstellen soll. Das ist etwas anderes, auch hinsichtlich der Energieeffizienzdiskussion. Es handelt sich um andere Screens, welche deutlich weniger Wärme produzieren. Das Argument von Andreas Egli (FDP) zum Vergleich mit Berlin überzeugt nicht. Soll das heissen: Wenn man keine Wahlzettel zählen kann, kann man auch keine Velos zählen? Wir verfügen in Zürich im Übrigen über ein sehr gutes Wahlsystem. Ich gehe davon aus, dass die Zählstellen sehr gut umgesetzt werden könnten und die richtigen Zahlen abgebildet würden. Die Textänderung der AL nehmen wir an.

Sven Sobernheim (GLP): Ich bin immer wieder überrascht, dass ich im Rat das Open-Data-Portal verteidigen muss. Es heisst jeweils, man würde die Daten nicht sehen, die von Open Data hochgeladen werden und man könne damit nicht arbeiten. Es gibt jedoch Zeitungsartikel, die diese Daten auswerten, Vereine, die mit den Daten arbeiten. Wir müssen aufpassen, dass wir nicht wieder zum alten System zurückkehren, bei dem die Stadt Daten erhebt und einmal pro Jahr in einem Bericht veröffentlicht. Wir haben damals keine Rohdaten erhalten. Es ist ungefähr das vierte Postulat, in dem es heisst, die Zahlen aus dem Portal seien nicht zugänglich und es brauche deshalb ein anderes System. Was ich beim vorliegenden Vorstoss zudem störend finde: Wir kämpfen im Strassenraum um jeden einzelnen Zentimeter. Wir kämpfen darum, wie breit der Velostreifen ist, und dass es Normen gibt, wie man Parkplätze breiter machen kann. Mit dem Postulat wird gefordert, dass man dreissig bis vierzig Zentimeter breite Säulen in den Strassenraum stellt, deren einzige Wirkung darin besteht, dass die Zahl angezeigt wird. Vermutlich mit dem einzigen Nutzen, dass Schülerinnen und Schüler es lustig finden, immer wieder daran vorbeizufahren. Als ich in der Mittelstufe war, wurden die Geschwindigkeits-Anzeigetafeln mit den Smileys eingeführt, die aufzeigen, wie schnell man fährt. Man wollte die Leute sensibilisieren, dass in Zonen mit Tempo 30 nicht schneller als 30 Kilometer pro Stunde gefahren werden soll. Wir pflegten als Schüler den Berg hinunterzurasa. Unser Rekord war eine Geschwindigkeit von 54 Kilometern pro Stunde. Das ist auch ein Grund, weshalb die Tafeln heute nicht mehr eine Zahl, sondern mit Smileys anzeigen. Die Velozählstellen zeigen uns nicht den Velonutzen – sondern den Nutzen von Personen, die gerne sehen, dass sich etwas verändert. Die Zahlen werden für eine statistische Erhebung oder für Strassenbauprojekte wertlos. Die zusätzlichen Zählstellen hätten einen reinen Marketingeffekt.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, an welchen stark frequentierten Orten von strategischem Interesse energieeffiziente Velozählstellen eingerichtet werden können. Die Anzahl Velofahrten sollen dabei vor Ort wie auch im Internet ~~live~~tagesaktuell angezeigt werden.

Das geänderte Postulat wird mit 58 gegen 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

962. 2022/443

Postulat von Benedikt Gerth (Die Mitte), Heidi Egger (SP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 14.09.2022:

Umsetzung der Velovorzugsroute Affoltern–Oerlikon unter Vermeidung von Konflikten zwischen Velofahrenden und den Besuchenden des Jonas-Furrer-Parks

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

Benedikt Gerth (Die Mitte) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 625/2022): *Über den Grundsatz müssen wir nicht diskutieren: Das Volk hat sich für die Velorouten entschieden. Es geht nicht darum, ob man sie umsetzt, sondern wie. Im Sommer 2022 wurde der Jonas-Furrer-Park in Affoltern eröffnet, um der Bevölkerung Freizeitaktivitäten in einem eher ruhigen Gebiet zu ermöglichen. Es wurden Parkbänke und Pingpong-Tische hingestellt, man hat ein schönes Einweihungsfest organisiert. Parallel dazu plante das Tiefbauamt die Velovorzugsroute. Leider lief bei der Planung nicht alles ideal. Man wollte die Route zuerst über die Riedenhaldenstrasse führen, realisierte aber, dass man den Velofahrern die dortige Steigung nicht zumuten will. Daraufhin wurde entschieden, dass die Route unbedingt durch den Park führen müsse. Dort beginnen die Nutzungskonflikte. Im Park halten sich spielende Kinder und ältere Damen und Herren auf und es besteht das Risiko, dass diese mit den Velofahrern kollidieren. Wir haben vor Ort gesehen, dass sich die Velofahrenden – wie überall – unterschiedlich verhalten. Die einen fahren mit hoher Geschwindigkeit, die anderen in einem gemächlicheren, rücksichtsvollen Tempo. Abgesehen davon, dass alle aufeinander Rücksicht nehmen sollten und man dadurch Konflikte vermeiden könnte, ist es uns wichtig, dass sich die Stadt überlegt, wie der Park und die Veloroute gestaltet werden können, dass man sich nicht in die Quere kommt. Grundsätzlich kann man es so lassen, wie es ist. Dadurch müssen alle aufeinander Rücksicht nehmen und die Velofahrer müssten ihre Geschwindigkeit anpassen. Wir sollten dem Park und der Bevölkerung in Affoltern eine Chance geben und das Postulat überweisen.*

Stephan Iten (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 28. September 2022 gestellten Ablehnungsantrag: *Die Velorouteninitiative bringt zahlreiche Probleme mit sich. Eine hochgelobte Veloroute wird umgesetzt und überall, wo sie umgesetzt wird, gibt es Widerstand. Anwohner, die für die Velorouteninitiative waren, sind empört, dass ihre Parkplätze entfernt werden. Wenn der eigene Parkplatz betroffen ist, ist die Veloroute plötzlich nicht mehr interessant. Hier ist ein Park betroffen, durch den die Veloroute führt. Auch hier ist es wieder nicht recht und es muss eine andere Lösung gefunden werden. Wir haben von Beginn an auf die Situation mit den spielenden Kindern hingewiesen und dass es dort durch Velo-Rowdys, die zudem vortrittsberechtigt sind, zu gefährlichen Situationen kommen kann. Es heisst, die Riedenhaldenstrasse sei zu steil für Velofahrer, und gleichzeitig hört man, die Topographie spiele heute bei den Velos keine Rolle mehr. Alle haben sich für die Velorouteninitiative ausgesprochen, solange es sie nicht negativ betraf, und jetzt, wo die Einzelnen betroffen sind, gibt es Widerstand. Wenn man von Anfang an kommuniziert hätte, über welche Strecken die Velorouten konkret verlaufen und welche Parkplätze abgebaut werden, welche Parks betroffen sind und wo es für Kinder gefährlich wird, wäre die Initiative nicht angenommen worden. Nun gibt es bei jeder Route Widerstand und Reklamationen. Die Velorouteninitiative und das Projekt Veloschnellroute sind aus meiner Sicht gescheitert. Ich empfehle, dass man es beendet und nicht immer wieder versucht, neue Punkte einzubringen. Sonst wird es nie zur Umsetzung der Velorouteninitiative kommen. Man sollte dazu stehen, dass das Projekt gescheitert ist und zum Standard zurückkehren.*

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): Der Jonas-Furrer-Park wurde im Sommer 2022 eröffnet. Die Leute freuen sich über den Park. Es gibt einen Naturteich, viele Bäume, Tische, Parkbänke und zwei Pingpong-Tische. Zwei Meter nebenan ist die Veloroute geplant. Ich freue mich über die Velovorzugsroute, die von Oerlikon über Affoltern nach Regensdorf führt, und ich freue mich ebenso über den schönen Park in Affoltern. Man kann die Veloroute und den Park jedoch nicht kombinieren. Es ist weder der Sinn eines Parks noch einer Veloroute. Die Velos müssten während der Strecke durch den Park gestossen werden, damit es funktioniert. Ich weiss nicht, wer so etwas plant. Mir ist bekannt, dass wir nicht über unbegrenzt viel Platz verfügen. Man erhält aber beinahe den Eindruck, als möchte man es uns nochmals zeigen und schulterzuckend behaupten, wir hätten das so gewollt. Ich bitte STR Simone Brander, sich die Situation vor Ort anzuschauen. Vielleicht ist es möglich, mit einigen wenigen Änderungen etwas Gutes für alle zu bewirken.

Patrick Hässig (GLP): Die SVP scheint zu stolz, um einem Postulat zur Entschärfung einer gefährlichen Situation zuzustimmen. Man möchte die Bevölkerung in Affoltern offenbar nicht präventiv vor möglichen Konfliktsituationen schützen. Beim Jonas-Furrer-Park treffen viele Parkbesucherinnen und -besucher und Nutzungen aufeinander: Fussgängerinnen, Velofahrer, Kinder, Sporttreibende oder Pingpong-Spielende und die Velovorzugsroute. Das kann aus unserer Sicht zwar funktionieren, es macht aber Sinn, dass man das potenzielle Konfliktpotenzial mit einfachen Massnahmen entschärft. Wir sollten die Situation genau prüfen und vermeiden, dass es so wie beim Fischerweg endet. Als Vertreter des Kreis 11 ist es mir wichtig, die Situation vorausschauend zu prüfen. Die GLP-Fraktion stimmt dem Postulat zu.

Stephan Iten (SVP): Wenn bei Autofahrern präventiv gehandelt werden soll, versteht man darunter das Installieren von Geschwindigkeitskontrollen. Wenn man im vorliegenden Fall Konfliktpotenzial sieht, bei dem man präventiv vorgehen sollte, könnte man dort einen Polizisten platzieren, der die Situation überprüft – so wie bei den Autofahrern vorgegangen wird. Heidi Egger (SP) hat STR Simone Brander gebeten, sich die Situation vor Ort anzuschauen. Ich wünsche mir generell, dass bei der Velorouteninitiative, bevor in grossem Umfang Parkplätze abgebaut werden, die Situation vor Ort angeschaut und geprüft wird, ob man allenfalls auch eine andere Lösung findet.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Auch dem Stadtrat ist es ein wichtiges Anliegen, Konflikte zwischen denen, die mit dem Velo unterwegs sind, und jenen, die zu Fuss unterwegs sind, so weit wie möglich zu vermeiden. Wir haben versucht, einen Kompromiss auszuhandeln. Unter anderem ändert bei der betreffenden Veloroute der Belag. Im Bereich mit Konfliktpotenzial wurde ein Kiesbereich erstellt. Die Absicht ist, dass die Velos aufgrund des Belagwechsels das Tempo reduzieren. Wir haben die Velovorzugsroute öffentlich aufgegleist. Es gab verschiedene Einsprachen. Auch in Bezug auf diesen Punkt wurde bemängelt, dass man nochmals genauer hinschauen sollte, wie man das Optimum herausholen könne. Derzeit werden die Einsprachen geprüft. Wir rechnen damit, dass der Stadtrat in einigen Monaten über die Einsprachen entscheiden kann. Danach werden wir hoffentlich eine wirklich gute Lösung für diesen konfliktbehafteten Ort finden. In diesem Sinn ist der Stadtrat gerne bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Das Postulat wird mit 96 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

963. 2022/460

Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Carla Reinhard (GLP) vom 21.09.2022: Anpassung der Zuständigkeiten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gemäss Strassengesetz (StrG)

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

Sven Sobernheim (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 669/2022): *Im Jahr 1981 hat der Kantonsrat im Strassengesetz (StrG) die verpflichtende Partizipation bei Strassenbauprojekten festgelegt. Paragraph 13 besagt, dass sich die Gemeinde oder die Bevölkerung äussern können müssen, wenn eine Gemeinde oder der Kanton an einer Strasse etwas grundsätzlich ändern. Im Nachhinein muss man sagen: Angesichts des Jahres 1981 war das eine sehr vorbildliche, moderne Positionierung, die wir uns öfter vom Kantonsrat wünschen würden. Partizipation funktioniert aber nur, wenn sie auch gelebt wird. Partizipation ist auch ein Stadtratsziel. Umso überraschender ist es, dass der Stadtrat das Postulat ablehnt. Eigentlich muss man sagen, dass die Stadt den Paragraphen aktuell als Pflicht sieht, die man erfüllen muss, und der Bereich der Partizipation kaum gelebt wird. Das sieht man, wenn man den Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen liest. Natürlich sind immer wieder die gleichen Punkte enthalten. Dass das Tiefbauamt jeweils die gleichen Textbausteine verwendet, ist nicht das Problem. Man merkt aber: Selbst, wenn sich das Tiefbauamt zur Situation vor Ort Gedanken gemacht und nicht einfach Standardsätze verwendet hat, werden die Einwendungen am Ende nicht berücksichtigt. Das ist auch logisch, denn der Projektleitende, der das Projekt über Jahre ausgearbeitet hat, oder die Projektleiterin, die Ideen gewälzt und Studien durchgeführt hat, sind nämlich jene Personen, die die Einwendungen bearbeiten. Bei jeder Einwendung, wo man sagen müsste, dass die Person eigentlich recht hat und man handeln müsste, halst man sich selber Arbeit auf. Deshalb ist es umso menschlicher, dass sich das Tiefbauamt (TAZ) hier in einem Interessenskonflikt befindet. Wie können wir das TAZ aus diesem Interessenskonflikt befreien? In Zürich ist es vom Stadtrat gewollt, dass das Thema Verkehr auf mehrere Departemente aufgeteilt ist. Wir haben somit mehrere Departemente, die die Kompetenz und auch das Fachwissen hätten, sich mit Einwendungen zu befassen. Wir sollten die Ineffizienz nutzen, die der Stadtrat unbedingt durchsetzen wollte. Jene Abteilung, die ein Projekt ausgearbeitet hat, sollte sich nicht mit den Einwendungen befassen müssen. Diese Aufgabe sollte einer anderen Abteilung übertragen werden. Diese Abteilung könnte dann mit der anderen Abteilung Rücksprache halten. So können wir erreichen, dass wir eine ehrliche Mitwirkung haben und dass die Einwendungen und Arbeiten, die sich die Bevölkerung macht, auch ernst genommen werden. Man sollte die Partizipation als Parlament ernst nehmen.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Die beiden Postulierenden verfolgen mit dem Vorstoss ein lobenswertes Ziel. Sie möchten die demokratische Mitwirkung bei Strassenbauprojekten stärken. Sie gehen davon aus, dass die Bevölkerung zu spät zu Wort kommt und die Interessen dann nicht mehr berücksichtigt werden können. Auch nehmen sie an, dass das Tiefbauamt alleine darüber entscheidet, ob eine Einwendung gegen ein Strassenbauprojekt berücksichtigt wird oder nicht. Diese beiden Grundannahmen sind falsch. Gerne erkläre ich den Ablauf: Tiefbauprojekte werden in der Phase der Vorstudie nach Paragraph 13 StrG aufgelegt. Dies ist der frühestmögliche Zeitpunkt. In dieser Phase liegt das Projekt auf Basis einer umfassenden Variantenstudie als grobe Bestvariante vor. Zu*

dieser kann man sich im Rahmen der Planaufgabe nach Paragraph 13 äussern und entsprechende Einwendungen machen. Projekte noch früher zu publizieren, würde nichts bringen, weil man zu jenem Zeitpunkt noch kein Variantenstudium gemacht hat. Tatsächlich wurde die Planaufgabe nach Paragraph 13 bis vor eineinhalb Jahren erst gegen Ende des Vorprojekts gemacht. Dieser Mechanismus war verbesserungswürdig, weil grössere Änderungen damals Auswirkungen auf Kosten und Termine des ganzen Projekts haben konnten. Seit der Überarbeitung des Hauptprozesses im Mai 2021 erfolgt die Planaufgabe nach Paragraph 13 bereits während der Vorstudie. So ist sichergestellt, dass Projekte noch genügend Elastizität aufweisen, damit Einwendungen berücksichtigt werden können. Die Annahme, dass das TAZ alleine über die Einwendungen entscheidet, ist nicht korrekt. Korrekt ist, dass jede Einwendung einzeln durch die beteiligten Dienstabteilungen beziehungsweise durch die Projektteams geprüft wird. Ob ein Projekt überarbeitet werden muss oder nicht, ist kein Kriterium für die Annahme oder Ablehnung einer Einwendung. Ob Projekteinwendungen angenommen oder abgelehnt werden, ist auch kein Gradmesser für die Güte eines Projekts. Darum geht es nicht. Planaufgaben nach Paragraph 13 sollen in erster Linie die demokratische Mitwirkung der Bevölkerung sicherstellen und damit die Wahrung der öffentlichen Interessen. Dank Einwendungen kann die Verwaltung verifizieren, ob ihre Überlegungen zu einem Projekt stimmen. Letztlich sind Änderungen und Anpassungen von Projekten, die aufgrund von externen Inputs geschehen, nichts anderes als professionelles Projektmanagement. Mit «Nachsitzen», wie es im Postulat heisst, hat dies nichts zu tun. Aufgrund der im Mai 2021 gemachten Anpassungen am Hauptprozess und dem beschriebenen sorgfältigen und professionellen Vorgehen der Projektteams, lehnt der Stadtrat die Entgegennahme des Postulats ab.

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): *Auch für mich ist es logisch, dass ich, wenn ich eine Arbeit gemacht habe und eine Einwendung kommt, die Einwendung nicht selber prüfen sollte. Mir wäre es auch nicht recht, wenn meine tolle Arbeit kritisiert würde und ich daraufhin wieder mehr Arbeit hätte. Deshalb ist es wichtig, dass alle Beteiligten über die Bücher gehen können, um die Einwendungen und die gemachte Arbeit genau zu prüfen. Wenn STR Simone Brander sagt, dies würde bereits so gehandhabt, ist offenbar alles in Ordnung. Sie kann somit das Postulat trotzdem annehmen und aufzeigen, wie dies genau abläuft. Die SP unterstützt das Postulat, hofft aber, dass die GLP das Geld, das zusätzlich gebraucht wird, dem Stadtrat auch zuspricht.*

Andreas Egli (FDP): *Der Hinweis von Heidi Egger (SP) auf die zusätzlichen Kosten ist ein Steilpass. Der Vorstoss wird tatsächlich zu mehr Kosten führen. Wenn etwas mehr kostet – es gibt durchaus Bereiche, wo etwas auch mehr kosten darf –, müsste auch ein Mehrwert vorhanden sein. Das Postulat hört sich gut an. Den Bias des «not invented here» gibt es tatsächlich. Die vorliegende Situation ist allerdings etwas weniger davon betroffen. Die Teams sind in der Regel recht Ingenieur lastig aufgestellt. Das macht Sinn, da es in den meisten Fällen um strassenbautechnische Angelegenheiten geht. Bei Paragraph 13 geht es um das Einwendungsverfahren. Dabei handelt es sich um einen Teil des Mitwirkungsverfahrens. Die Bevölkerung erhält die Möglichkeit, ihre Punkte einzubringen und damit vielleicht auch bis zu einem gewissen Grad anzukündigen, wo es allenfalls nachher Einsprachen geben wird. Selbstverständlich ist es im Interesse eines Projektteams, ein Projekt «Einsprachen-fest» zu gestalten. Wenn eine Eingabe im Rahmen von Paragraph 13 Hand und Fuss hat, darf man davon ausgehen, dass das Projektteam darauf achtet. So schön es klingt, dass man eine neutrale Beurteilung möchte: Wer das wirklich neutral beurteilen kann, ist das Gericht. Wenn man sagt, man möchte diese neutrale Beurteilung schon zu einem früheren Zeitpunkt, ist das illusorisch. Die Stadt ist*

per se nicht neutral. Sie ist kein Gericht. Sie hat gewisse Interessen, die politisch getrieben sein mögen. Ob es wirklich Sinn macht, einen zusätzlichen, ziemlich formalen Verbesserungsvorschlag zu machen? Ich glaube nicht daran. Im Postulat heisst es: «Hierfür soll eine zweite Dienstabteilung beratend hinzugezogen werden.» Als Rechtsanwalt bin ich beratend für meine Klienten tätig. Ich gehe davon aus, dass sie mich anstellen, weil sie zu Recht davon ausgehen, dass ich in jenem Gebiet, in dem ich sie berate, tatsächlich mehr weiss als sie selber. Eine zweite Dienstabteilung, die das Projekt nicht erarbeitet hat, ist in der Regel nicht gleich kompetent wie die Dienstabteilung, die das Projekt erarbeitet hat. Dass man sich dann von einer Dienstabteilung beraten lässt, die im Grunde inkompetent ist, macht aus meiner Sicht wenig Sinn. Was heisst übrigens «beratend hinzugezogen»? Wer entscheidet am Ende? Es wird jeweils trotzdem das Projektteam oder die Dienstabteilung sein, die bereits in die Erarbeitung des Projekts involviert war. Der Effekt, den sich die GLP verspricht, wird dann eigentlich ad absurdum geführt. Am Ende haben wir einfach einen Schritt mehr im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens. Wir wissen alle, dass man dieses sehr formell gestalten und mit sehr viel Aufwand betreiben kann, und am Ende sind viele frustriert und es hat viel gekostet. Die Alternative ist, dass man es relativ kurz und knapp hält, wie dies mit dem Einwendungsverfahren nach Paragraph 13 möglich ist. Wer wirklich ein Interesse hat und möchte, dass seine Punkte berücksichtigt werden, muss eine Einsprache ans Gericht machen. Daran wird sich nichts ändern. Wir hätten mit der Idee des Postulats eine zusätzliche bürokratische Hürde, die viel kostet und bei der bereits angekündigt wurde, dass sie mit Stellenprozenten umgesetzt wird, die der Steuerzahler finanzieren darf. Wir lehnen das Postulat ab.

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Auch wir halten die Überlegungen nicht unbedingt für sinnvoll. Wir befürchten, dass es zu einem Zusatzaufwand kommen würde. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich eine andere Dienstabteilung, die sich bisher nicht mit dem Thema befasst hat, in das Thema hineinkniet und die bessere oder objektivere Meinung entwickelt als das Team, das direkt betroffen ist. Abgesehen davon trauen wir den Departementen und Dienstabteilungen etwas zu. Dies entspricht dem Grundprinzip der öffentlichen Verwaltung, wie sie funktionieren sollte. Ohne dieses Vertrauen müsste man noch einige Punkte hinterfragen. Das wäre sicher nicht im Sinn und Zweck unserer Demokratie. Deshalb lehnen wir als Mitte-/EVP-Fraktion das Postulat ab.*

Das Postulat wird mit 75 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

964. 2022/578
Postulat der SP-, Grüne-, GLP-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 16.11.2022:
Ersatzneubau der Personenunterführung beim Bahnhof Altstetten, Gewährleistung einer sicheren Veloführung über den Altstetterplatz und auf den nördlichen Zufahrten

Von der SP-, Grüne-, GLP-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Personenunterführung beim Bahnhof Altstetten eine sichere Ausgestaltung der Veloführung über den Altstetterplatz sowie auf den nördlichen Zufahrten gewährleistet werden kann, die die potentielle Konflikte zwischen Velofahrenden und Fussgänger:innen auf ein Minimum reduziert.

Begründung:

Die Weisung GR Nr. 2022/307, Ersatzneubau Personenunterführung und Neubau Velostation beim Bahnhof Altstetten, befasst sich mit dem Tiefbau auf dem SBB-Areal. Damit die Velounterführung aber ihre volle Wirkung erfüllen kann, sind auch die Zulaufstrecken über den Altstetterplatz und Vulkanstrasse für alle sicher und konfliktfrei auszugestalten.

Der Anbindung aller Velorouten (gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan und kantonale Veloschnellroute) ist lückenlos zu gewährleisten.

Mitteilung an den Stadtrat

965. 2022/579
Postulat der SP-, Grüne-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 16.11.2022:
Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten, Realisierung von mindestens 1500 Veloabstellplätzen im Perimeter westlich der Publikumsanlagen der SBB

Von der SP-, Grüne-, AL- und Die Mitte/EVP-Fraktion ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei der weiteren Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten mindestens 1500 ober- und unterirdische Veloabstellplätze im Perimeter westlich der Publikumsanlagen der SBB realisiert werden können.

Begründung:

In der Weisung GR Nr. 2022/307, Ersatzneubau Personenunterführung und Neubau Velostation beim Bahnhof Altstetten, sind im Zusammenhang mit der Personenunterführung 520 Veloabstellplätze vorgesehen. Diese Anzahl entspricht in etwa der heute vorhandenen Anzahl Veloabstellplätze. Wie in der Weisung ausgeführt wird, sind die Veloabstellplätze schon heute stark ausgelastet. Mit einer weiteren Zunahme der Veloparkierenden werde gerechnet.

Mit der Realisierung der Veloinfrastrukturen gemäss Richtplan wird die Nachfrage rasant zunehmen.

Diesem zunehmenden Bedarf ist Rechnung zu tragen, damit die Velos nicht den Altstetterplatz oder Publikumsanlagen der SBB verstellen. Es ist darauf zu achten, dass auch eine ausreichende Anzahl oberirdische Veloabstellplätze zur Verfügung steht.

Mitteilung an den Stadtrat

966. 2022/580
Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 16.11.2022:
Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten,
Realisierung einer deutlichen Verbreiterung

Von der SP-, Grüne- und AL-Fraktion ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei der weiteren Projektierung der Personenunterführung West beim Bahnhof Altstetten eine Verbreiterung realisiert werden kann, welche deutlich über die 9m der Bestvariante der Vorstudie hinausgeht. Dabei ist eine Mindestbreite von 6 m für den Veloverkehr in der unterirdischen Anlage vorzusehen, und die Veloroute ist baulich von den Fussgänger:innen zu trennen. Besonderes Gewicht ist auf eine hohe Funktionalität und Sicherheit insbesondere in den Knotenbereichen zu legen. Dazu ist von Beginn an ein spezialisiertes Verkehrsingenieurbüro für Veloinfrastrukturen beizuziehen.

Begründung:

In der Weisung GR Nr. 2022/307, Ersatzneubau Personenunterführung und Neubau Velostation beim Bahnhof Altstetten, ist eine Bestvariante mit einer viel zu geringen Breite präsentiert worden. Auch die Veloroute ist zu schmal. Zudem fehlt jegliche bauliche Abgrenzung zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden. Auch sind die Knotenbereiche bisher mangelhaft ausgestaltet.

Die Zugänge zu den Veloabstellplätzen sind so auszubilden, dass Konflikte bei der Ein- und Ausfahrt vermieden werden können.

Eine Ausgestaltung, die eine hohe Funktionalität und Sicherheit gewährleistet, ist eine zwingende Voraussetzung, damit dieses Bauwerk seinen Zweck erfüllen kann. Dabei ist auch der Beizug von spezialisierten Fachkräften zwingend erforderlich.

Mitteilung an den Stadtrat

967. 2022/581
Postulat von Islam Alijaj (SP) und Selina Frey (GLP) vom 16.11.2022:
Zonenplanänderung Hasenrain, Erhalt einer angemessenen Anzahl Parkplätze für
Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Von Islam Alijaj (SP) und Selina Frey (GLP) ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie eine angemessene Anzahl von Parkplätzen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch nach der Umzonung der Parzelle erhalten werden kann, sodass das Erholungsgebiet Hasenrain weiterhin für alle zugänglich und erreichbar bleibt.

Begründung:

Der Hasenrain ist ein beliebtes Erholungsgebiet. So dient er für verschiedene Freizeit- und Sportaktivitäten und ist gerade für die Bevölkerung aus dem Kreis 9 ein rege genutztes Ausflugsziel. Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit des Hasenrains ist beschränkt, eine ÖV-Verbindung ist nicht vorhanden und wird auch nicht in näherer Zukunft umsetzbar sein. Ein barrierefreier und stufenloser Fussgängerweg ist ebenfalls nicht gegeben und auch beim Ausbau der Fusswege so nicht vorgesehen. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben gar keine andere Wahl als auf das Auto zurückzugreifen. Damit diese Menschen nicht einmal mehr ausgeschlossen werden, ist ein minimales Parkangebot von einigen Parkplätzen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen notwendig.

Mitteilung an den Stadtrat

968. 2022/582
Postulat von Selina Frey (GLP), Serap Kahrman (GLP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 16.11.2022:
Verbesserung der Situation am Fischerweg betreffend zu Fuss Gehenden und Velos mit kurzfristigen Überbrückungsmassnahmen

Von Selina Frey (GLP), Serap Kahrman (GLP) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie man mit kurzfristigen Überbrückungsmassnahmen die angespannte Situation am Fischerweg zwischen FussgängerInnen und (E-)Velos verbessern kann. Es sollen Massnahmen geprüft werden, die zur vorübergehenden Geschwindigkeitsreduktion beitragen z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung und lokale mobile Messstationen wie sie von Quartieren mit Kindern bekannt sind.

Begründung:

Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der starken Mobilitätsauslastung fühlen sich ältere oder mobilitätseingeschränkte AnwohnerInnen nicht mehr wohl bei ihren Spaziergängen. Obwohl schnelle E-Bikes mit gelbem Nummernschild nicht mit eingeschaltetem Motor befahren dürfen, halten sich leider nicht alle daran. Die Plakatkampagne, welche zur Rücksichtnahme auffordert, erreicht leider nicht alle und vor allem die hohen Geschwindigkeiten führen zu gefährlich empfundenen Situationen. Die Nutzungsbedürfnisse um den Fischerweg sind sehr breit von FussgängerInnen, RadfahrerInnen und Eltern mit ihren Kinderwagen oder Laufrädern. Diese Koexistenz soll weiterhin gegeben sein und die angedachten Massnahmen eine kurzfristige Überbrückungsmassnahme darstellen.

Bis das geplante Bauprojekt im Jahr 2023 des Tiefbauamts zu Erleichterung führen kann, ist ein wichtiger Teil der Bevölkerung in ihrem Bewegungsraum eingeschränkt. Darum bitten wir die Verwaltung neue Übergangsmassnahmen zumindest zu testen, alternativ zu der bisherigen Plakatkampagne, welche leider nicht den gewünschten Effekt erzielt.

Mitteilung an den Stadtrat

969. 2022/583
Postulat von Tanja Maag Sturzenegger (AL) und Dr. David Garcia Nuñez (AL) vom 16.11.2022:
200 Stellenprozent für professionelle interkulturelle Übersetzende vor Ort am Stadtspital Zürich

Von Tanja Maag Sturzenegger (AL) und Dr. David Garcia Nuñez (AL) ist am 16. November 2022 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen des vierjährigen Projektprojekts betreffend Finanzierung eines flächendeckenden, niederschweligen, interkulturellen Übersetzungs- und Dolmetscherdienst (IÜDD) 200 Stellenprozent für professionelle interkulturelle Übersetzer*innen am Stadtspital vor Ort geschaffen werden können.

Begründung:

Die rechtlichen Vorgaben des Zürcher Patientinnen- und Patientengesetz verlangen, dass ein Behandlungsgespräch inhaltlich verstanden werden muss, damit die Einwilligung der Patient*innen gültig ist. Dies führt unter anderem dazu, dass der Bedarf an IÜDD am STZ im Vergleich zu den anderen Dienstabteilungen am grössten ist. Dies wird in der Bestandaufnahme im Rahmen der Weisung 2022/286 (sh. Seite 6, Tabelle 1) belegt. Ebenfalls wird gezeigt, dass mehr IÜDD vor Ort als per Telefon zum Einsatz kommen, da die Gesprächsqualität vor Ort besser ist.

Durch Ansprechpersonen vor Ort könnte (zumindest tagsüber) die Hemmschwelle für die Inanspruchnahme professionellen interkulturellen Übersetzungs- und Dolmetscherdienst gesenkt werden. Durch die Konstanz und die Kenntnisse der spitalinternen Strukturen können diese Personen auch effizienter arbeiten. Die in der Motion GR 2029/287 geforderte Niederschwelligkeit wird so besser gewährleistet. Weiter fallen Vorlaufzeit und der personelle Aufwand für das Organisieren einer externen Übersetzenden nach Möglichkeit weg. Einsatzkosten externer Übersetzenden von rund 150 Franken / Stunde auf eine Arbeitswoche von 42h

schlagen mit rund 25'000.- pro Monat zu Buche. Mit dieser Summe liessen sich 200 Stellenprozente gut finanzieren.

Das Ambulatorium der Kinderklinik des STZ pflegt diese Handhabung bereits in der Arbeit mit Kindern, die von der Aoz betreut werden. In den allgemeinen Ambulatorium-Sprechstunden sind laut Angaben aus der Weisung 2022/286 bereits heute IÜDD vor Ort.

Mitteilung an den Stadtrat

Die sechs Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

970. 2022/584

Schriftliche Anfrage von Moritz Bögli (AL) und Tanja Maag Sturzenegger (AL) vom 16.11.2022:

Integrierte Sonderschulung, Situation betreffend Anstellungsbedingungen von Angestellten innerhalb eines Sondersettings, Rückmeldungen und Erfahrungen zum Systemwechsel hin zur Verantwortung der Regelschule und Budgetsituation zu den Sonderschulmassnahmen sowie Administrativ- und Führungsaufwand auf der Ebene Schulleitung

Von Moritz Bögli (AL) und Tanja Maag Sturzenegger (AL) ist am 16. November 2022 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Mit Beginn dieses Schuljahres wurde in den Zürcher Volksschulen die bisherige «Integrierte Sonderschulung in der Verantwortung der Sonderschule» (ISS) durch die «Integrierte Sonderschulung in der Verantwortung der Regelschule» (ISR) ersetzt. Aufgrund dessen sind Heilpädagog*innen in der Integration neu nicht mehr an der Heilpädagogischen Schule (HPS) sondern direkt an der Regelschule und folglich kantonal angestellt. Diese Verschiebung bedeutete massgebliche Änderungen in Anstellungsbedingungen sowie fachliche Praxis für alle in Sonderschulung beschäftigte Menschen. Vor allem im Fall eines Wegzuges eines Kindes mit sonderschulischen Massnahmen während des Schuljahres kann dies grosse Auswirkung nicht nur auf die zuständigen Heilpädagog*innen, sondern auch auf weitere in der Sonderschulung beschäftigten Menschen wie Klassenassistenten oder Therapiepersonal haben, da die Stunden ja im Gegensatz zu den «Integrativen Fördermassnahmen» (IF) an das Kind gebunden sind.

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

1. In GR 2022/477 wurde bereits nach der genauen Anzahl der ISR-Schüler*innen gefragt. Wir bitten wir um eine Auflistung, wie oft in den letzten drei Schuljahren ISR- bzw. ISS- Schüler*innen während einem Schuljahr aus dem Schulkreis weggezogen sind. Kennt der Stadtrat Fälle, in welchen der Wegzug bewusst aufgrund des Settings passiert ist?
2. Mussten dieses Schuljahr Heilpädagog*innen bereits Kündigungen aufgrund eines Wegzuges während dem Schuljahr ausgesprochen werden? Wie oft mussten in den letzten drei Jahren Angestellten mit anderen Funktionen innerhalb eines Sondersettings (z.B. Klassenassistenten, Logopädie, Psychomotorik, Betreuungsperson, etc.) aufgrund eines Wegzuges gekündigt werden?
3. Inwiefern kann die Stadt sicherstellen bzw. minimieren, dass Angestellten, welche von einem Wegzug eines Kindes mit Sonderschulmassnahmen betroffen sind, keine Kündigungen ausgesprochen werden müssen?
4. Bei der HPS wurde im Falle eines Wegzuges falls möglich auf die Bedürfnisse und Wünsche der Mitarbeitenden Rücksicht genommen. Durch die Reduzierung der Ausgleichsmöglichkeiten auf einen Schulkreis ist dies markant schwieriger geworden. Damit riskiert die Stadt in einem Bereich, in dem ausgebildetes Personal schwer zu finden ist, den Verlust dieses Fachpersonals. Inwiefern kann die Stadt deshalb sicherstellen, dass die Bedürfnisse der Angestellten angemessen recht getragen wird?
5. Welche Meinung vertraten die Sozialpartner*innen (z.B. ZLV, VPOD, VSLZH) bezüglich des Wechsels von ISS zu ISR? Gab es bereits Rückmeldungen von KSB, Angestellten oder Sozialpartner*innen seit der Einführung des neuen Systems? Wenn ja, welche?
6. Aus der Praxis hört man immer wieder, dass aufgrund der Budgetierung und der damit verbundenen Begrenzung von Sonderschulmassnahmen einem Kind keine Stunden gesprochen, da bereits ein anderes Kind in der gleichen Klasse Sonderschulmassnahmen hat. Dies, obwohl es sonst die Kriterien eigentlich erfüllen würde. Durch einen Wegzug würde solch ein Kind jedoch gar keine Stunden mehr

bekommen. Sind dem Stadtrat solche Fälle bekannt? Inwiefern sollte die Stadt mit solchen Fällen umgehen? Inwiefern kann die Stadt sicherstellen, dass alle Kinder dieser Stadt die sonderschulische Unterstützung bekommen, die sie benötigen?

7. Durch den Wechsel von ISS zur ISR gibt es neu keine Fachleitung der HPS mehr der Sonderschulfälle. Inwiefern hat sich die Rolle der Fachbereichsleitung ISR an der KSB geändert? Sind die Fachleiter*innen an der KSB ebenfalls ausgebildete Fachpersonen?
8. Bei psychomotorischen oder logopädischen Massnahmen gibt es neu keine Unterscheidung mehr zwischen Therapiepersonal für Regelschulkinder und solche mit sonderschulischen Massnahmen. Die Wartezeiten für einen Therapieplatz für Regelschulkinder sind oft sehr lange. Gibt es weiterhin eine prioritäre Warteliste für ISR-Kinder oder befinden sich alle Kinder auf der gleichen Liste? Wie lange ist die durchschnittliche Wartezeit für einen Therapieplatz (Aufschlüsselung bei zwei Wartelisten)? Wie kann die Stadt dafür sorgen, dass die Wartezeiten für einen Therapieplatz verkleinert werden?
9. Wie wird der vermehrte Administrativ- und Führungsaufwand auf Ebene Schulleitung berücksichtigt?

Mitteilung an den Stadtrat

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 23. November 2022, 17 Uhr.