

## Substanzielles Protokoll 18. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 24. Oktober 2018, 17.00 Uhr bis 20.25 Uhr, im Rathaus

---

Vorsitz: Präsident Martin Bürki (FDP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Elena Marti (Grüne)

Substanzielles Protokoll: Paulina Kerber

Anwesend: 118 Mitglieder

Abwesend: Marcel Bührig (Grüne), Dr. Urs Egger (FDP), Patrick Hadi Huber (SP), Andreas Kirstein (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Dubravko Sinovic (SVP), Raphaël Tschanz (FDP)

---

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

1. Mitteilungen
2. 2018/335 Eintritt von Martina Zürcher (FDP) anstelle der zurückgetretenen Claudia Simon (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
3. 2018/172 GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Claudia Simon (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
4. 2018/369 \* Weisung vom 26.09.2018: STR  
Finanzdepartement, Trimesterbericht II-2018 zu den Global-  
budgets
5. 2018/370 \* Weisung vom 26.09.2018: STP  
Stadtentwicklung Zürich, Verein «ZGF – Zürich Game Festival»,  
Beiträge 2020–2024, Weiterführung und Erhöhung
6. 2018/371 \* Weisung vom 26.09.2018: STP  
Präsidialdepartement, «Verein Zürcher Volksfeste», Anpassung  
GR Nr. 2009/136, Anpassung Eigenleistungen, Bewilligung  
Einnahmeverzicht
7. 2018/372 \* Weisung vom 26.09.2018: STP  
Kultur, «Zurich Film Festival», Beiträge 2019–2022
8. 2018/373 \* Weisung vom 26.09.2018: VGU  
Städtische Gesundheitsdienste, Verein Zürcher Aids-Hilfe  
(ZAH), Beiträge 2019–2022

9.	<u>2018/374</u> *	Weisung vom 26.09.2018: Amt für Städtebau, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Reduktion des Wohnanteils von 90 Prozent auf 0 Prozent, Oberer Heuelsteig, Freie-/Englischviertelstrasse, Zürich-Hottingen, Kreis 7	VHB
10.	<u>2018/379</u> *	Weisung vom 03.10.2018: Tiefbauamt, Negrellisteg, Abschnitt Kanonengasse bis Klingenstrasse, Neubau Gleisüberführung für Fussverkehr, Objektkredit	VTE
11.	<u>2018/380</u> *	Weisung vom 03.10.2018: Sportamt, Hallenbad Altstetten, Bewilligung eines jährlichen Betriebsbeitrags sowie eines Investitionsbeitrags für die Jahre 2019–2023	VSS
12.	<u>2018/375</u> * E	Postulat von Ezgi Akyol (AL) und Anjushka Früh (SP) vom 26.09.2018: Zeitnahe Publikation der von der Sozialbehörde erlassenen Richtlinien und Kriterien sowie der Handlungsanweisungen der Direktion der Sozialen Dienste	VS
13.	<u>2018/377</u> * E	Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Christina Schiller (AL) vom 26.09.2018: Kennzeichnung sämtlicher mobiler und standortgebundener Videoüberwachungskameras	VSI
14.	<u>2018/161</u> * E/A	Postulat von Elena Marti (Grüne) und Anjushka Früh (SP) vom 18.04.2018: Bereitstellung einer Ersatzliegenschaft für das Projekt «Dosen-dealer/Verein Farben für Zürich»	VHB
16.	<u>2017/456</u>	Weisung vom 13.12.2017: Tiefbauamt, Fabrikkanal Spinnerei Manegg, Naturaufwertung, Revitalisierung, Instandsetzung Kanalanlagen, Brücken, Gebietsentwässerung und Ableitungen, Pauschalbeitrag aus dem «naturemade star-Fonds» von ewz (Kraftwerk Letten), Objektkredit	VTE
17.	<u>2018/385</u> E	Postulat von Eduard Guggenheim (AL), Sebastian Vogel (FDP) und 15 Mitunterzeichnenden vom 03.10.2018: Sichtbarmachung der ehemaligen Funktion des Fabrikkanals Spinnerei Manegg	VTE
18.	<u>2018/154</u>	Weisung vom 18.04.2018: Tiefbauamt, Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, Neugestaltung Haltestelle «Morgental», Spreizung Tramgleise, Fussgängerschutzinseln, Bäume, Wertstoffsammelstelle, Objektkredit	VTE
19.	<u>2018/202</u>	Weisung vom 30.05.2018: Tiefbauamt, Baulinienvorlage Staubstrasse, Festsetzung	VTE

- |     |                 |     |  |     |
|-----|-----------------|-----|--|-----|
| 20. | <u>2018/229</u> |     | Weisung vom 20.06.2018:<br>Tiefbauamt, Baulinienvorlage Leimbachstrasse, Festsetzung   | VTE |
| 22. | <u>2017/357</u> | E/A | Postulat von Peter Schick (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom<br>04.10.2017:<br>Aufwertung des Münsterhofs  | VTE |
| 23. | <u>2017/422</u> | A   | Motion der Grüne-Fraktion vom 29.11.2017:<br>Attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fuss-<br>gänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Park-<br>plätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans | VTE |
- \* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

### Persönliche Erklärungen:

Mischa Schiow (AL) hält eine persönliche Erklärung zu der heute dem Stadtrat überreichten Petition des Mieterinnen- und Mieterverbands gegen die Stiftungswillkür im gemeinnützigen Wohnungswesen.

Eduard Guggenheim (AL) hält eine persönliche Erklärung zu den Probebohrungen am Mythenquai zur geplanten Erstellung der Seilbahn der Zürcher Kantonalbank.

## Geschäfte

### 463. **2018/335** **Eintritt von Martina Zürcher (FDP) anstelle der zurückgetretenen Claudia Simon (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 19. September 2018 anstelle von Claudia Simon (FDP 10) mit Wirkung ab 5. Oktober 2018 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Martina Zürcher (FDP 10), Betriebsökonomin UHZ, geboren am 22. Juli 1986, von Zürich/ZH und Trubschachen/BE, Hardeggstrasse 27, 8049 Zürich

- 464. 2018/172**  
**GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Claudia Simon (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**
- Es wird mit Wirkung ab 24. Oktober 2018 gewählt:
- Martina Zürcher (FDP)
- Mitteilung an den Stadtrat und die Gewählte
- 465. 2018/369**  
**Weisung vom 26.09.2018:**  
**Finanzdepartement, Trimesterbericht II-2018 zu den Globalbudgets**
- Zuweisung an die RPK gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018
- 466. 2018/370**  
**Weisung vom 26.09.2018:**  
**Stadtentwicklung Zürich, Verein «ZGF – Zürich Game Festival», Beiträge 2020–2024, Weiterführung und Erhöhung**
- Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018
- 467. 2018/371**  
**Weisung vom 26.09.2018:**  
**Präsidialdepartement, «Verein Zürcher Volksfeste», Anpassung GR Nr. 2009/136, Anpassung Eigenleistungen, Bewilligung Einnahmeverzicht**
- Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018
- 468. 2018/372**  
**Weisung vom 26.09.2018:**  
**Kultur, «Zurich Film Festival», Beiträge 2019–2022**
- Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018
- 469. 2018/373**  
**Weisung vom 26.09.2018:**  
**Städtische Gesundheitsdienste, Verein Zürcher Aids-Hilfe (ZAH), Beiträge 2019–2022**
- Zuweisung an die SK GUD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018

**470. 2018/374**

**Weisung vom 26.09.2018:**

**Amt für Städtebau, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Reduktion des Wohnanteils von 90 Prozent auf 0 Prozent, Oberer Heuelsteig, Freie-/Englischviertelstrasse, Zürich-Hottingen, Kreis 7**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018

**471. 2018/379**

**Weisung vom 03.10.2018:**

**Tiefbauamt, Negrellisteg, Abschnitt Kanonengasse bis Klingenstrasse, Neubau Gleisüberführung für Fussverkehr, Objektkredit**

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018

**472. 2018/380**

**Weisung vom 03.10.2018:**

**Sportamt, Hallenbad Altstetten, Bewilligung eines jährlichen Betriebsbeitrags sowie eines Investitionsbeitrags für die Jahre 2019–2023**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018

**473. 2018/375**

**Postulat von Ezgi Akyol (AL) und Anjushka Früh (SP) vom 26.09.2018:**

**Zeitnahe Publikation der von der Sozialbehörde erlassenen Richtlinien und Kriterien sowie der Handlungsanweisungen der Direktion der Sozialen Dienste**

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

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist das Postulat dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**474. 2018/377**

**Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Christina Schiller (AL) vom 26.09.2018:**

**Kennzeichnung sämtlicher mobiler und standortgebundener Videoüberwachungskameras**

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

Andreas Egli (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**475. 2018/161**

**Postulat von Elena Marti (Grüne) und Anjushka Früh (SP) vom 18.04.2018:  
Bereitstellung einer Ersatzliegenschaft für das Projekt «Dosendealer/Verein  
Farben für Zürich»**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Elena Marti (Grüne) vom  
3. Oktober 2018 (vergleiche Beschluss-Nr. 421/2018)

Die Dringlicherklärung wird von 67 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von  
63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

**476. 2017/456**

**Weisung vom 13.12.2017:  
Tiefbauamt, Fabrikkanal Spinnerei Manegg, Naturaufwertung, Revitalisierung,  
Instandsetzung Kanalanlagen, Brücken, Gebietsentwässerung und Ableitungen,  
Pauschalbeitrag aus dem «naturemade star-Fonds» von ewz (Kraftwerk Letten),  
Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Naturaufwertungsmassnahmen und die Revitalisierung der offen geführten Ober- und Unterwasserkanäle, für den neuen Fussweg auf der Höhe der SZU-Haltestelle «Zürich-Leimbach», für die Instandsetzung und den teilweisen Ersatz der Ober- und Unterwasserkanalanlagen, der Brücken, der Ableitungen in die Sihl und des Tunnels ab dem Greencity-Areal bis zum Portal des Unterwasserkanals, für die Instandsetzung des Auslaufbauwerks, für die neue Rohrdrossel am Einlaufbauwerk, für die Grünpflege der Initialbepflanzung, für den Ersatz der Fischaufstiegshilfe und die neue Fischabstiegshilfe sowie für die baulichen Massnahmen im Bereich des bestehenden Wehrs einschliesslich des zugehörigen Einlaufbauwerks oder für die neue Leitung mit Einlaufbauwerk vom Bereich des bestehenden Wehrs bis zur ARA Sihltal im Projekt «Fabrikkanal Spinnerei Manegg» wird ein Objektkredit von Fr. 12 500 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017).
2. Aus den Mitteln des «naturemade star-Fonds» von ewz (Kraftwerk Letten) wird für Naturaufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen ein Pauschalbeitrag von Fr. 750 000.– als Beitrag an die Gesamtkosten gemäss Ziff. I.1 bewilligt. Die Entnahme aus dem Fonds untersteht nicht der Mehrwertsteuer.
3. Die Ziffern 1 und 2 vorstehend stehen unter dem Vorbehalt der Erteilung der neuen Konzession des Kantons für ein Wasserrecht sowie der nötigen Durchleitungsrechte zugunsten der Stadt im Bereich des Greencity-Areals.
4. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Matthias Probst (Grüne):** Bei der vorliegenden Weisung geht es um einen alten Fabrikkanal im Kreis 2. Etwas oberhalb der Greencity wird aus der Sihl Wasser entnommen, das dann durch die alte Spinnerei fliesst. Das Wasser passiert einen Kanal unterhalb des Geländes und fliesst danach wieder zurück in die Sihl. Früher gab es einige solcher

*Nutzungen im Sihltal, die hier beschriebene ist aber eine der letzten, die noch erhalten ist. Auch wenn man sich im Greencity bemühte, Wasserkraft zu nutzen, erhielt man keine Konzession. Der Kanton erachtete die Mengen als nicht signifikant und empfand es als wichtiger, dass in der Sihl genügend Wasser für die Fische und andere Tiere fliesst. In einem Rettungsversuch bemühte man sich deshalb um eine Konzession für eine Restwassernutzung, damit im Kanal wenigstens ein bisschen Wasser fliesst und nicht ein stehendes Gewässer entsteht, das irgendwann zu stinken beginnt. Der Kanal ist ein wichtiges Biotop. Aus ökologischer Sicht ist der Kanal erhaltenswert, weil man entlang des Kanals eine hohe Vielfalt an Kleintieren und Pflanzen findet und auch aus historischer Sicht ist eine Nutzung interessant. Aufgrund einer Baustelle musste man sich etwas beeilen, den Kanal überhaupt noch zu retten, da er sonst unterbrochen worden wäre. Die Stadt erreichte in einer einmaligen Rettungsaktion, dass man einen Tunnel bauen konnte, so dass der Ober- und Unterlauf weiterhin verbunden sind. Es ginge nun darum, die restlichen Bauwerke wieder in Stand zu setzen. Ältere Tunnel müssen saniert werden, der Uferbereich muss neu gemacht werden und auch der Kanal an sich soll ein wenig umgestaltet werden. Ein ganzer Strauss an Nebenprojekten, inklusive Fussweg, wird umgesetzt, um der Anlage wieder einen neuen Wert geben zu können. Wir haben vor, insgesamt 12,5 Millionen Franken zu investieren. Dazu kommt ein kleiner Beitrag aus dem Fond des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz), der die Sanierung mitfinanziert. Die Kommission nahm vor Ort einen Augenschein und stellte viele Fragen insbesondere zur Wasserkraftnutzung, die an diesem Ort eigentlich angedacht war, sich aber nicht lohnte. Schliesslich überzeugte das Gesamtprojekt und die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, dem Projekt zuzustimmen. Wir werden den Betrag aber nur unter dem Vorbehalt sprechen, dass die Konzession für die Restwassermenge erteilt wird. Wir gehen aber von diesem Fall aus und erhielten auch entsprechende Hinweise. Wäre dies aber nicht der Fall, müsste man den Kanal leider zuschütten.*

Der Ratspräsident beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Aus den Mitteln des «naturemade star-Fonds» von ewz (Kraftwerk Letten) wird für Naturaufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen ein Pauschalbeitrag von Fr. 750 000.– als Beitrag an die Gesamtkosten gemäss Ziff. 1 bewilligt. Die Entnahme aus dem Fonds untersteht nicht der Mehrwertsteuer.

Der Rat stimmt dem Antrag des Ratspräsidenten stillschweigend zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–4

Die SK TED/DIB beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–4.

Zustimmung: Präsident Matthias Probst (Grüne), Referent; Marianne Aubert (SP), Niyazi Erdem (SP), Renate Fischer (SP) i. V. von Vizepräsident Michael Kraft (SP), Andreas Kirstein (AL), Markus Kunz (Grüne), Elisabeth Schoch (FDP), Ronny Siev (GLP), Dubravko Sinovic (SVP), Michel Urben (SP), Sebastian Vogel (FDP)

Abwesend: Guido Hüni (GLP), Roger Tognella (FDP)

Aufgrund des vorhergehenden Beschlusses wird über die bereinigten Dispositivziffern 1–4 abgestimmt.

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 111 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

1. Für die Naturaufwertungsmassnahmen und die Revitalisierung der offen geführten Ober- und Unterwasserkanäle, für den neuen Fussweg auf der Höhe der SZU-Haltestelle «Zürich-Leimbach», für die Instandsetzung und den teilweisen Ersatz der Ober- und Unterwasserkanalanlagen, der Brücken, der Ableitungen in die Sihl und des Tunnels ab dem Greencity-Areal bis zum Portal des Unterwasserkanals, für die Instandsetzung des Auslaufbauwerks, für die neue Rohrdrossel am Einlaufbauwerk, für die Grünpflege der Initialbepflanzung, für den Ersatz der Fischaufstiegshilfe und die neue Fischabstiegshilfe sowie für die baulichen Massnahmen im Bereich des bestehenden Wehrs einschliesslich des zugehörigen Einlaufbauwerks oder für die neue Leitung mit Einlaufbauwerk vom Bereich des bestehenden Wehrs bis zur ARA Sihltal im Projekt «Fabrikkanal Spinnerei Manegg» wird ein Objektkredit von Fr. 12 500 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017).
2. Aus den Mitteln des «naturemade star-Fonds» von ewz (Kraftwerk Letten) wird für Naturaufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen ein Pauschalbeitrag von Fr. 750 000.– als Beitrag an die Gesamtkosten gemäss Ziff. 1 bewilligt. Die Entnahme aus dem Fonds untersteht nicht der Mehrwertsteuer.
3. Die Ziffern 1 und 2 vorstehend stehen unter dem Vorbehalt der Erteilung der neuen Konzession des Kantons für ein Wasserrecht sowie der nötigen Durchleitungsrechte zugunsten der Stadt im Bereich des Greencity-Areals.
4. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 31. Oktober 2018 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 31. Dezember 2018)

**477. 2018/385**

**Postulat von Eduard Guggenheim (AL), Sebastian Vogel (FDP) und 15 Mitunterzeichnenden vom 03.10.2018:**

**Sichtbarmachung der ehemaligen Funktion des Fabrikkanal Spinnerei Manegg**

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

***Eduard Guggenheim (AL)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 446/2018): Gemeinsam mit Sebastian Vogel (FDP) reichte ich das Postulat ein, in dem wir die Erweiterung um ein kleines Kunstwerk beim Auslauf des Fabrikkanal fordern. Die Sanierung ist teuer, aber funktional, denkmalpflegerisch sinnvoll und beinhaltet eine Naturschutzaufwertung. Der Wasserlauf verläuft parallel zur Sihl und die ehemalige Funktion ist nicht mehr ersichtlich. Der Kanal wurde vor etwa 150 Jahren gebaut und versorgte ursprünglich die Spinnerei Manegg und auch die ehemalige Papierfabrik beim heutigen Sihlcity mit Kraft. Der Auslauf des Kanals befindet sich heute beim sogenannten «Tragonerbrunnen», wo das Wasser in die Sihl plätschert. Es gibt gemauerte Öffnungen in den alten Stützwänden und ich vermute deshalb, dass früher ein Aquädukt über die Sihl gebaut war. Wir wollen sichtbar machen, dass ein Kanal dazu da ist, Kraft zu produzieren und möchten deshalb am Ende des Kanals ein kleines, auch für Kinder geeignetes, Kunstwerk aufbauen. Ich stelle mir etwas Ähnliches wie die Spindel beim Zoo Zürich oder die Installation auf dem Barfüsserplatz in Basel vor. Damit soll gezeigt werden, dass Wasser antreibt und Kraft generiert. Um die Verhältnismässigkeit zu den*



*Sanierungskosten zu wahren, haben wir mit gut 100 000 Franken gerechnet, um Ideen zu sammeln und diese auch umzusetzen. Wir bekamen von verschiedenen Seiten Unterstützung zugesagt. Es wäre schön, wenn wir mit einer Installation am Ende des Kanals aufzeigen könnten, weshalb es den Kanal überhaupt gibt.*

**Heinz Schatt (SVP)** begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion gestellten Ablehnungsantrag: Die SVP stimmte der Weisung zur Sanierung des Fabrikkanals Manegg zu. Mit dem Begleitpostulat von Eduard Guggenheim (AL) und Sebastian Vogel (FDP), mit der sie ein Kunstwerk, ein Wasserrad oder ein Kinderspielplatz zur Sichtbarkeit der ehemaligen Funktion des Kanals fordern, haben wir aber Mühe. Uns stellt sich die Frage, was ein Kinderspielplatz mit einem Fabrikkanal zu tun hat und ob überhaupt Bedarf an einem Kinderspielplatz besteht – nachdem die Ersteller von Green-city vermutlich bereits sehr viel Geld in solche investieren mussten. Die Kosten werden gemäss Postulanten als marginal bezeichnet. Es fragt sich aber auch, wie sie die Höhe der Kosten kennen können, wenn sie gar nicht genau wissen, was sie überhaupt bauen wollen. Zusätzlich zu den 12,5 Millionen Franken soll noch mehr Geld für einen Spielplatz, ein Wasserrad oder ein Kunstwerk ausgegeben werden, die nicht benötigt werden. Auch die Machbarkeit und Sicherheitsfragen sind noch nicht geklärt. Das Postulat ist in unseren Augen ein Paradebeispiel für Partikularinteressen und Mikromanagement des Gemeinderats, das die städtischen Kosten in die Höhe treibt. Jeder kann dem Fabrikkanal entlanggehen und dabei wunderbar sehen, wie das Wasser den Kanal hinunterfließt. Dafür braucht es keine Installation. Die SVP ist für einen haushälterischen Umgang mit öffentlichen Geldern. Das geforderte Projekt ist überflüssig und wir werden das Postulat deshalb ablehnen.

Das Postulat wird mit 91 gegen 17 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**478. 2018/154**

**Weisung vom 18.04.2018:**

**Tiefbauamt, Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, Neugestaltung Haltestelle «Morgental», Spreizung Tramgleise, Fussgängerschutzinseln, Bäume, Wertstoffsammelstelle, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Für das Bauvorhaben Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. 3 198 000.– (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

- a) Für die Ausgestaltung der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in Fahrtrichtung stadtauswärts als Kap-Haltestelle einschliesslich der neuen Lichtsignalanlage bei der Liegenschaft Nr. 36 und der neuen Mittelinsel, für die dadurch bedingte Neuausrichtung der Strassenränder, für den neuen Radstreifen zwischen der Kilchberg- und der Kalchbühlstrasse, für die Velo-Querungshilfe auf der Höhe der Mutschellenstrasse, für die Velomarkierungen und die drei neuen Sitzgelegenheiten im Kap-Haltestellenbereich, die neuen Fussgängerschutzinseln auf der Höhe der Liegenschaft Albisstrasse Nr. 62 und Mutschellenstrasse Nr. 197, für die Umgestaltung des Einmündungsbereichs der Tannenrauchstrasse mit der Neuordnung der Längsparkierung auf dem südseitigen Gehweg, für die neuen Bäume sowie für die

unterirdische Wertstoffsammelstelle Fr. 1 602 000.–. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

- b) Für die Spreizung der Tramgleise infolge der Neugestaltung der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in beiden Fahrtrichtungen einschliesslich des damit zusammenhängenden Versetzens der Fahrleitungen, für die neue Normwarehalle der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in Fahrtrichtung stadtauswärts und für die Ergänzung der VBZ-Rohranlage zwischen den Liegenschaften Albisstrasse Nrn. 59–81 Fr. 1 596 000.–. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Eduard Guggenheim (AL):** *Das Quartier Wollishofen hat eigentlich kein Quartierzentrum. Dies unter anderem, weil es historisch aus einzelnen Weilern bestand und deshalb keinen Dorfkern hatte. Das Morgental entwickelt sich aber seit 1900 zum zentralen Platz in Wollishofen. Heute finden Sie am Morgental sowohl eine Tramhaltestelle als auch eine Busstation. Zudem ist das Morgental eine Kreuzung verschiedener Individualverkehrsströme. Die heutige Situation verhindert die Entwicklung vom Morgental zu einem vollwertigen Zentrum. Die Albisstrasse ist zudem eine überkommunal klassierte Strasse und im regionalen Richtplan als Veloroute festgelegt. Seit 40 Jahren gibt es im Quartier Bestrebungen, die chaotischen und gefährlichen Zustände am Morgental endlich zu verbessern und ein würdiges Quartierzentrum zu erschaffen. Aus diesen Bestrebungen bildeten sich die Umweltaktion Zürich 2 und die Überparteiliche Verkehrskommission (ÜVK) Zürich Kreis 2. Das Tiefbauamt unterstützte die Bestrebungen damals noch mit STR Ruedi Aeschbacher. Vor kurzem wurde der Strassenraum der Mutschellenstrasse im Bereich zwischen Morgental bis fast an die Staubstrasse fertig umgestaltet und wesentlich verbessert. Mit dem hier vorliegenden Bauvorhaben soll der zweite Teil der Ausführung erfolgen. Das bereinigte Projekt bewegt sich im Rahmen des Konzepts «Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren» (Quarz). Im Wesentlichen ist vorgesehen, dass die Tramgleise gespreizt werden, die zusammengelegte Tram- und Bushaltestelle nur stadtauswärts als Kap-Haltestelle ausgebildet und ein Lichtsignal installiert wird. Für Tram und Bus werden kombinierte Haltekanten eingebaut, damit die Anforderungen der Behindertengängigkeit erfüllt sind. Es werden neue Fussgängerschutzinseln gebaut, die Strassenbeläge ersetzt, eine Abfallsammelstelle eingerichtet und fünf Bäume gepflanzt. Auf dem neu sehr breiten Trottoir im Bereich der Kap-Haltestelle bergaufwärts wird ein Veloweg kreiert. Mit der Umgestaltung der Albisstrasse wird es möglich, die Buslinie bis zum Bahnhof Wollishofen zu verlängern. Die Arbeiten beginnen im 2019 und sollen noch im selben Jahr beendet werden. Die bereits für den 19. September 2018 traktandierte Weisung konnte wegen der neuen Regelung «Kein Mischverkehr auf Trottoirs» damals nicht abgeschlossen werden. In einer Stellungnahme hielt die Dienstabteilung Verkehr (DAV) aber fest, dass den verschiedenen Parkplätzen hinter der Kap-Haltestelle sowieso eine Zufahrtmöglichkeit gewährleistet werden muss, sodass, wie von Anfang an geplant, gebaut werden kann.*

Kommissionsminderheit:

**Stephan Iten (SVP):** *2009 präsentierte die Altstadträtin Ruth Genner eine Weisung mit zwei Kap-Haltestellen bei der Tramhaltestelle Morgental. Schon damals lehnte die SVP die Weisung wegen den Kap-Haltestellen ab, während alle anderen Parteien der Weisung zustimmten. Der Kanton war aber derselben Ansicht wie die SVP und bewilligte die beiden Kap-Haltestellen nicht. Ich hoffe, dass sich dieses Vorgehen der Regierung bei diesen vielen utopischen Vorstössen wiederholen wird. Altstadträtin Ruth Genner*

war damals vor lauter Abneigung gegen das Auto so geblendet, dass die kantonale Behörde dem städtischen Tiefbauamt (TAZ) unter die Arme greifen musste und eine Kompromisslösung mit dem TAZ ausarbeitete. Selbst dieser Kompromisslösung kann die SVP nicht zustimmen, weil sie immer noch eine Kap-Haltestelle als künstliche Behinderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beinhaltet. Man kann heute gut neben der Haltestelle in beide Richtungen auf separaten Spuren fahren. Neu soll ein Lichtsignal den MIV abbremsen. Als Folge muss man hinter Tram und Bus warten und ihnen dann hinterherfahren. Was genau stört Sie daran, dass man heute problemlos auf separaten Spuren aneinander vorbeikommt? Mit der Begründung der Lärmschutzmassnahme wird eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h vorgenommen, obwohl die Strasse mit neuem Deckbelag saniert wird. Man hätte hier auf «Flüsterbeläge» setzen können, die genauso als Lärmschutzmassnahme akzeptiert werden. Die Stadt montiert für eine Million Franken Steuergelder Lärmschutzfenster, obwohl die Häuser schon lange sanierungsbedürftig sind. Ich verstehe nicht, wie man einer solchen Weisung zustimmen kann. Bei der Verbreiterung der Bederbrücke meinte die GLP, dass sie Kap-Haltestellen nur stadteinwärts akzeptiert, damit die Autos stadtauswärts schnellst möglich aus der Stadt verschwinden – sie stimmt der Weisung heute aber zu. Wie die FDP der Weisung zustimmen kann, ist mir genauso ein Rätsel. In der Weisung steht wortwörtlich «Die Sanierungsmassnahmen könnten auch unabhängig von der Ausgestaltung der Tram- und Bushaltestelle Morgental in Fahrtrichtung stadtauswärts als Kap-Haltestelle mit Lichtsignalanlage und neuer Mittelinsel (...) ausgeführt werden.» Gegen eine Sanierung spricht nichts, aber dafür braucht es keine Weisung und auch keinen Gemeinderatsbeschluss. Man sollte den Status Quo beibehalten und nicht unnötige neue Kap-Haltestellen erstellen.

Weitere Wortmeldungen:

**Andreas Egli (FDP):** Grundsätzlich gilt es zu sagen, dass bei der Kreuzung sowohl die Werkleitungen wie auch der Belag seit Jahren in einem schlechten Zustand sind und deshalb immer wieder daran gearbeitet wurde. Wenn es nicht von linksgrüner Seite die Zwängerei für zwei Kap-Haltestellen gegeben hätte, hätten wir das Projekt – das einen Kompromiss zwischen der Stadt und der Kantonsregierung darstellt – früher behandeln können. Vor diesem Hintergrund sind wir mit dem Projekt trotz aller Kritik einverstanden. Kritisieren könnte man die Tempo-30-Zone, die doch etwas gar gross ausfiel. Wie bereits von Stephan Iten (SVP) erwähnt, werden auch die Fenster teuer saniert. Letztlich ist die Weisung aber ein Kompromiss und wir von der FDP sind kompromissbereit und unterstützen die Weisung.

**Res Marti (Grüne):** Die aktuelle Verkehrssituation ist gefährlich. Es ist eng, relativ steil, komplex und es hat viel Verkehr. Es kommt zu entsprechend vielen Unfällen. Aus diesem Grund war ursprünglich auch eine beidseitige Kap-Haltestelle angedacht, leider stellte sich der Kanton aber dagegen und so bleibt uns nur der schlechte Kompromiss einer einseitigen Kap-Haltestelle. Das Projekt hat auch weitere negative Aspekte. Wieder wird nur lückenhaft etwas für die Velos realisiert und ein Quarz entsteht bei der jetzigen Lösung effektiv nicht. Es ist weiterhin einfach eine Haltestelle. Wir sind nicht glücklich mit diesem Projekt, aber wir akzeptieren den Kompromiss. Die Argumentation, dass Autos an der Haltestelle behindert werden, ist schlicht falsch. Der MIV muss nur noch auf das Wegfahren des Trams warten, statt auch noch die Fussgänger, die die Strasse überqueren, abzuwarten. Wir versuchen die Stadt zu verbessern – wenn auch wie in diesem Projekt in sehr kleinen Schritten.

**Eduard Guggenheim (AL):** Die AL unterstützt die Vorlage in der vollen Übereinstimmung des Votums von Res Marti (Grüne). Man hätte das Problem aus Sicht des Quar-

*tiers und der Fussgänger schöner lösen können. Es ist jetzt aber immerhin nach jahrzehntelanger Planung eine Verbesserung und es wird wahrscheinlich noch mehr Verbesserungen brauchen. Es fehlt beispielsweise die Fortsetzung nach der Tannenrauchstrasse bei der Einmündung in die Albisstrasse. Es ist schwierig von dort in die Kalchbühlstrasse abzubiegen. Es ist deshalb wünschenswert, diese Ecke nochmal genau zu betrachten. In der Kommission wurde dieses Thema aber bereits angesprochen.*

**Stephan Iten (SVP):** *Ich weiss nicht, ob es Res Marti (Grüne) akzeptiert hätte, wenn auch die Velos auf der Kap-Haltestelle hinter den Autos hätten herfahren müssen. Ich verstehe nicht, weshalb die einen etwas akzeptieren müssen, während die anderen freie Fahrt haben. Andreas Egli (FDP) muss die Schuld bei der Verzögerung nicht auf die Anderen abschieben, sie stimmten ja damals den zwei Kap-Haltestellen zu und sind genauso mitschuldig an der Verzögerung.*

**Res Marti (Grüne):** *Zu Stephan Iten (SVP): mir wäre es auch lieber, die Velos würden überall auf der Fahrbahn fahren, auch an dieser Stelle. Es hat aber schlicht zu wenig Platz zwischen den Tramschienen und der Tramhaltestelle. Für andere Vorschläge bin ich aber gerne offen.*

#### Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Eduard Guggenheim (AL), Referent; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Pablo Bünger (FDP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit:	Präsident Stephan Iten (SVP), Referent; Christoph Marty (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 99 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für das Bauvorhaben Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. 3 198 000.– (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

- a) Für die Ausgestaltung der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in Fahrtrichtung stadtauswärts als Kap-Haltestelle einschliesslich der neuen Lichtsignalanlage bei der Liegenschaft Nr. 36 und der neuen Mittelinsel, für die dadurch bedingte Neuausrichtung der Strassenränder, für den neuen Radstreifen zwischen der Kilchberg- und der Kalchbühlstrasse, für die Velo-Querungshilfe auf der Höhe der Mutschellenstrasse, für die Velomarkierungen und die drei neuen Sitzgelegenheiten im Kap-Haltestellenbereich, die neuen Fussgängerschutzinseln auf der Höhe der Liegenschaften Albisstrasse Nr. 62 und Mutschellenstrasse Nr. 197, für die Umgestaltung des Einmündungsbereichs der Tannenrauchstrasse mit der Neuordnung der Längsparkierung auf dem südseitigen Gehweg, für die neuen Bäume sowie für die

unterirdische Wertstoffsammelstelle Fr. 1 602 000.–. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

- b) Für die Spreizung der Tramgleise infolge der Neugestaltung der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in beiden Fahrtrichtungen einschliesslich des damit zusammenhängenden Versetzens der Fahrleitungen, für die neue Normwarthalle der Tram- und Bushaltestelle «Morgental» in Fahrtrichtung stadtauswärts und für die Ergänzung der VBZ-Rohranlage zwischen den Liegenschaften Albisstrasse Nrn. 59–81 Fr. 1 596 000.–. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 31. Oktober 2018 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 31. Dezember 2018)

**479. 2018/202**

**Weisung vom 30.05.2018:**

**Tiefbauamt, Baulinienvorlage Staubstrasse, Festsetzung**

Antrag des Stadtrats

1. Die Baulinien der Staubstrasse zwischen der Etzel- und Mutschellenstrasse sowie der Etzelstrasse im Bereich der Einmündung Staubstrasse werden gemäss Vorlage des Stadtrats, Baulinienplan Nr. 2018–06, abgeändert, gelöscht und neu festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, untergeordnete Änderungen am Baulinienplan Nr. 2018–06 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Rekursen oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich zu veröffentlichen.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Sarah Breitenstein (SP):** *Mehrere private Grundeigentümer haben für die Baulinie entlang der Staubstrasse zwischen der Etzel- und Mutschellenstrasse ein privates Gesuch um Anpassung der Baulinie an die heutigen Gegebenheiten gestellt. Hintergrund ist die beabsichtigte Sanierung oder der allfällige Ersatz der Liegenschaften und eine nicht mehr zeitgemässe Baustruktur. Die heutige Baulinie schränkt die bauliche Entwicklung der Liegenschaften übermässig stark ein. Die Staubstrasse ist eine Quartierstrasse. Die Baulinie wurde 1899 festgesetzt, der Ausbau der Staubstrasse erfolgte dann aber nicht im vorgesehenen Rahmen. Die asymmetrische Linienführung führte dazu, dass die südlich angrenzenden Grundstücke einen Baulinienabstand von bis zu sieben Metern aufweisen. Der Stadtrat prüfte die Revision und stellte fest, dass die Baulinie auf vier Meter reduziert werden kann. Gleichzeitig soll auch die Baulinie im Kreuzungsbereich der Staubstrasse parallel zur bestehenden Strasse neu festgesetzt werden. Die Kommission prüfte die neue Festsetzung der Baulinie und die Mehrheit sieht keinen Grund, der Verschiebung nicht zuzustimmen. Die heutige Situation ist für die Grundeigentümer mit einer unverhältnismässigen Einschränkung verbunden. Im Rahmen einer Werkleitungssanierung ist auch die Sanierung der Strasse geplant. Geplant ist, dass das Trottoir im Bereich der Kreuzung Staub- und Etzelstrasse zu Lasten der Fahrbahn verbreitert wird und dort Bäume gepflanzt werden. Dafür ist weder ein Strassenabbau noch ein Landerwerb notwendig. Auch längerfristig besteht kein Bedarf die Verkehrsflächen in diesem Bereich auszubauen. Es sprechen ebenfalls keine städtebaulichen und denkmalpflegerischen*

*Gründe gegen die Anpassung der Baulinie. Da die vorliegenden Massnahmen für die Grundstückseigentümer eine Verbesserung hinsichtlich der Überbaubarkeit darstellt, entsteht auch keine Entschädigungspflicht der Stadt.*

Kommissionsminderheit:

**Eduard Guggenheim (AL):** *Die Baulinienvorlage beinhaltet einige Ungereimtheiten und Unschönheiten. Es fragt sich beispielsweise, weshalb die Baulinienrevision erst jetzt behandelt wird. Vor wenigen Jahren baute man hinter der alten Baulinie fünf Mehrfamilienhäuser. Wäre die Baulinienrevision schon damals vorgenommen worden, hätte man in diesem Bereich eine städtebaulich vernünftiger Lösung finden können. Der Übergang der Staubstrasse hat eine wichtige städtebauliche Funktion, sie ist nämlich direkt auf den Bahnhof Wollishofen ausgerichtet. Die Staubstrasse kreuzt die Etzelstrasse und mit der neuen Baulinienfestsetzung gibt es da weder einen Platz, noch eine anständige Kreuzung. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, weshalb die Baulinie so festgelegt wird. Es fehlt die Anbindung an die alten Baulinien. Am Ende der Strasse hat die Staubstrasse eine rechtwinklige Einmündung in die Mutschellenstrasse. Ohne Not wird dies jetzt geändert und es gibt eine schiefwinklige Einmündung. Dazu kommt die fehlende Mehrwertabschöpfung. Die fünf Neubauten auf der Nordseite haben jetzt keinen Mehrwert, sondern einen verlorenen Gewinn an Fläche, den sie nicht umsetzen können. Die Häuser auf der Südseite wurden in den 30er-Jahren gebaut. Die Baulinie wurde aber schon 1899 vom Regierungsrat festgesetzt. Es gibt also keinen Grund, weshalb man diesen Liegenschaften jetzt mehr Land zur Überbauung zur Verfügung stellen sollte. Es ist eine Ungleichbehandlung und für uns ist nicht nachvollziehbar, wie man zu einer solchen Abänderung kommen kann. Eine bessere Platzierung mit den Baulinien wäre möglich gewesen. Die Situation wurde jetzt aber für Jahre verbaut.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit:	Sarah Breitenstein (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Pablo Bünger (FDP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Christoph Marty (SVP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit:	Eduard Guggenheim (AL), Referent

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 106 gegen 9 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die Baulinien der Staubstrasse zwischen der Etzel- und Mutschellenstrasse sowie der Etzelstrasse im Bereich der Einmündung Staubstrasse werden gemäss Vorlage des Stadtrats, Baulinienplan Nr. 2018–06, abgeändert, gelöscht und neu festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, untergeordnete Änderungen am Baulinienplan Nr. 2018–06 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Rekursen oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich zu veröffentlichen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 31. Oktober 2018 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 31. Dezember 2018)

**480. 2018/229**

**Weisung vom 20.06.2018:**

**Tiefbauamt, Baulinienvorlage Leimbachstrasse, Festsetzung**

Antrag des Stadtrats

1. Die Baulinie der Leimbachstrasse zwischen der Sood- und Wegackerstrasse wird gemäss Vorlage des Stadtrats, Baulinienplan Nr. 2018-19, abgeändert, gelöscht oder neu festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, untergeordnete Änderungen am Baulinienplan Nr. 2018-19 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Rekursen oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich zu veröffentlichen.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferentin:

**Heidi Egger (SP):** *Es geht bei dieser Weisung um die Begradigung einer Baulinie an der Leimbachstrasse. Die Baulinien der Leimbachstrasse wurden 1928 festgesetzt. Sie wurden 1936 wegen der starken Verkehrszunahme revidiert und entsprechend angepasst. Aus dieser Zeit stammt der Baulinienrücksprung im Bereich der Liegenschaft Leimbachstrasse 66. Man wollte damals die Baustruktur schonen und das Haus steht deshalb direkt an der Strasse. Weil man jetzt neu bauen will, kann die Baulinie begradigt und an die Strassenführung angepasst werden. Damit wird sichergestellt, dass nicht mehr bis an die Trottoirkante gebaut wird und die neuen Baukörper können besser der Strasse nach angeordnet werden. Die Revision der Baulinie an der Leimbachstrasse ist im Interesse aller Beteiligten. Für die Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ), die dort Neubauten errichten will, ergeben sich durch die Anpassung bessere Möglichkeiten für die Baukörpersetzung entlang der Leimbachstrasse. Andererseits stehen die parallel zur Strasse ausgerichteten Baufluchten im öffentlichen Interesse einer guten Raumsicherung und ordentlichen Gestaltung. Die Baulinie an der Leimbachstrasse wird zwischen der Einmündung Soodstrasse und Wegackerstrasse in der vorherrschenden Baulinienflucht der Leimbachstrasse und parallel zum Strassenverlauf weitergeführt oder neu festgesetzt. Der Strassenabstand beträgt in diesem Bereich neu durchgängig 2,5 Meter.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Zustimmung: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Pablo Büniger (FDP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Christoph Marty (SVP), Sven Sobernheim (GLP)

Enthaltung: Eduard Guggenheim (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 101 gegen 0 Stimmen (bei 9 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die Baulinie der Leimbachstrasse zwischen der Sood- und Wegackerstrasse wird gemäss Vorlage des Stadtrats, Baulinienplan Nr. 2018-19, abgeändert, gelöscht oder neu festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, untergeordnete Änderungen am Baulinienplan Nr. 2018-19 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Rekursen oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich zu veröffentlichen.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 31. Oktober 2018 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 31. Dezember 2018)

**481. 2017/357**

**Postulat von Peter Schick (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 04.10.2017:  
Aufwertung des Münsterhofs**

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

***Peter Schick (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3365/2017): Mit diesem Postulat fordern wir den Stadtrat auf, zu prüfen, wie der Münsterplatz aufgewertet werden kann. Massnahmen wären beispielsweise Taxiparkplätze, schattenspendende Bäume und ausreichend Sitzmöglichkeiten. Der Münsterhof war letztes Jahr temporär Teil meines Arbeitswegs. Gerade in den warmen Sommermonaten fiel mir auf, dass der Platz menschenleer war. Auf dem leeren Platz bewegte sich nichts. Der Platz wurde nach rund einem Jahr Bauzeit 2016 der Bevölkerung übergeben. Der Münsterplatz wurde vorher anders genutzt und man musste sich damals überlegen, ob man den Platz sanieren und neu nutzen will oder ob man die alte Nutzung weiterführen möchte. In der Stadt gibt es verschiedene Bedürfnisse und so hat sich die Stadt für das jetzige Konzept mit einer offenen Gestaltung ohne Parkplätze entschieden. Es ist ein schöner Platz, aber es fehlen die Leute. Alleine von den Foto-Touristen können die umliegenden Geschäfte nicht leben. Ein Bericht vom Juli letzten Jahres im «Tages-Anzeiger» machte mich aber erst richtig stutzig. In diesem ging man der Aussage von STR Filippo Leutenegger nach, in der er sagte, dass die umliegenden Geschäfte Umsatzeinbussen verzeichneten. Der «Tages-Anzeiger» stellte fest, dass die Geschäfte tatsächlich Umsatzeinbussen verzeichneten und Mitarbeiter entlassen mussten. Auch das Zunfthaus musste die Doppelbelegung des Servierpersonals nachts auf eine Einfachbelegung zurückstufen. Der Platz sei zwar schön, aber nachts wie ausgestorben. Es kann doch nicht sein, dass man einen millionenteuren Platz umgestaltet und die Geschäfte in der Umgebung – auch durch das Jahr Bauzeit – leiden müssen. Meine Befürchtung ist, dass der Platz auf halbem Weg der Entwicklung stecken bleibt. Es fehlt die letzte Etappe, um den Platz lebendig zu gestalten. Deshalb fordern wir den Stadtrat auf, schattenspendende Bäume zu pflanzen. Mit einer ansprechenden Sitzmöglichkeit ergibt das eine Kombination, dank der Menschen verweilen und auch wieder den Weg in die umliegenden Geschäfte finden werden.*

***Eduard Guggenheim (AL)** begründet den namens der AL-Fraktion am 1. November 2017 gestellten Ablehnungsantrag und wandelt ihn in einen Textänderungsantrag um: Das Grundanliegen einer Verbesserung am Münsterhof ist berechtigt. Ich sprach länger*



mit Peter Schick (SVP) über die beste Umsetzung und wir einigten uns auf eine Formulierung, aus der die Textänderung entstand. «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Münsterhof aufgewertet werden kann. Dies zum Beispiel mit der Einrichtung von zwei bis drei Taxi-Standplätzen ausserhalb des Perimeters des Münsterhofs, jedoch in direkter und gut sichtbarer Anordnung, mit schattenspendenden Bäumen auf dem Platz (...)» und «Die Platzgestaltung soll rasch und unverändert gemäss dem ursprünglichen Konzept fertiggestellt werden.» Um den autofreien Münsterhof wurde jahrelang gekämpft. Heute ist er autofrei und wir wollen das beibehalten. Die Taxis müssen aber besser sichtbar angeordnet werden. Man kann Parkplätze, die jetzt für Privatautos gedacht sind, umwandeln und Taxistandplätze daraus machen und diese wiederum in normale Parkplätze umbauen. Der Vorschlag zur Umgestaltung des Platzes durch das Architekturbüro Romero Schaeffle Partner Architekten AG wurde umgesetzt. Die Umsetzung bereits wieder zu verändern, muss verhindert werden. Dazu kommt, dass Romero Schaeffle eine Gruppe von Bäumen vorgesehen hatte, die aber nicht gepflanzt wurden. Die Fertigstellung laut ursprünglichem Konzept kann man nur unterstützen. Es ist ein Problem, dass relativ viele Lieferwagen über den Platz Richtung Bahnhofstrasse fahren, da es einige Meter aus der Bahnhofstrasse Richtung See ein Fahrverbot gibt. Wenn man dieses zehn Meter weiter nach vorne zieht, könnte man die Zulieferung von dort aus vornehmen. Es gibt einige Verbesserungsmöglichkeiten, die wir umsetzen müssen, um den Platz attraktiver zu gestalten. Die SVP sicherte uns im Vorhinein zu, dass Sie den Textänderungsantrag annehmen wird.

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** Ich höre diesen Textänderungsvorschlag zum ersten Mal. Er macht aber aus einem mittelmässigen Postulat ein Schlechtes. Der Platz ist nicht der belebteste Platz der Stadt, er ist aber auch nicht unbelebt. Der Münsterplatz hat mit den Stühlen bereits sehr flexible Sitzmöglichkeiten erhalten, die dem Platz sicher helfen. Andererseits darf man auch nicht vergessen, dass die umliegenden Cafés im Sommer sehr weit auf den Platz stuhlen dürfen. Bei der Schaffung von Taxistellplätzen denke ich zwangsläufig an den Kantonsrat, der das Taxigesetz ändern und markierte Flächen im Strassenraum schaffen möchte. Es gibt in Sichtdistanz bereits genügend Parkplätze. Das Parkhaus Opera wurde unter anderem gebaut, um den Theaterplatz und den Münsterplatz autofrei zu machen. Wir gewinnen nichts dazu, wenn wir dies mit einem Kompromiss wieder aufheben und gewisse Fahrzeuge auf den Platz lassen. Auch wenn der Weihnachtsmarkt dieses Jahr leider nicht stattfindet, glaube ich, dass der Stadtrat sich bewusst ist, dass es Massnahmen braucht. Bäume wären durchaus schön, sie auf einen fertig gepflasterten Platz zu pflanzen, ist jedoch teuer. Wir sind skeptisch, für diesen Platz so kurz nach Bauzeit viel Geld in die Hand zu nehmen. Wir bleiben trotz Textänderung bei der Ablehnung, weil wir glauben, dass man den Platz nicht bereits wieder umpflügen muss, sondern dem Platz seine Zeit geben muss. Gegen Stühle haben wir nichts einzuwenden. Wir möchten aber nicht, dass Bohrmaschinen aufgefahren werden oder gewisse Fahrzeuge den Platz nun doch nutzen dürfen.

**Renate Fischer (SP):** Die Postulanten fordern, dass man den Münsterhof nur wenige Jahre nach seiner Neugestaltung bereits wieder umgestaltet. Dabei geben sie auch bereits an, was sie unter einer Aufwertung verstehen: Bäume, Taxistände und ausreichend Sitzmöglichkeiten. Sie beachten dabei aber nicht, dass das jetzige Konzept in einem partizipativen Verfahren mit Anwohnerinnen und Anwohnern und Gewerbevertretern entwickelt wurde. In fünf Workshops brachten sie damals ihre Ideen und Vorstellungen zur Platzgestaltung ein. Diese Wünsche mit einem Postulat zu übersteuern, scheint uns nicht richtig. Wir sind durchaus der Meinung, dass man das Konzept aus dem Jahr 2015 aufgrund der ersten Erfahrungen anpassen kann. Allerdings aber nur in Zusammenarbeit mit den Betroffenen. Diese müssen wieder in die Anpassungen einbezogen werden

und ihre Vorstellungen einbringen können. Ich empfinde den Platz nicht wie die Postulanten als gleich unbelebt. Es gibt in der Nähe bereits Standplätze für Taxis und die Bäume waren angedacht, man wusste aber wahrscheinlich nicht genau wohin mit ihnen. Ausreichend Sitzmöglichkeiten wurden mittlerweile installiert. Wir beantragen eine Textänderung, die den genannten Umständen Rechnung trägt. Wir möchten offen lassen, welche Massnahmen zu treffen sind. Es ist uns zudem wichtig, dass die Personen, die den Platz nutzen, mitbestimmen können, welche Massnahmen getroffen werden. Wir beantragen deshalb folgende Textänderung: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Münsterhof aufgewertet werden kann. Die Massnahmen sollen im Dialog mit den betroffenen Anwohnern und Gewerbevertretern erarbeitet werden.»

**Ernst Danner (EVP):** Die EVP stimmt dem Postulat in sämtlichen Varianten zu, inbegriffen der ursprünglichen Variante. Als es damals um das Opernhausparking und die Neugestaltung des Münsterhofs ging, stimmten wir begeistert zu. Es war aber schon damals fraglich, was die Auswirkungen auf das Gewerbe sind und wie stark die Belebung des Platzes sein wird. Man stellt nun fest, dass die Auswirkungen eher negativ für die Geschäfte sind. Die Gestaltung finde ich schön, auch wenn die Stühle und Bänke etwas ungenutzt auf dem Platz stehen. Aus unserer Sicht gibt es Potential, den Platz zu beleben. Eine Verkäuferin des ältesten Geschäfts am Münsterplatz sagte mir, sie fände den Platz ausgestorben und es kämen auch weniger Touristen, weil die Touristenbusse nicht mehr auf dem Platz halten dürfen. Wir finden es nicht konzeptwesentlich, wenn im richtigen Mass auch mal ein Trolley oder ein Taxi auf dem Platz halten darf.

**Gabriele Kisker (Grüne):** Ich finde den Platz sehr gelungen und es gibt wenige Plätze, die so gut funktionieren wie der Münsterhof. Ich war selbst dabei, als man den Platz kooperativ plante. Die vorgesehenen Bäume verschwanden im Rahmen der Planung. Ich bin deshalb nicht unglücklich, dass ein Postulat diese wieder einfordert. Taxistände braucht es natürlich keine, aber einige Bäume wären begrüssenswert. Ich möchte den Platz nicht stärker beleben, er ist bereits – wenn auch eher ruhig – belebt. Es ist schön zu sehen, wie morgens Menschen auf der Bank oder auf den Stühlen sitzen und sich unterhalten. Ich möchte keine grundlegende Veränderung des Platzes, aber da wir die Bäume begrüssenswert finden, unterstützen wir das Postulat.

**Stephan Iten (SVP)** ist mit der Textänderung einverstanden: Ich bin etwas erstaunt, dass sich Sven Sobernheim (GLP) für die Kosten der Bäume interessiert. Das könnte daran liegen, dass das Postulat von der SVP eingereicht wurde. Ich erinnere daran, dass wir alle das Baumpostulat der Grünen unterstützten, das im Kreis 4 und 5 mehr Bäume pflanzen möchte. Das wird sicher nicht günstiger als die Bäume auf dem Münsterplatz. Renate Fischer (SP) wirft uns vor, wir würden mit einem Postulat etwas übersteuern. Genügend Beispiele – wie der Hasenrain – zeigen aber, wie die SP Anliegen aus dem Volk übergeht. Das ist nur möglich, weil sie die Mehrheit im Rat hat. Im Postulat steht nirgends, dass wir Taxistellplätze auf dem Platz wollen. Wir möchten sie in Sichtnähe des Platzes, damit man nach dem Einkaufen direkt ein Taxi findet. Wir nehmen die Textänderung der AL an und lehnen die Textänderung der SP ab.

**Michael Schmid (FDP):** Wir sympathisieren mit dem Postulat und der Begründung. Auch nach der Neugestaltung des Platzes ist noch nicht alles so, wie es sein sollte. Die Stimmen zeigten, dass ein Konsens darüber herrscht, dass die Verwaltung nochmals über die Bücher muss. Das müsste sie aber eigentlich im Rahmen ihres Tagesgeschäfts tun. Es gibt viele Plätze und Strassen, bei denen noch nicht alles so funktioniert, wie man sich das wünschen würde. Es gibt genügend Stellen bei der Stadt, die sich eigentlich darum kümmern müssten. Die vielen Ideen, die heute vorgetragen wurden, zeigen, dass der Rat mit dem Postulat nicht auf der richtigen Flughöhe ist. Die Verwaltung soll die Arbeit machen, die sie sowieso macht. Die Entwicklung seit der Eröffnung des Platzes

zeigt, dass die Verwaltung auch bereits reagiert hat. Wir lehnen das Postulat deshalb mit allen Textänderungsanträgen ab. Damit soll aber die Weiterarbeit der Verwaltung am Münsterplatz nicht abgeschlossen sein.

**Christine Seidler (SP):** Das Argument, dass die Geschäfte wegen der Neugestaltung eingehen, ist verkehrt. Der Strukturwandel im Handel und der Klickkonsum halten Einzug. Man lässt sich zwar im Schuhcafé beraten, bestellt die Schuhe danach aber im Internet. Das ist leider eine Realität, die uns alle in der Stadtentwicklung noch beschäftigen wird. Auch an anderen Orten muss ein Geschäft nach dem anderen schliessen. Der Handel, und insbesondere kleine Geschäfte, sind in einer Krise und wir werden Freiräume neu aushandeln müssen. Die Erdgeschossnutzung war nicht immer von Handel bestimmt, es gab hier früher Sattlereien und Ställe. Als es keine Pferde mehr in der Stadt gab, machte man aus den Räumen Geschäfte. Jetzt zieht der Handel aus und wir müssen neu aushandeln, wie wir die Räume nutzen wollen. Auch die Mobilität und die Digitalisierung werden das Stadtbild im öffentlichen Raum verändern. Ich glaube nicht, dass der zurückgehende Handel explizit mit der Platzgestaltung zu tun hat. Es ist eine Wohltat, dass wir einen leeren Platz ohne Konsumzwang haben, der wirklich öffentlich städtischen Freiraum darstellt.

**Eduard Guggenheim (AL):** Die Diskussion irritiert mich ein wenig. Der Münsterhof ist ein zentraler Platz im Herzen von Zürich. Das zentrale Anliegen ist, dass der bedeutungsvolle Platz, der ein Gesamtkunstwerk wurde und Bekanntheit erreichte, nach dem ursprünglichen Konzept erhalten bleibt und nicht durch irgendwelche Abänderung abgewertet wird. Es wurde von einer Umgestaltung des Platzes gesprochen – es handelt sich hier aber bei weitem nicht um eine Umgestaltung, sondern um eine Ergänzung gemäss des ursprünglichen Konzepts, in dem Bäume einmal vorgesehen waren. Die Kosten als Argument gegen Bäume zu verwenden, ist absurd. Es geht mit diesem Postulat nichts kaputt, es wird eine bescheidene Abänderung geben. Es stellt eine Verbesserung dar, die auch dem Gewerbe hilft. Selbstverständlich wird jede Änderung mit den Gewerbebetreibern und den Anwohnern besprochen. Dieses Verfahren gehört aber nicht in den Text.

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

**STR Richard Wolff:** Wir möchten keine Wiedereinführung der Parkplätze, auch wenn das durchaus eine legitime Forderung sein könnte. Wir haben einen Konsens über die Gestaltung eines Teils des öffentlichen Raums. Wie Ernst Danner (EVP) es bereits sagte, kann man dem Postulat eigentlich in jeder Form zustimmen. Auch die FDP und SP, die das Postulat ablehnen, sehen eine Verbesserungsmöglichkeit beim Münsterhof. Der Platz ist zwar nicht ausgestorben, aber man kann ihn sicher stärker beleben. Bei der Möblierung wurden bereits Änderungen vorgenommen. Auf der anderen Seite schätzt man ja genau, dass der Platz nicht vollgestellt, sondern frei und offen ist. Es braucht ein wenig Zeit, bis sich die Menschen auf dem Platz wohl fühlen. In einer Umfrage 2017 waren über 90 Prozent der Befragten «einigermassen» bis «sehr» zufrieden mit dem Platz. Es steht also nicht so schlecht um diesen Platz. Der Betreiber eines grösseren Restaurants am Münsterplatz sagte mir vor zwei Wochen, dass es nach Anfangsschwierigkeiten jetzt nach drei Jahren eigentlich gut lief. Auch die Boulevardcafés laufen gut. Man kann also nicht sagen, dass das Gewerbe unter der neuen Situation nur leide. Es zeigte sich aber in der Umfrage und auch heute Abend, dass Schatten und Bäume auf dem Platz fehlen. Die Segel funktionieren aus technischen Gründen nicht und Sonnenschirme sind auch nicht die beste Lösung. Ich glaube aber, dass wir bald die ersten Bäume pflanzen können. Ich kann zwar nichts versprechen, aber wir sind nahe an einem guten Ergebnis.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Münsterhof aufgewertet werden kann. Dies zum Beispiel mit der Einrichtung von zwei bis drei Taxi-Standplätzen, ausserhalb des Perimeters des Münsterhofs, jedoch in direkter und gut sichtbarer Anordnung, mit schattenspendenden Bäumen auf dem Platz (und nicht vor den Geschäftseingängen), Möblierung und ausreichenden Sitzgelegenheiten. Die Platzgestaltung soll rasch und unverändert gemäss dem ursprünglichen Konzept fertiggestellt werden.

Das geänderte Postulat wird mit 43 gegen 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

482. 2017/422

**Motion der Grüne-Fraktion vom 29.11.2017:**

**Attraktivere Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende durch Aufhebung von Parkplätzen und Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

**Markus Knauss (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3530/2017): Die Autogängigkeit der Zürcher Innenstadt erlebte verschiedene Phasen. In den 70er- und 80er-Jahren konnte man eine gewisse Autoeuphorie feststellen. Dann merkte man, dass die Innenstadt auch ausserhalb von Parkplätzen einen Wert hat und drängte deshalb das Auto teilweise aus der Innenstadt. Mitte der 90er-Jahre war dann mit dem historischen Kompromiss das Ziel der Politik, dem Publikum öffentlich zugängliche Parkplätze um jeden Preis zu erhalten. Der Kompromiss war von Anfang an umstritten und das erklärte Bild, das man heute zeichnet, entspricht nicht der Realität. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort von einem «breit akzeptierten Regelwerk» und «ein zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument». Dabei vergisst er aber beispielsweise den politischen Wirbel 2010, dank dem sogar eine Untersuchung der Geschäftsprüfungskommission (GPK) erstellt wurde, die feststellen sollte, ob die Stadtverwaltung in der Lage ist, 7500 Parkplätze richtig zu zählen – was sie natürlich war. Ich kann mich auch gut an die sehr ermüdenden Diskussionen in der Verkehrskommission über die Verschiebung jedes einzelnen Parkplatzes erinnern. Der Groll von bürgerlicher Seite war extrem greifbar. Man kann also nicht von einem breit abgestützten Instrument sprechen. Die Situation veränderte sich heute im Vergleich zu den 90er-Jahren radikal. Der öffentliche Verkehr (ÖV) transportiert etwa dreimal so viele Menschen in die Zürcher Innenstadt. Die Bahnhöfe pumpen täglich hunderttausende von Menschen in die Stadt, die als Fussgänger und Fussgängerinnen Platz brauchen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) lag 2000 noch bei 40 Prozent und liegt heute bei 25 Prozent. Ältere Studien gingen davon aus, dass über 80 Prozent der Innenstadtbesucher ohne Auto anreisen. Dieser Anteil wird heute noch grösser sein. Es fehlen Flächen für Fussgänger. Ein besonders markantes Beispiel ist die untere Bahnhofstrasse, die in den Abendspitzenstunden komplett überlastet ist. Ausweichrouten wie die Lintheschergasse könnten da Abhilfe schaffen. Die Verdoppelung des Veloverkehrs zwischen 2010 und 2015 ist im öffentlichen Raum sichtbar. Die Abstellplätze am Zähringerplatz und auch an der St. Annagasse sind immer voll und auch rund um den Bahnhof stehen sehr viele Velos. Die Stadt reagiert darauf mit unterirdischen Abstellanlagen, deren Akzeptanz aber nicht sehr gross ist. Zürich kann sich von Winterthur, wo es möglich ist, rund um den Bahnhof tausende oberirdische Veloabstellplätze zu erstellen, eine Scheibe abschneiden. Nicht zuletzt haben wir in Zürich ein Klimaproblem. In der dicht überbauten Innenstadt fehlen uns Grün-

*flächen, die der massiven Aufheizung in der Sommerzeit etwas entgegensetzen könnten. In einer Medienmitteilung schrieb die Baudirektion am 18. Oktober 2018 «Mit Klimakarten wird aufgezeigt, wo Hitzeinseln in der Stadt entstehen. Dieses Wissen wird künftig in der Raumplanung und in der Stadtentwicklung berücksichtigt, um eine deutliche Verschlechterung des Lokalklimas zu verhindern.» Auf der Klimakarte dominiert in der Innenstadt dunkelrot, was für hohe Temperaturen steht. Die Kasernenwiese kann die Temperaturen deutlich reduzieren. Überall da, wo es uns gelingt, Grünflächen zu schaffen, gibt es eine deutliche Reduktion der Hitzeinseln. Die Situation in Zürich hat sich seit den 90er-Jahren radikal verändert und der historische Kompromiss nimmt diese Veränderungen nicht wahr. Die Parkplätze auf dem Zähringerplatz dürfte es schon seit langem nicht mehr geben, weil sie im Rahmen des Parkhaus Urania kompensiert wurden. Auf einem der schönsten Altstadtplätze stehen 32 Parkplätze, obwohl man den Platz viel besser nutzen könnte. Solche Plätze machen die Stadt attraktiv. Lassen Sie uns eine Stadtentwicklung verwirklichen, die allen Personen, die in der Stadt wohnen oder sich aufhalten, dient und lassen sie uns einen unbelasteten Umgang mit dem öffentlichen Raum finden.*

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

**STR Richard Wolff:** *Wir alle wollen die Innenstadt attraktiver gestalten – die einen mit mehr, die anderen mit weniger Parkplätzen. Der historische Parkplatzkompromiss ist immerhin seit 1996 in Kraft und begleitet uns seit 22 Jahren. Auch wenn es manchmal Streit innerhalb des Kompromisses gab, konnte man doch einigermaßen anständig die Parkplatzpolitik vorantreiben. Durch den Bau von Parkhäusern konnten Parkplätze auf öffentlichen Plätzen abgebaut werden. Der Kompromiss hat sich im Grossen und Ganzen bewährt und der Stadtrat sieht nicht, weshalb man ihn ohne Not aufgeben sollte. Um die Motion umzusetzen, müsste man mehrere Strassenbauprojekte in Angriff nehmen, die eigentlich jeweils einzeln zu bearbeiten und zu bewilligen sind. Die Verkehrssituation ist dennoch ein Thema. Wir haben mehr Pendler und Pendlerinnen, mehr Besucher und Besucherinnen, der Bahnhof wurde ausgebaut und es gibt massiv mehr Passagierströme. Es gibt viel mehr Velofahrer und Velofahrerinnen und die E-Bikes gleichen gewissermassen die Topografie der Stadt aus. In der Innenstadt gibt es Konkurrenz um Flächen und eine Neubeurteilung der Flächenverteilung drängt sich deshalb auf. Ich sehe vier Varianten, wie man mit dem Streit um die Parkplätze umgehen könnte. Erstens: Man baut weitere Parkhäuser und befindet sich weiterhin im historischen Parkplatzkompromiss und kann die Parkplätze oberirdisch kompensieren. Zweitens: Man kann auf dem bestehenden Raum mehr Parkplätze schaffen, die innerhalb des historischen Parkplatzkompromisses angerechnet werden. Also blaue Parkplätze in weisse umwandeln oder mehr als dreistündige Parkplätze in weniger als dreistündige Parkplätze umwandeln. Das würde eine gewisse Erleichterung bringen, um mehr Raum für die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer zu schaffen. Drittens: Man weicht temporär vom historischen Parkplatzkompromiss ab. Es gab in den letzten Jahren immer einen Parkplatzüberschuss von etwa 150 Parkplätzen. Man könnte für die nächsten zehn Jahre als Kompensation mit einem Minus von 150 Parkplätzen arbeiten. Das würde immer noch dem langjährigen Richtwert des historischen Parkplatzkompromisses entsprechen. Viertens: Eine dauernde Abweichung vom historischen Parkplatzkompromiss, bei dem er neu ausgehandelt wird und neue Zahlen festgesetzt werden. Es geht dabei nicht darum, alle Parkplätze aufzuheben, sondern einige zentrale, wichtige Parkplätze aufzuheben, die an wichtigen Velorouten liegen. Die Ermöglichung der Haupttrouten für Velos ist nämlich auch ein Auftrag, den wir erfüllen müssen. Gewisse Parkplätze stehen der Verwirklichung dieser Routen im Weg.*

Weitere Wortmeldungen:

**Stephan Iten (SVP):** Dieser Vorstoss richtet sich klar gegen das Auto. In der Motion steht «Nach wie vor wird der öffentliche Raum in der Innenstadt dem ineffizientesten und raumfressendsten Verkehrsmittel, nämlich dem Auto, exklusiv zugeordnet.» Wenn ich an die vorher besprochene Weisung erinnern darf, wird ersichtlich, dass der Raum sicher nicht exklusiv dem Auto gehört. Das Auto darf nämlich dem ÖV hinterherfahren. Das Auto ist das am meisten genutzte Transportmittel des Gewerbes. Der Maler kann nicht mit dem Velo zu seinen Kunden fahren und die Güter in den Warenläden werden nicht zu Fuss angeliefert. Trotzdem wollen Sie überall Spuren und Parkplätze abbauen und die Menschen daran hindern, ihre Arbeit zu erledigen. Zum Glück hält wenigstens der Stadtrat am historischen Parkplatzkompromiss fest, weil der Parkplatzkompromiss als breit akzeptiertes Regelwerk gut funktioniert. Dieser Aussage eines linken Stadtrats können wir nicht widersprechen. Es ist mir bewusst, dass die Motionäre den historischen Parkplatzkompromiss nicht einhalten wollen und ihn abschaffen möchten. Ich bitte Sie, Ihren Vorstoss dann aber auch so zu deklarieren, damit Klarheit herrscht. Neben dem historischen Parkplatzkompromiss gibt es das übergeordnete Recht, das die Sicherstellung der Versorgung vorschreibt. Wenn es in der ganzen Innenstadt keine Parkplätze mehr hat, wäre diese Versorgung schlicht nicht mehr gewährleistet. Wie sollen die ansässigen Geschäfte beliefert und bewirtschaftet werden? Sie wären mit dieser Motion für das Aussterben des Gewerbes in der Innenstadt verantwortlich. Die Anwohner wären dann wiederum auf ein Auto angewiesen, um ihre Einkäufe in der Agglomeration zu erledigen. Die Aufwertungen, die Sie sich in der Motion wünschen, werden bei Sanierungen bereits umgesetzt.

**Susanne Brunner (SVP):** Ich möchte eine Interessensbindung offen legen: Als Präsidentin des Gewerbevereins Seefeld bin ich an einem prosperierenden Gewerbe in der ganzen Stadt interessiert. Der Stadtrat führte neben formalen Gründen auch inhaltliche Gründe für den historischen Parkplatzkompromiss auf. Die vierte von STR Richard Wolff ausgeführte Variante besorgt mich. Parkplätze spielen für den Detailhandel und das Gewerbe eine zentrale Rolle. Wir brauchen das Gewerbe in der Stadt und das Votum von Christine Seidler (SP) beim vorhergehenden Geschäft, die den Handel schon aufgegeben hat, alarmiert mich. Eine umfangreiche Studie 2010 zeigte, dass Strassenrandparkplätze im Durchschnitt zu doppelt so viel Umsatz wie Parkplätze in Parkhäusern führen. Die Grüne Altstadträtin Ruth Genner war damals verantwortlich für die Studie. Heute, wo nicht mehr die Grünen für die Parkplätze verantwortlich sind, wollen sie den Parkplatzkompromiss entsorgen. Der Kompromiss steht der Vision einer autofreien Stadt im Weg. Markus Knauss (Grüne) sagte in diesem Rat am 5. Dezember 2018 «Velofahrer sind ein Faktor für das Gewerbe.» Sie sind aber ein Bruchteil des Faktors und man unterliegt somit einem gravierenden Denkfehler. Die Stadt Zürich lebt nämlich nicht alleine von der Stadt Zürich. Die Kunden der Geschäfte kommen beispielsweise auch von Baden, Küsnacht oder Horgen. Diese kommen aber nicht mit dem Velo und brauchen deshalb Parkplätze. Wenn wir minutiös beginnen, Parkplätze abzubauen, würden viele Detailhändler und das Gewerbe nicht überleben. Die Folge wäre eine unbelebte Zürcher Innenstadt. Wenn wir in der Stadt kein prosperierendes Gewerbe und keinen breiten Detailhandel mehr haben, müssen wir Zürcher alles online kaufen oder uns selbst in die Agglomeration begeben, um dort unsere Einkäufe zu erledigen. Eine tote Innenstadt wird kaum das Ziel der Motionäre sein. Wer heute die Motion überweist und damit den historischen Parkplatzkompromiss kündigt, ist verantwortlich für den Niedergang des Gewerbes und für den Verlust der Vielfalt und dem qualitativ hochwertigen und breiten Einkaufsangebot in unserer Stadt. Die SVP steht zum Gewerbe und Detailhandel und steht deshalb auch zu diesem historischen Parkplatzkompromiss.

**Pablo Bünger (FDP):** Es geht heute um die Frage, was wir für eine Innenstadt möchten. Möchten wir eine Innenstadt mit einer grossen Diversität behalten oder wollen wir Kaufhäuser in Bürokomplexe umwandeln und nur noch grosse internationale Modeketten

oder teure Kunstgalerien haben, die das Strassenbild prägen? Der Präsident des Quartiervereins Riesbach monierte schon vor Jahren die Verödung an der Höschgasse, wo damals ein Café mit Accessoire-Shop zuging und dafür ein Sitzungsraum eingebaut wurde. Die Ursache ist die Verkehrspolitik der Stadt. Sie drückt die Verkehrsfrequenz im Detailhandel. Sie können sich vorstellen, dass der damalige Accessoire-Shop vom Einzugsgebiet insbesondere der Goldküste profitierte. Viele der Kunden sind wegen der schlechten ÖV-Anbindung aufs Auto angewiesen. Finden sie keinen Parkplatz, kommen sie nicht mehr. Zum Punkt des Strukturwandels, den Christine Seidler (SP) ansprach; Onlinehändler profitieren zwar vom Massengeschäft, aber Luxemburgerli oder eine schöne Uhr kauft man sich nicht im Internet. Kommen Menschen, die aufs Auto angewiesen sind, nicht in die Stadt, leiden vor allem die kleinen Geschäfte. Ich möchte auf das ehemalige Ladenlokal des Franz Carl Webers hinweisen, das zwei Jahre nach dem Auszug immer noch leer steht. Die Überweisung der Motion wird diese Entwicklung noch verschärfen. Nur grosse, internationale Geschäfte und Kunstgalerien werden sich freuen, da sie nicht auf dieselben Kundenfrequenzen angewiesen sind. Offenbar haben sich die Motionäre diese Gedanken nicht gemacht. Die Motion wird vermutlich überwiesen. Ich fordere Sie dann aber auf, nicht über die in Aussicht stehende Verödung der City zu fluchen. Sie haben sich diese selbst zuzuschreiben.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Der Angriff auf den historischen Parkplatzkompromiss war ein Angriff mit Ansage und kommt deshalb nicht überraschend. Ein historischer Kompromiss besagt ja bereits, dass er in der Mitte des politischen Spektrums liegt. Die Mitte des Spektrums anzugreifen, ist ein extremer Vorschlag. Die Behauptung, man könne mit dem Velo einkaufen gehen, ist ein Angriff auf das Gewerbe. Ausser vielleicht bei Papeterieartikeln ist das nämlich schwierig. Ich kann mich noch gut an die Diskussionen in der Verkehrskommission erinnern. Es gab damals eine linke Mehrheit in der Kommission und dadurch konnte eine Zwängerei betrieben werden. Was Markus Knauss (Grüne) ermüdend fand, hat er sich selbst zu zuschreiben. Die präsentierte Temperaturkarte ist sehr zwiespältig. Es wurde nämlich nicht erwähnt, dass die tieferen Temperaturen da zustande kommen, wo Wind bläst und die Luft nicht zirkuliert. Grünflächen heizen mangels Windzirkulation genauso auf. Die Karte sollte uns nur hinters Licht führen. Ich persönlich bin nicht gegen Grünflächen, aber für solche mit Mass und nicht ideologisch motivierte. Auf zentralen Plätzen in Spanien gibt es keinen einzigen Baum und es heizt stark auf und trotzdem jammert niemand. In Zürich hingegen wird das Problem für eigene Anliegen instrumentalisiert. Bei diesem Instrumentalismus ist nur mit Streit zu rechnen.

**Simone Brander (SP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: Unverändert bleibt «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die zum Ziel hat, die Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden attraktiver zu machen.» Der nächste Satz «Der dafür nötige Raum ist durch die Aufhebung von Parkplätzen zu gewinnen.» wird gestrichen. Neu dazu kommt: «Zu diesem Zweck ist auch der kommunale Verkehrsrichtplan den neuen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsströmen so anzupassen, dass den Zufussgehenden mehr Raum zur Verfügung steht.» Der Rest des Textes bleibt unverändert. Der Veloverkehr nahm in letzter Zeit markant zu und soll neben dem ÖV und Fussverkehr weiter gefördert werden. Im Rahmen des Gemeinderatswahlkampfes haben wir in einem Tag die Unterschriften für unsere Velorouteninitiative gesammelt. Mehr Platz fürs Velo ist ein dringendes Bedürfnis der Menschen in der Stadt. Der Fussverkehr hat eine wichtige Funktion in der Stadt, besonders in der Innenstadt. Wer zu Fuss unterwegs ist, braucht wenig Platz. Der Fussverkehr ist sehr flächeneffizient und das ist in dieser dicht genutzten Innenstadt wichtig. Zudem ist er umweltfreundlich und gut für die Gesundheit. Im vorliegenden Vorstoss der Grünen werden verschiedene Projekte aufgezählt, die von der SP in der Vergangenheit immer unterstützt wurden. Die SP setzt sich seit den 80er-Jahren für einen

*autofreien Zähringerplatz ein und tut dies auch weiterhin. Heute Abend haben die SP-Mitglieder einen Vorstoss eingereicht, damit während des Umbaus der Gemüsebrücke der sonntägliche Markt auf dem Zähringerplatz durchgeführt werden kann. Es gibt also auch andere Bedürfnisse und Möglichkeiten als die Parkplätze, die denkbar wären, wenn man nicht an das starre, heute geltende Korsett gebunden wäre. Wir unterstützten in der letzten Budgetdebatte das Postulat zur Zollstrasse. Wir wollen, dass das Projekt so geändert wird, dass sie nicht mehr durchgängig befahrbar ist und es in diesem Perimeter keine Parkplätze mehr gibt. Die Menschen werden zu Fuss an den Bahnhof gehen. An der Bahnhofstrasse sieht man, wie viele Personen zu Fuss unterwegs sind. Die Überlegung, die Lintheschergasse als Alternative zur Bahnhofstrasse zu nutzen, damit es mehr Platz für die Fussgänger gibt, ist wichtig. Ich glaube nicht, dass die Diskussion über die sieben Parkplätze direkt zu einer Verödung der Innenstadt führt. Aus SP-Sicht ist wichtig, dass man in der Vergangenheit mit dem historischen Parkplatzkompromiss öffentlichen Raum freispielen konnte und so eine neue Nutzung ermöglichen konnte. Rund 1000 Parkplätze konnte man vom öffentlichen Raum in Parkhäuser verschieben. Aus unserer Sicht hat sich der Parkplatzkompromiss deshalb bewährt. Heute kommt er aber an seine Grenzen und es gibt viele Menschen, die in der Stadt unterwegs sind und Platz brauchen. Es gibt eine Notwendigkeit, den historischen Parkplatzkompromiss weiterzuentwickeln. Ich spreche nicht von einer Aufhebung des Kompromisses und auch nicht von einer Aufhebung sämtlicher Parkplätze. Es geht um die Frage veränderter Mobilitätsströme. Es braucht einen intelligenten Gestaltungswillen, um die Innenstadt für die Mobilität der Zukunft zu rüsten. Ich hoffe, die Motion erhält mit der Textänderung eine Mehrheit, damit wir die zukunftsweisende Diskussion im Rahmen der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans endlich inhaltlich führen können.*

**Markus Merki (GLP):** *Im Motionstext wird von utopischen Zuständen anno 1890 gesprochen. Es wäre ehrlicher zu sagen, man kündigt den historischen Parkplatzkompromiss, statt blumig Fussgängerzonen und in speziellen Strassenzügen einen Parkplatzabbau zu fordern. Die GLP steht dem Parkplatzkompromiss aber sehr kritisch gegenüber. Er wird den wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Stadtzürcher Bevölkerung nicht gerecht. Es stellt sich uns deshalb die Frage, wie der Kompromiss weiterentwickelt werden kann und wie sinnvoll es ist, einzelne Parkplätze zu zählen. Wie wird mit den breiteren Fahrspuren und grösseren Parkflächen umgegangen? Wie kann die wachsende Nachfrage nach Parkplätzen für Carsharing-Modelle befriedigt werden oder wie kann die Priorisierung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden? Wir sind der Meinung, dass man diese Fragen nur mit einer Weiterentwicklung und nicht mit einer Kündigung des Kompromisses beantworten kann. Weshalb wird anstelle einzelner Parkplätze nicht einfach die verfügbare Fläche der MIV-Parkplätze plafoniert? Mit dieser Auslegung des Kompromisses könnte man den neuen Normen gerecht werden und unterschiedliche Parkplatzgrössen schaffen. Man könnte Parkplätze innerhalb des Kompromisses für Carsharing-Modelle ausscheiden. Falls die Motion überwiesen wird und der Kompromiss aufgehoben, berauben wir uns einer Verlässlichkeit, die durchaus eine positive Wirkung auf die Stadt hatte. Man konnte nicht zuletzt die Parkdecks über der Sihl wieder zurückbauen. Auch in den nächsten Jahren wird viel über den individuellen Verkehr abgewickelt werden. Deshalb sollte man nicht ohne Not ein Erfolgsinstrument künden. Der Überhang ist meines Wissens ungefähr bei 35 bis 50 Parkfeldern. Wenn einem der Zähringerplatz so wichtig wäre, der momentan 32 Parkfelder bewirtschaftet, könnte man diese auch mit den geltenden Bestimmungen abbauen. Eine Idee wäre auch, den Zähringerplatz jahreszeitenabhängig zu bewirtschaften und in den wärmeren Jahreszeiten die Parkplätze aufzuheben und in kälterer Jahreszeit sie dem MIV wieder zur Verfügung zu stellen.*

**Andreas Egli (FDP):** *Es stellt sich die Frage, was man mit der Aufhebung oder der Textänderung will. Bisher ist uns die Absicht der SP in diesem Kompromiss noch nicht*



*klar. Es scheint, als wisse die SP selber nicht, was sie genau will. Es ist ein wenig verlogen, wenn der Vorsteher des Departements die eigentliche Kündigung des historischen Parkplatzkompromisses als Weiterentwicklung bezeichnet. Entweder steht man zum Parkplatzkompromiss und hält ihn ein oder man kündigt ihn. Der Begriff Weiterentwicklung in ihre gewünschte Richtung hat nichts mehr mit dem Kompromiss zu tun. Wenn man den Kompromiss will, dann ergänzt man die Textänderung so, dass die aufgelösten Parkplätze unterirdisch kompensiert werden können. Es entsteht der Eindruck, es gäbe keinen Boden mehr, unter dem man ein Parkhaus errichten könnte. Es wäre heute aber kein Problem, ein unterirdisches Parkhaus zu bauen. Wenn man zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse auch im Carsharing-Bereich abdecken will, kann man unterirdische Parkplätze einrichten. Die FDP wäre bereit, über eine solche Weiterentwicklung des Kompromisses zu diskutieren. Wenn die Idee der Weiterentwicklung aber weiterhin ist, dass Parkplätze gestrichen werden, ist das nicht eine Weiterentwicklung, sondern die Aufhebung des Kompromisses.*

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Es kommen massiv mehr Personen zu Fuss, mit dem ÖV oder mit dem Velo in die Innenstadt. Es ist deshalb angebracht, über die Platzaufteilung zu diskutieren. Parkplätze stehen exklusiv dem MIV zur Verfügung. Wenn alle Personen, die zu Fuss, mit dem ÖV oder mit dem Velo die Geschäfte nicht besuchen würden, wäre das öde. Ich verstehe das Gejammer bezüglich des Gewerbes nicht. In meiner Erinnerung war der historische Parkplatzkompromiss eher ein Zusammenraufen der SP und FDP. Ich persönlich wäre für das Aufkündigen des Parkplatzkompromisses gewesen, weil er sehr starr ist und keine neuen Diskussionen ermöglicht. Wir sprechen aber explizit von einer Weiterentwicklung. Wir möchten mit der Textänderung nicht einfach etwas durchsetzen, sondern über neue Organisationsformen sprechen.*

**Ernst Danner (EVP):** *Wir greifen zu kurz, nur über den 22-jährigen Parkplatzkompromiss zu sprechen. Wir müssen eigentlich über die 33-jährige Wende der Stadtzürcher Verkehrspolitik sprechen. 1985/87 gab es ein Blaubuch der Verkehrspolitik, das der damalige Stadtrat mit Ruedi Aeschbacher als Tiefbauvorsteher veröffentlichte. Es war die fundamentale Wende. In wenigen Grundsätzen sind die Punkte aufgelistet, die auch heute noch unsere Verkehrspolitik prägen. Im Jahr 1987 gab es eine Modifikation, der Grundsatz blieb aber damals stadtweit gleich: «Das Parkplatzangebot nicht vergrössern, sondern eher reduzieren, namentlich für die Pendler.» Mit dem Blaubuch begann ein zehnjähriger Grabenkrieg. Als die FDP und die SP sich endlich zusammenraufen konnten, fand man den Kompromiss in der Streichung vom Abschnitt «sondern eher reduzieren». Ich kann mich an die Händler an der Talstrasse erinnern, die wie die SVP das Gefühl hatten, es werde falsch gezählt und man reduziere schleichend. Ich war damals in der GPK und wurde überzeugt, dass sehr genau gezählt wurde und der Kompromiss eingehalten wird. Damit herrschte aber noch keine Ruhe. Die geforderte Aufhebung des Kompromisses bringt nichts ausser neuen Grabenkriegen. Man kann überall unter Einhaltung des Kompromisses den Velo- und Fussgängerverkehr fördern und verflüssigen. Ich sehe keine Behinderung durch den Kompromiss und finde es schade, dass man den Parkplatzkompromiss nicht einfach ruhen lässt. Der Textänderungsantrag der SP ist ein wenig eine Verschleierung. Die ganze Geschichte verlief vom Verfahren her nicht so glücklich, weil man einen Kompromiss eigentlich mit den Personen diskutiert, mit denen man ihn geschlossen hat – in diesem Fall der FDP. Wenn man bereits auf den Parkplatz genau zählt, gibt es nur mehr oder weniger und nicht eine Weiterentwicklung. Sie müssten geniale Ideen bringen, damit sich die Geschichte verändern kann. Ohne ein solches Konzept kann ich mir eine Weiterentwicklung schlicht nicht vorstellen.*

**Christoph Marty (SVP):** *Die Händler müssen ihre Autos irgendwo abstellen können. Ihre Verkehrspolitik sorgt dafür, dass Bäckereien und andere Lebensmittellieferanten*

*schlechtere Arbeitsbedingungen haben. Gerade letzte Woche musste ein grösserer Betrieb mit einer Filiale im Kreis 10 Konkurs anmelden und 70 Personen verloren ihren Arbeitsplatz. Dies sicher nicht nur wegen Ihrer Verkehrspolitik, aber Ihre Politik war auch nicht gerade hilfreich. Ich weiss von anderen Bäckereien, die wegen Tempo 30 in der Nacht wesentlich längere Auslieferungszeiten haben. Allen Berufspersonen, die auf ein Auto angewiesen sind, wird das Leben unnötig erschwert. Es entsteht Mehraufwand und Zeitverlust, der auch vom Arbeitnehmer aufgefangen werden muss. Über die durch die gefahrenen Umwege entstehenden Treibstoffemissionen sprechen wir dabei auch nicht. Wir wissen, dass erhebliche Teile des Einzelhandels und der Gastronomie wirtschaftliche Schwierigkeiten haben und das trotz einem konjunkturell guten Umfeld. Das macht unnötig Druck auf die Arbeitsplätze und kostet auch immer wieder Jobs. Im Gegenzug boomen die Einkaufszentren im Umland, die gute Zugangsmöglichkeiten und genügend Parkplätze zur Verfügung stellen können.*

**Severin Pflüger (FDP):** *Zürich hat eine autofreie Innenstadt und eine sehr grosse Fussgängerzone. Links und rechts der Limmat kann man sich frei zu Fuss bewegen und begegnet keinem Auto. Es ist eine attraktive Fussgängerzone mit Gastronomie, Detailhandel und Freizeitangeboten und man kann alle Alltagsbedürfnisse abdecken. Möglich ist dies, weil die Innenstadt autofrei ist. Auch heute können wir die Fussgängerzone immer weiter ausdehnen – so kürzlich geschehen beim Münsterhof. Mit jedem gebauten Parkhaus können wir die Fussgängerzone so weit wir wollen ausdehnen. Man muss nur private Investoren ermuntern, Parkhäuser zu bauen. Das geniale am Parkplatzkompromiss ist, dass man den MIV auf einen langsamen, sanften Absenkpfad schickte. Im Parkplatzkompromiss ist zwar zementiert, dass es immer gleich viele Parkplätze geben wird, aber eben nur die öffentlich erreichbaren Parkplätze sind konstant. Die Parkplätze auf privatem Grund gehen zurück. Gleichzeitig ermöglichten wir allen anderen Verkehrsteilnehmern, ausser dem MIV, die Möglichkeit von ungebremstem Wachstum und unbegrenzte Möglichkeiten, diesen mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Es ist nicht ganz unwichtig, dass eine Innenstadt und die Dienstleister mit dem Auto erreichbar sind. Es kann nicht sein, dass wir Stadtmauern bauen und niemand anderen mehr einlassen. Das Angebot in der Stadt ist ausgelegt auf 400 000 Einwohner, nochmals so viele Pendler, Touristen und auf sehr viele Menschen, die ihre Freizeit hier verbringen. Wenn sie einen dieser Ströme mit dem Abwärtspfad des MIVs stoppen wollen, gefährden sie das System. Wir haben im Moment ein Überangebot an Detailhandel und Gastronomie. Die Frequenz und die Kundschaft sind deshalb sehr wichtig. Wenn Sie mehr Fussgängerzonen und mehr Veloparkplätze und Bäume haben wollen, können wir im Rahmen des heutigen Parkplatzkompromisses darüber sprechen. Wir müssen uns nur einig sein, dass man Parkhäuser bauen soll. Dann können wir auch darüber sprechen, die autofreie Zone auszuweiten. Man muss die Bedürfnisse der Bürger aber ernst nehmen und entsprechend handeln.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *STR Richard Wolff hat viele Ideen, wie man den Parkplatzkompromiss weiterentwickeln könnte. Ich verstehe aber nicht, weshalb er diese Ideen nicht nutzte und den kommunalen Richtplan mit einem solchen Vorschlag ergänzte. Er hätte auch ohne die Motion die Möglichkeit gehabt, seine Ideen der Weiterentwicklung des historischen Parkplatzkompromisses einzubringen. Diese Chance hat er verpasst.*

**Felix Stocker (SP):** *Am 1. September 2018 war der Zähringerplatz autofrei und der Quartierverein Zürich 1 führte auf dem Platz die Quartierveranstaltung unter dem Titel «Zähringerplatz, wie weiter?» durch. Alle Anwohner und Anwohnerinnen und das Anrainergewerbe diskutierten gemeinsam und es stellte sich dabei heraus, dass der Platz unter zwei Faktoren leidet; zum einen an Lärm und zum anderen an Verkehr. Bis heute ist der wunderschöne Platz ein Parkplatz. Fussgänger und Fussgängerinnen müssen sich*

den Wänden entlang bewegen, um nicht überfahren zu werden. Wir erarbeiteten gemeinsam Lösungsvorschläge für den Platz. Es entstand ein Konsens zwischen Quartier und Gewerbe, dass die Parkplätze aufgehoben werden müssen, damit eine Verbesserung erreicht werden kann. Es geht hier nicht um eine linke Vorlage, sondern um eine Vorlage für das Quartier. Wer sie ablehnt, stellt sich somit auch gegen den Kreis 1. Seit 1952 wird die Aufwertung des Zähringerplatzes gefordert. Sie wurde immer wieder versprochen, aber nie eingehalten. Nach über 60 Jahren muss sich die Situation endlich verbessern. Das Ergebnis der letzten Wahlen war ein Votum der Bevölkerung für eine neue und andere Verkehrspolitik.

**Natalie Eberle (AL):** Seit der Parkplatzkompromiss 1996 ausgehandelt wurde, hat sich die Stadt verändert und gewandelt. Es sind neue Menschen hierhergezogen und die Bedürfnisse haben sich verändert. Der Verkehr, der seit 2012 am meisten zunimmt, ist der Veloverkehr und nicht der Autoverkehr. Auch der ÖV ist gut ausgelastet. Der Veloverkehr ist einer der wichtigsten, wenn auch heute noch mit unvollständigen Verkehrsstrukturen. Viele Strassen sind nicht wirklich velotauglich, auch wenn sie so bezeichnet werden. Parkplätze versperren Platz, den wir gut für einen besseren Veloverkehr nutzen könnten. Deshalb unterstützt die AL den Vorstoss der Grünen. Wir müssen den Kompromiss, wie wir miteinander auf den Strassen auskommen, neu ausarbeiten. Das bedeutet aber nicht, dass man alle Parkplätze auflösen muss. Das Argument, die kleinen Geschäfte würden aussterben, ist deshalb schlicht falsch. Es geht darum für die Velofahrenden gewisse – und nicht alle – Parkplätze aufzuheben.

**Matthias Probst (Grüne):** Der historische Parkplatzkompromiss ist, wie es der Name schon sagt, historisch. Uns fehlt Platz und wir müssen die Verschwendung beenden. Parkplätze sind dabei nur ein Teil des Problems. Schaffen wir Raum für die Menschen in der Stadt. Jedes Parkhaus, das wir in der Innenstadt bauen, zementiert den Status Quo in der Verkehrspolitik und damit eine massive Fehlverteilung des Raums. Wir haben heute pro Automobilist Infrastrukturfläche von 125 Quadratmetern. Alle anderen teilen sich 12 Quadratmeter. Wenn Sie diese massive Verschwendung nicht einsehen wollen, muss man als Konsequenz solche Kompromisse aufkündigen oder weiterentwickeln. Die Fakten sind eindeutig und Verkehrsplaner auf der ganzen Welt sind sich einig, dass man die Städte in diesem Jahrhundert neu denken muss, weil wir sonst der Verdichtung nicht gerecht werden und sich die Lebensqualität verschlechtert. Nur ein toter Parkplatz ist ein guter Parkplatz. Auch mit dem Bau von Parkhäusern blockieren wir uns neue und gute Entwicklungen. Es ist höchste Zeit für einen Parkplatzabbau und eine Ausdehnung des autofreien Innenbereichs. Die Hälfte der Haushalte hat kein Auto mehr, diese Entwicklung dehnt sich auch ins Umland aus. Lassen Sie uns mit der Zeit gehen und den Kompromiss ein für alle Mal aufkündigen.

**Markus Kunz (Grüne):** Uns werden eine tote Stadt und das Sterben der kleinen Geschäfte angedroht, und das alles wegen einem möglichen Abbau einiger Parkplätze. Die Stadtentwicklung scheint für Sie an die Parkplatzzahl gebunden zu sein. Die Welt hat sich gewandelt und man hat neue Anforderungen an ein Verkehrssystem, vor allem in den Städten. Es leidet immer noch ein Drittel der Bevölkerung an zu viel Lärm, der primär durch den Strassenverkehr verursacht wird. Wir haben eine zu hohe Schadstoffbelastung und ein hochproblematisches Stadtklima. Auch wenn Sie die schwierigen Probleme nicht hören wollen, kommen sie immer wieder an den Tag. Wir haben neue Probleme und müssen diese auf eine neue Art lösen. In diesem Sinne ist ein historischer Kompromiss nichts anderes als ein Hindernis, um uns mit zukunftsfähigen Lösungen auseinanderzusetzen. Es geht vergessen, dass ein Kompromiss der Endpunkt einer Auseinandersetzung zwischen zwei Polen ist. Wir wollen den Pol wieder dahin schieben, wo er hingehört. Wir brauchen weniger Autoverkehr in der Stadt und ein Parkplatz ist immer entweder Ausgang oder Ziel einer Autofahrt. Ich hoffe, dass durch eine Reduktion

der Parkplätze sich auch die Autofahrten reduzieren. Man kann nicht den Kompromiss bestehen lassen und grüne Anliegen einbinden. Wir haben ein Platzproblem und wir brauchen weniger Verkehr. Im Berufsleben sprechen wir schon lange über völlig andere Befindlichkeiten. Ihr Argument ist allenfalls auf dem Land noch relevant, aber in den Städten wird der Verkehr der Zukunft nicht der sein, den Sie auf alle Ewigkeit zementieren wollen. Lassen Sie uns die Möglichkeit einer zukunftsfähigen Debatte nutzen.

**Florian Utz (SP):** Ich bin ein wenig erstaunt, wie die SVP-Fraktion heute dauernd erwähnt, wie wichtig der historische Parkplatzkompromiss ist. Es war nämlich die SVP, die diesen Kompromiss immer bekämpfte. SP und FDP mussten sich viel Kritik für den Parkplatzkompromiss, der in der damaligen Zeit gute Dienste erwies und Zürich voranbrachte, anhören. Aber auch die Voten der FDP überraschen mich ein wenig. Bereits am 17. September 2003 kündete sie den historischen Parkplatzkompromiss. Ich zitiere aus einer Fraktionserklärung: «Zum nahe festgesetzten kommunalen Verkehrsplan soll deshalb das Volk seine Meinung abgeben können, weshalb die FDP das Referendum ergreifen wird. Lehnt das Volk die jetzige Revision ab, gilt vorerst weiterhin der alte Plan, den die FDP vor allem im Bereich der Parkierungspolitik so nicht mehr mitträgt.» Das wurde damals auch von der NZZ aufgenommen: «Geblieben ist der historische Parkplatzkompromiss, den die FDP und SVP aus dem Verkehrsplan draussen haben wollen, die Freisinnigen gehörten zu den Mitbegründern des Kompromisses, den sie jetzt aber für überholt halten.» Bereits 2003 hielt die FDP einen Kompromiss aus dem Jahr 1996 für überholt. Wir finden 22 Jahre nach Begründung des Kompromisses, dass dieser grundsätzlich richtig und bewährt ist, aber punktuell weiterentwickelt werden muss. Derartige Weiterentwicklungen schlug die FDP auch später vor und solche Vorschläge sind auch legitim. Der jetzige STR Michael Baumer sagte 2011 «Der Antrag der FDP forderte die komplette Streichung des Textes, um damit den historischen Kompromiss aufzuheben.» Die FDP tat mehrmals kund, dass sie den historischen Parkplatzkompromiss so gar nicht mehr will. Es ist legitim, dass die FDP ihn nach sieben Jahren überlebt findet. Wir stehen im Grundsatz immer noch hinter dem Kompromiss und wollen mit unserer Textänderung die Parkplatzstreichung der Grünen gestrichen haben. Denn auch wir finden, dass ein Parkplatz für das Gewerbe je nach Situation, Ort und Gewerbe einen Wert hat. Deshalb möchten wir einen vernünftigen Mittelweg gehen und den bewährten Kompromiss in gewissen Punkten weiterentwickeln.

**Michael Schmid (FDP):** Ich habe oft das Wort «Weiterentwicklung» gehört, aber ich glaube, auf Basis der «Weiterentwicklung» müssen wir nicht diskutieren. In einer Volksabstimmung sagte die Bevölkerung klar, es solle der historische Parkplatzkompromiss gelten. Der entscheidende Punkt ist aber, dass sich die Mobilität und die Mobilitätsströme entwickelt haben und neue Bedürfnisse entstanden. Das ist unbestritten. Es ist aber die Stärke des historischen Parkplatzkompromisses, solche Entwicklungen auch im Rahmen des Kompromisses aufzunehmen. Wenn man oberirdische Parkplätze abbauen will, müssen sie unterirdisch kompensiert werden. So konnte der Münsterplatz autofrei gemacht werden. Wir diskutierten zehn Jahre bis wir endlich den Kompromiss fanden, der vieles ermöglichte und auch weiterhin vieles ermöglichen könnte. Die Parkplätze auf dem Zähringerplatz könnten im Rahmen des historischen Parkplatzkompromisses aufgelöst werden, wenn man im Quartier abgestützte Lösungen findet. Ich hoffe, die SP erklärt gleich, ob sie zum historischen Parkplatzkompromiss steht und bereit ist, die Diskussion auf dieser Basis zu führen oder ob sie den Kompromiss über Bord werfen möchte. Die Diskussion kann und soll im Rahmen des Kompromisses, der sich über Jahrzehnte als Erfolgsrezept erwies, geführt werden.

**Dr. Davy Graf (SP):** Wir streichen einen Satz und möchten die Diskussion im Rahmen des Verkehrsrichtplans führen, der im Gemeinderat noch diskutiert wird. Es ist sicher der richtige Rahmen, um den Kompromiss weiterzuentwickeln. Für die hier aufliegenden drei

*Projekte braucht es noch keine Diskussion zum Parkplatzkompromiss. Nichtsdestotrotz ist die SP die einzige Fraktion, die immer hinter dem Kompromiss stand. Der Kompromiss förderte gute Entwicklungen in der Innenstadt. 2011 gab es unter anderem die GPK-Untersuchung, die in eine Parkhausfreikarte ausartete. Dieser Nebenschauplatz wird sicher wieder aktuell, wenn wir über die Parkhäuser sprechen. Die Forderung nach mehr Parkhäusern brachte den historischen Parkplatzkompromiss in den letzten Jahren zum Erliegen und es erstaunt mich deshalb, dass Sie jetzt hier mehr Parkhäuser fordern. Der Kompromiss will die Innenstadt eigentlich frei für die neu entstehenden Bedürfnisse der Fussgänger und Velorouten machen. Das Gewerbe braucht eine Grundlage für seine Geschäfte. Es darf auch nicht vergessen gehen, dass Dreiviertel des Umsatzes mit Personen, die mit dem ÖV oder zu Fuss kommen, gemacht wird. Die wahre Bedrohung des Gewerbes und des Detailhandels in der Innenstadt sind Mietzinserhöhungen und der unglaubliche Druck der Rendite, die sie abwerfen müssen. Dieser Druck lässt am Schluss keine Luft mehr für ein lebendiges Gewerbe und Detailhandel. Unsere Forderung der Erdgeschossnutzung wird immer als Eingriff in die Marktwirtschaft abgetan. Ich bin deshalb froh, haben wir jetzt einen Verbündeten gefunden, um diese Schraube anzuziehen. Beim Sechseläutenplatz sprang die FDP ab, weil eine Spur abgebaut wurde. Das war damals etwas enttäuschend, aber vielleicht gibt es ja jetzt die Möglichkeit, die Diskussion für die neuen Bedürfnisse zu öffnen.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Mit der Textänderung formulierte die SP, dass sie den Kompromiss weiterentwickeln will. Was damit aber konkret gemeint ist, bleibt unklar. In diesem Fall glaube ich, dass «weiterentwickeln» ein Synonym für «aufweichen» ist, wobei wir damit nicht weit von einem Einknicken vor den Grünen entfernt sind. Es war die Rede von der Schaffung neuer Parkhäuser. Es gab auch das Projekt von Parkhäusern leicht versenkt am Seeufer entlang, das aber nicht verfolgt wurde, obwohl es wesentlich günstiger gewesen wäre als das heutige Operaparkhaus. Es gibt auch wegweisende Projekte im Ausland; Schweden kennt schon lange kleine Zentren mit genügend Parkhäusern. Ich ärgere mich, wenn man die Wissenschaft selektiv zitiert und erst noch falsch, wie dies Markus Knauss (Grüne) mit der Klimakarte eben machte. Auch bei der Tempo-80-Beschränkung auf Autobahnen wegen des Feinstaubes ging man so vor. Man mass die Feinstaubbelastung vor und nach der Einführung von Tempo 80. Um die ceteris paribus-Klausel konstant zu halten, mass man montags. Der Wind verblies den Feinstaub und die Belastung war deshalb viel tiefer. Die tiefere Belastung hatte nichts mit der Temporeduktion, sondern alleine mit dem Wind zu tun. Das ist ein beliebtes Vorgehen der Grünen in Umweltthemen. Das Votum von Matthias Probst (Grüne) schockierte mich. Er behauptet kühn, nur ein toter Parkplatz sei ein guter Parkplatz. Dieser Satz kommt aus den Indianerkriegen der USA. Wir können uns nicht auf die Seite der Banditen stellen und lehnen die Motion deshalb ab.*

**Stephan Iten (SVP):** *In der Textänderung ist wenigstens die Aufhebung der Parkplätze gestrichen. Das zeigt eine gewisse Vernunft der SP. Wir können der Textänderung trotzdem nicht zustimmen, weil sie die Anpassung des kommunalen Verkehrsrichtplans fordert. Zusätzlich soll die Weisung kreditschaffend sein und Simone Brander (SP) betonte den autofreien Zähringerplatz. Es stört sich aber niemand an den parkierten Fahrzeugen, die Menschen flanieren an den Autos vorbei und das Zusammenspiel von Auto und Fussgänger funktioniert reibungslos. Es gibt also keinen Grund, diese Parkplätze aufzuheben. Die Mühlegasse ist eine wichtige Verbindung vom Stadtinnern in den Seilergraben. Man kann den Verkehr nicht einfach übers Bahnhofquai umleiten, weil man sonst das Verkehrschaos einfach umlagert. Man steht da schon heute ständig im Stau. Aus diesem Grund unterstützen wir die Textänderung nicht. Wir fordern keine zusätzlichen Parkhäuser. Die Parkgebühren sind exorbitant hoch und alleine mit Parkhäusern ist das Problem nicht gelöst. Wir werden nie auf die oberirdischen Parkplätze verzichten können.*

**Pablo Bünger (FDP):** *Simone Brander (SP) sagte, man solle den Markt von der Gemüsebrücke auf den Zähringerplatz verschieben. Weshalb verschiebt man ihn nicht auf dem Münsterhof? Das wäre erst noch näher und zentraler. Die wahre Absicht besteht in der Auflösung von Parkplätzen. Das ist aus meiner Sicht ein unehrliches Verhalten. Sie wollen den historischen Parkplatzkompromiss nicht weiterentwickeln, sondern aufheben. Man kann die sieben Parkplätze an der Lintheschergasse aufheben, aber die Lösung wäre die Planung eines Parkhauses. Für uns war Teil des Kompromisses, dass wir teure Parkhausgebühren akzeptieren müssen, wo ein oberirdischer Parkplatz eine massiv höhere Wertschöpfung zur Folge hat. Ich bitte die SP, diesen Deal zu respektieren und uns dafür entgegen zu kommen. Ein Kompromiss ist wie bereits gehört ein Deal zwischen zwei Polen – eine Weiterentwicklung ist aber eine reine Machtdemonstration. Auch wenn der Abbau von sieben Parkplätzen alleine noch nicht zu einer Verödung führen wird, werden als nächstes aber die Plätze an der Werdmühlestrasse oder der Talstrasse aufgehoben – einer nach dem anderen, damit der Widerstand gering bleibt. Dieses Vorgehen ist unehrlich und wird zu einer Verödung führen. Zu Dr. Davy Graf (SP): Entscheidend sind die fehlenden Frequenzen, die den Gewerbetreibenden die Bezahlung der Mieten erschwert. Das drängt die lokalen Gewerbehändler dazu aufzugeben und als Folge öffnet ein gesichtsloser H&M.*

**Markus Knauss (Grüne)** *ist mit der Textänderung einverstanden und ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Es scheint, als ob wir bei Verkehrsdebatten schlicht und einfach eine andere Wahrnehmung der Stadt haben. Ich weiss nicht genau, an was das liegt. Sie nehmen die Veränderungen im öffentlichen Verkehr und bei den Velofahrenden nicht wahr und sehen nicht ein, dass immer weniger Personen ein Auto besitzen. Zum Thema Gewerbe: Auch wenn man im Internet vieles günstig kaufen kann, haben wir in der Stadt eine hohe Aufenthaltsqualität, die wir mit dieser Motion noch stärker erhöhen können. Im Citybereich hatten wir immer etwa 150 bis 200 Parkplätze zu viel und nochmals gleich viele im citynahen Bereich. Auch wenn es stimmt, dass sich die Zahlen senkten, hatten wir insgesamt während 20 Jahren 300 bis 400 Parkplätze zu viel. Der Stadtrat schrieb in seinem Geschäftsbericht zum Postulat des Zähringerplatzes, sie hätten nur noch 200 Reserveparkplätze und deshalb könne man den Zähringerplatz nicht autofrei machen. Das ist an Absurdität nicht zu überbieten. Wenn Sie heute die Motion ablehnen, halten Sie an einem alten Parkplatzkompromiss fest, den in den 90er-Jahren einige Parkplatzwächter miteinander aushandelten. Dynamisch ist das sicher nicht. Auch wenn wir nicht erfreut über die Textänderung der SP sind, werden wir sie annehmen. Uns ist es wichtig, dass auch im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans eine offensive Debatte über Parkplätze in der Innenstadt geführt wird.*

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die zum Ziel hat, die Zürcher Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrenden attraktiver zu machen. ~~Der dafür nötige Raum ist durch die Aufhebung von Parkplätzen zu gewinnen. Zu diesem Zweck ist auch der~~ Der kommunale Verkehrsrichtplan den neuen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsströmen so ~~ist~~ entsprechend anzupassen, dass den Zufussgehenden und Velofahrenden mehr Raum zur Verfügung steht. Dabei sind insbesondere ein autofreier Zähringerplatz, eine attraktive Gestaltung der Zollstrasse für Fuss- und Veloverkehr, ein neuer attraktiver Stadtzugang vom Shop-Ville zum Globus auf der Lintheschergasse, die Realisierung von Velorouten sowie markant mehr Veloabstellplätze (für den allgemeinen Bedarf wie für den Bedarf von Veloverleihsystemen) sowie weitere Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Packet-Parks vorzusehen.

Die geänderte Motion wird mit 64 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

## E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### 483. 2018/399

#### **Motion von Eduard Guggenheim (AL) und Stefan Urech (SVP) vom 24.10.2018: Kostengünstige und zweckmässige Sanierung des Schauspielhauses unter weit- gehender Erhaltung des Zuschauerraums**

Von Eduard Guggenheim (AL) und Stefan Urech (SVP) ist am 24. Oktober 2018 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, wie das Schauspielhaus unter weitgehender Erhaltung des Zuschauerraums qualitätsbewusst auf kostengünstige und zweckmässige Art saniert werden kann. Es sollen die möglichen Lösungsvarianten, die geplanten Nutzungen, der notwendige Zeitbedarf für die Bauzeit mit dafür notwendigen betrieblichen Lösungen und die gesamten Kosten aufgezeigt werden. Dabei sollen die Möglichkeiten von Fremdmieten (insbesondere der Stadt selbst gehörender Flächen wie beispielsweise des aktuell an Dritte vermieteten Restaurants) und Möglichkeiten bei Land- und Immobilienerwerb einbezogen werden.

#### Begründung:

Keine Zerstörung der historisch bedeutendsten Sprechbühne im deutschen Sprachraum!

Christoph Marthaler hat es bis heute mit aktuellem zeitgenössischem Theater bewiesen und die Premiere von Hamlet in der Regie von Barbara Frey zur diesjährigen Saisoneröffnung hat es erneut gezeigt: Über hundert Jahre lang hat der - auch baukünstlerisch wichtige - Pfauen den Ansprüchen der Theatermacher wie auch der Zuschauenden genügt. Nun soll dies urplötzlich nicht mehr der Fall sein.

Das Schauspielhaus ist der wichtigste Zeuge für das Weiterleben offen kritischer und anklagender Haltung auf der einzigen freien Bühne im ganzen deutschsprachigen Raum während des Nationalsozialismus. Es hat unzähligen verfolgten Theaterleuten eine Zufluchtstätte und die Möglichkeit geboten, in Zeiten der Verfolgung aus rassistischen, politischen und anderen Gründen eine Meinung kundzutun, die sehr, weit über Zürich hinaus gehört wurde und die auch nach Kriegsende mit vielen bedeutenden Aufführungen und Uraufführungen (neben Brecht auch Frisch, Dürrenmatt bis zu zeitgenössischen Autoren) ihre Fortsetzung fand. Diese Guckkasten- und Sprechbühne darf nicht abgebrochen werden, die vorgeschlagene Erhaltung des Schauspielhauses als Strassenfassade erscheint als echte Augenwischerei à la Fürst Potjomkin.

Die einstimmige Meinung der Denkmalpflegekommission zur Schutzwürdigkeit des Theatersaals von 1926 wird vom Stadtrat unter den Tisch gewischt, und auch auf den Vorschlag eines hoch qualifizierten Zürcher Architekturbüros, das kluge Eingriffe unter Erhaltung des Saals aufzeigt, wird nicht einmal eingetreten. Dabei stehen weitere Bühnen für "moderne" Theaterstücke in Zürich in genügender Anzahl und Grösse zur Verfügung, so z.B. im Schiffbau. Ein Ärgernis und ein Affront ist zudem die Publikation des stadträtlichen Beschlusses zur Entlassung aus dem Inventar ausgerechnet zu Beginn der Sommerferien und mit Ablauf der Rekursfrist ebenfalls in den Sommerferien. Diese stadträtliche Praxis hat leider System. Abgesehen von den immensen Kosten für einen Theaterneubau im Inneren des Blockrands wäre ein Verlust dieses Hauses für die Kulturstadt Zürich, die sich zu Recht in Vergangenheit und Gegenwart ihrer Offenheit für Verfolgte rühmte und rühmt, eine Abkehr von den Werten, welche die Pfauenbühne seit Jahrzehnten international auszeichnet. Das Haus des Cabaret Voltaire wurde von der Stadt im Tausch erworben, obwohl die Dada-Bewegung längst der Vergangenheit angehört. Nun soll die Sprechbühne des Pfauen samt ihrer einzigartigen Geschichte ausgeräumt werden. Zur Sorgfalt hätte eine umfassende Klärung der Ausgangslage – bei weitem nicht nur der baulichen - gehören müssen, eine Publikumsbefragung ebenso wie eine Prüfung der Frage, ob nicht gerade die einzige verbliebene Guckkasten-Sprechbühne der Stadt Zürich für das Theater-schaffen eine bedeutende und bleibende Funktion hat. Ferner würde ein Ersatzneubau die Billettpreise in die Höhe schnellen lassen. Es fehlt hierzu jegliche Aussage und Wirtschaftlichkeitsrechnung, die besser vor dem in diesem Sommer angekündigten Theaterneubau erstellt worden wäre als im nachhinein. Aus diesen Gründen muss der Erhalt des Schauspielhauses umfassend – das heisst baulich, kulturhistorisch und für die Zukunft des Sprechtheaters in Zürich und der Pfauenbühne – geprüft und unvoreingenommen in Form einer kreditschaffenden Weisung dargelegt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**484. 2018/400**  
**Postulat von Renate Fischer (SP), Felix Stocker (SP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Prüfung alternativer Standorte für die Veranstaltungen auf der Gemüsebrücke während der Brückensanierung**

Von Renate Fischer (SP), Felix Stocker (SP) und 2 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wo die bestehenden Veranstaltungen, die heute auf der Rathausbrücke stattfinden, während des geplanten Brückenneubaus stattfinden können. Dabei soll explizit geprüft werden, ob der samstägliche Blumen- und Gemüsemarkt während des Umbaus auf dem Zähringerplatz stattfinden kann.

Begründung:

Die Rathausbrücke ist sanierungsbedürftig. Aus Gründen des Hochwasserschutzes soll die Brücke 2023 abgebrochen und durch eine neue ersetzt werden. Der Planungsprozess wurde bereits gestartet.

Heute finden auf der Gemüsebrücke verschiedene Anlässe statt, beispielsweise der Blumen- und Gemüsemarkt am Samstagvormittag, die jährliche 'Altstadtrümpelung' für die Altstadtbewohnende – beides Anlässe, die von den Anwohnerinnen und Anwohnern gerne genutzt werden. Zudem wird der Platz auf der Brücke im Herbst von der Rösslirytschuel genutzt. Das Karussell wird von Schutz und Rettung und der Gebauer-Stiftung unterhalten und steht jeweils im September und Oktober auf der Gemüsebrücke im Einsatz. Im Rahmen eines Anlasses des Quartiervereins rechts der Limmat im September diskutierten Altstadtbewohnende, Anrainerinstitutionen und Gewerbetreibende der Altstadt die Situation auf dem Zähringerplatz. Dabei wurde verschiedentlich der Wunsch geäußert, dass der Zähringerplatz – zumindest teilweise – für andere Nutzungen zur Verfügung stehen soll. Eine Idee, die auf grossen Zuspruch stiess, war, dass man während des Neubaus der Gemüsebrücke versuchsweise den Blumen- und Gemüsemarkt am Samstagvormittag auf dem Zähringerplatz durchführen soll.

Gleichzeitig soll die Verschiebung der anderen bisher auf der Gemüsebrücke durchgeführten Anlässe an geeignete Orte geprüft werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**485. 2018/401**  
**Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP), Renate Fischer (SP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Verhinderung der Realisierung eines allfälligen Seerestaurants am Seeufer beim Bürkliplatz in alleiniger kantonaler Kompetenz**

Von Dr. Pawel Silberring (SP), Renate Fischer (SP) und 2 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten, beim Kanton darauf hinzuwirken, dass ein allfälliges Seerestaurant am Zürichseeufer, Zürich Bürkliplatz nicht allein vom Kanton geplant und realisiert wird. Ziel dabei soll sein, keine zusätzlichen Bauten im See zu erstellen sondern allenfalls bei einer Neugestaltung des ZSG Gebäudes den Einbau einer Verpflegungsmöglichkeit mit Aussensitzplätzen am Ufer zu prüfen.

Begründung:

Der Kanton Zürich hat einen Richtplaneintrag für ein Seerestaurant beim Bürkliplatz erlassen. Dabei kann er sich auf die als Postulat überwiesene Motion 2009/268 berufen, das den Stadtrat beauftragt, ein solches Restaurant in Zusammenarbeit mit dem Kanton dem Gemeinderat vorzulegen.

Der Eintrag in den kantonalen Richtplan könnte bewirken, dass das Projekt in Form eines kantonalen Gestaltungsplanes vom zuständigen Baudirektor in eigener Kompetenz festgesetzt werden kann, welcher nicht referendumsfähig ist. Ein solches Vorgehen sollte unseres Erachtens nicht zur Anwendung gelangen bei einem Geschäft, bei dem kein überwiegendes übergeordnetes Interesse zu sehen ist und bei dem vor allem die Standortgemeinde betroffen ist. Das Vorgehen ist ja auch juristisch umstritten, wie man beim Masterplan Hochschulgebiet sehen konnte.



Der Bürkliplatz und der See ist ein sehr sensibles Gebiet und das verlangt einen sorgfältigen Umgang. Die heutige Situation bei der Anlegestelle ist weder für die Zürcher Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) noch für Zürich Tourismus befriedigend. Spaziergänger/innen und Velofahrer/innen müssen sich da auf engstem Raum kreuzen, was zu gefährlichen Situationen führt. Die Gestaltung dieses Ortes wird der Tourismusstadt Nr. 1 der Schweiz nicht gerecht. Eine einfache Restauration mit Aussensitzplätzen und ein neues ansprechendes Gebäude würde den Ort langfristig aufwerten. Daher sollten die ZSG, Zürich Tourismus und die lokale Bevölkerung ein Mitspracherecht erhalten, wenn an diesem Ort eine Baute von solchem Interesse geplant wird.

Mitteilung an den Stadtrat

**486. 2018/402**  
**Postulat von Guido Hüni (GLP), Markus Baumann (GLP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Einführung einer Tempo-30-Zone in der Schaufelberger- und Schweighofstrasse sowie in der Ämtler- und Gutstrasse**

Von Guido Hüni (GLP), Markus Baumann (GLP) und 2 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in der Schaufelbergerstrasse und Schweighofstrasse (zwischen Birmensdorferstrasse und Friesenbergstrasse) sowie in der Ämtlerstrasse und Gutstrasse eine Tempo 30 Zone eingerichtet werden kann.

Begründung:

Die Schaufelbergerstrasse, Schweighofstrasse, Ämtlerstrasse und Gutstrasse werden täglich stark durch den Pendlerverkehr genutzt. Viele Autos fahren auf der Schaufelbergerstrasse Richtung Strassenverkehrsamt, respektive Üetlihof / Sihlcity sowie über Gutstrasse und Ämtlerstrasse zur Albisriederstrasse. Dies führt zu gefährlichen Verkehrssituationen insbesondere für Kinder.

Wiedikon, Triemli und vor allem der Friesenberg sind ausgesprochene Familienquartiere. Entsprechend liegt der Anteil an Kindern und Jugendlichen in keinem Quartier so hoch wie hier. Am Friesenberg befinden sich beispielsweise an dem besagten Strassenabschnitt zwei grosse Schulhäuser (Küngematt und Dölt-schi). Ausserdem sind mit dem grossen Genossenschaftsneubau an der Kreuzung Birmensdorfer- und Schweighofstrasse weitere hunderte Kinder ins Quartier gezogen. Viele Kinder müssen täglich stark befahrenen Strassen auf ihrem Schulweg überqueren.

Mit der Einrichtung einer Tempo 30 Zone wird die Verkehrsmenge reduziert, da diese Pendlerstrecken an Attraktivität verlieren. Die Zone 30 hat ausserdem eine positive Wirkung auf Sicherheit der Kinder und die Lärmsituation im Quartier.

Mitteilung an den Stadtrat

**487. 2018/403**  
**Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Pablo Büniger (FDP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Verkehrsentlastung des Grossraums Bellevue durch den im kantonalen Richtplan eingetragenen Seebeckentunnel, Haltung des Stadtrats zum Richtplaneintrag und Möglichkeiten zur Prüfung dieses Projekts im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der Bellerivestrasse**

Von Yasmine Bourgeois (FDP), Pablo Büniger (FDP) und 11 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgende Interpellation eingereicht worden:

Mit dem vom Stadtrat beschlossenen Marschhalt bei der Sanierung der Bellerivestrasse ergeben sich hinsichtlich Verkehrsorganisation rund um das stark verkehrsbelastete Seebecken auch neue Chancen zur nachhaltigen Reduktion des oberirdisch geführten, motorisierten Individualverkehrs über die Bellerivestrasse hinaus bis hin zur Rentenanstalt und damit zu einer eigentlichen «Stadtreparatur» an dieser prominenten Lage.

Der behördenverbindliche Auftrag hierfür ist mit dem kantonalen Richtplaneintrag «Seebeckentunnel Zürich (1c) für eine tunnelgeführte, städtische Hochleistungsstrasse» ergangen: «Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadterträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra Parkhaus».

Der Richtplaneintrag entspricht hinsichtlich Absicht und Geographie der FDP-Motion GR Nr. 2012/234 zur «einspurigen, unterirdischen Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie die Reduktion der oberirdischen Autospuren zwecks Verbesserung des Seezugangs», lässt hinsichtlich konkreter Umsetzung allerdings naturgemäss mehr Gestaltungsspielraum. Die NZZ schrieb im Jahr 2012 von einer im Vergleich mit früheren Vorschlägen «realistischeren» und «pragmatischeren» Lösung. 85,1 Prozent befürworteten in einer NZZ-Umfrage eine Tunnellösung. Und selbst einflussreiche Kreise der SP hegen Sympathien für (wenn auch etwas grössere) Tunnellösungen bei gleichzeitiger Reduktion des innerstädtischen Verkehrs.

Auch der Stadtrat äusserte 2012 Verständnis für das grundsätzliche Anliegen der erwähnten Motion, das untere Seebecken aufzuwerten und die Trennwirkung durch die Verkehrsachsen zwischen Innenstadt und Seebecken zu reduzieren, lehnte die Motion aber aus verschiedenen Gründen ab. Seither sind allerdings wesentliche Gegenargumente weggefallen:

Erstens besteht nun der damals vom Stadtrat vermisste, kantonale Richtplaneintrag. Der Realisierungshorizont dieses Richtplaneintrags ist «mittelfristig», das heisst zwischen 2025 und 2035. Gemäss kantonalem Strassengesetz § 50 könnte der Kanton jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in der Stadt Zürich erstellen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Es sollte deshalb im Interesse der Stadt sein, eigene Planungen an die Hand zu nehmen und die Bellerivestrasse «weiterzudenken».

Zweitens hat die Bevölkerung in der Zwischenzeit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative zugestimmt. Die neue Verfassungsbestimmung, gemäss der eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist, ist für Bellerivestrasse, Utoquai, Quaibrücke und General-Guisan-Quai direkt anwendbar. Eine Verlagerung dieses Verkehrs auf das «umliegende» Strassennetz ist ohne erhebliche Mehrbelastung der städtischen Bevölkerung ohnehin undenkbar. Damit ist auch klar, dass die Hauptverkehrsstrassen rund um das Seebecken ohne Tunnellösung auch in Zukunft mindestens dieselbe Verkehrsmenge werden bewältigen müssen und die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Seebecken auf längere Sicht erhalten bleibt. Auf dem Zürcher Utoquai, der Quaibrücke und dem General-Guisan-Quai verkehren täglich rund zwei- bis dreimal so viele Fahrzeuge wie im Gotthard-Strassentunnel.

Drittens forderte die Motion zwecks Finanzierung die Aufnahme des Dialogs mit dem Kanton. Nachdem der Kantonsrat den entsprechenden Richtplaneintrag gutgeheissen hat, darf davon ausgegangen werden, dass auch die Bereitschaft zur kantonalen Mitfinanzierung eines solchen Projektes besteht.

Viertens argumentierte der Stadtrat im Jahr 2012: «In den nächsten Jahren nimmt die Stadt die Sanierung der Bellerivestrasse, des Bellevues, der Quaibrücke und des General Guisan-Quais sowie die Neugestaltung des Mythenquais und die Aufwertung der Hafenanlage Enge in Angriff. (...) Aufgrund der Dringlichkeit der Sanierungsmassnahmen und der komplexen Baukoordination unter diversen Werken sind die Projektierungen und Terminierungen schon weit fortgeschritten; die Projekte können deshalb nicht mehr um Jahre verschoben werden.» Mit den erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse hat der Stadtrat seine damalige Argumentation selber entkräftet.

Fazit: Die Ausgangslage für ein nachhaltige und breit abgestützte Lösung des Verkehrsproblems rund um das Seebecken scheint wesentlich günstiger als im Jahr 2012. Und auch der sich aus dem Richtplan ergebende Auftrag ist unzweideutig. Es wäre offensichtlich politisch getrieben und staatspolitisch unhaltbar, wenn der Stadtrat der Umsetzung eines lediglich im regionalen Richtplan erfassten Radweges höchste Priorität einräumen würde, gleicherorts aber einen im kantonalen Richtplan erfassten «Tunnel Hauptverkehrsstrasse» schlicht «vergessen» würde.

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

1. Wie beabsichtigt der Stadtrat, dem kantonalen Richtplaneintrag Strassenverkehr 1c in einer städtisch wünschbaren Weise Nachachtung zu verschaffen?
2. Hält es der Stadtrat angesichts des im Richtplan nunmehr verbindlich aufgeführten Projekts und der übrigen Änderungen in den Rahmenbedingungen nicht für angezeigt, ein entsprechendes Projekt angelehnt an Motion GR Nr. 2012/234 mit in die erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse einzubeziehen oder ein entsprechendes Vorhaben unabhängig davon erneut zu prüfen? Wenn nein, wann plant er, dies zu tun?
3. Da momentan eine allfällige Neugestaltung der gesamten Bellerivestrasse im Fokus steht, könnte alternativ oder ergänzend auch die Tieferlegung des gesamten MIV bspw. ab Stadtgrenze geprüft werden. Dies würde einen erheblichen Beitrag zur Lärmsanierung der Stadt leisten. Ist der Stadtrat gewillt, auch solche Varianten in seine Überlegungen zur Bellerivestrasse mit einzubeziehen?

4. Ist der Stadtrat im Verkehrsbereich noch bereit für visionäre Lösungen, die auch den übergeordneten Vorgaben entsprechen, oder zieht er es vor, grossstädtische Verkehrsprobleme rund um das Seebecken zu Lasten künftiger Generationen weiterhin nur zu verwalten?

Mitteilung an den Stadtrat

**488. 2018/404**

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

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

Von Yasmine Bourgeois (FDP), Susanne Brunner (SVP) und 25 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgende Interpellation eingereicht worden:

Der Stadtrat hat am 8. Oktober 2018 mitgeteilt, dass das seit längerem geplante und mehrfach verschobene Bauprojekt Bellerivestrasse neu ausgearbeitet werden soll. Gemäss Medienberichten sollen dabei insbesondere auch Varianten mit insgesamt nur 3 oder gar 2 Spuren sowie Tempo 30 geprüft werden. Unaufschiebbare Sanierungsarbeiten sollen unter Inkaufnahme von Zusatzkosten vorgenommen werden. Es droht eine «ewige Baustelle» auf diesem wichtigen innerstädtischen Verkehrsabschnitt.

Gemäss geltendem kantonalem Richtplan ist die Achse Bellerivestrasse/Utoquai ab Stadtgrenze bis und mit Bellevue eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Am 24. September 2017 hat die Bevölkerung (wie notabene auch der betroffene Wahlkreis selbst) den Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative deutlich mit 61.27% angenommen. Damit wurde die Kantonsverfassung wie folgt ergänzt: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Die neue Verfassungsbestimmung ist für die Bellerivestrasse direkt anwendbar. Die Stadt Zürich hat diesbezüglich keine Handlungsfreiheit.

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

1. Wie interpretiert der Stadtrat den Begriff der «Leistungsfähigkeit» einer Strasse?
2. Offenbar will der Stadtrat auch Varianten prüfen, bei denen die Leistungsfähigkeit der Achse Bellerivestrasse/Utoquai oder von Teilbereichen davon (bspw. Quelle Stadtgrenze oder Seefeld, Ziel Seefeld oder vice versa) potentiell reduziert würde. Sollen gemäss stadträtlichem Auftrag bei der Variantenstudie sämtliche Varianten, welche eine Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Achse (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis) zur Folge hätten, von vornherein ausgeschlossen werden?
3. Wir bitten den Stadtrat um die konkrete (namentliche) Bezeichnung der «umliegenden» Strassen (im Sinne von KV Art. 104 Abs. 2bis), deren Leistungsfähigkeit gegebenenfalls erhöht werden könnte, um im Falle einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse der kantonalen Verfassung Genüge zu tun, inklusive Nennung der möglichen Massnahmen pro Strasse. Sollte der Stadtrat hierzu noch nicht in der Lage sein, obwohl die Auswahl möglicher Ausweichstrassen nicht sonderlich gross ist, so bitten wir ihn um eine Auflistung der Strassenzüge mit vergleichbarem geografischem Quell-/Zielverkehr, die aufgrund ihrer Klassifizierung für eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen könnten.
4. Der Stadtrat argumentierte in seiner abschlägigen Antwort zur Motion GR Nr. 2012/234 auch mit dem schon damals weit fortgeschrittenen Projekt Bellerivestrasse. Inzwischen sind sechs weitere Jahre verstrichen, und die Planungskosten dürften weiter deutlich gestiegen sein. Nichtsdestotrotz nimmt nun der Stadtrat selber in Kauf, dass der Wert der bisherigen Planungen auf einen Schlag erheblich vermindert oder gar vernichtet wird. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Stadtrat die durch seinen neuesten Beschluss verursachten Zusatzkosten vorgängig im Sinne der Steuerzahlenden fundiert abgeklärt hat. Auf welchen Betrag belaufen sich die über die vielen Jahre aufgelaufenen Projekt- und Verfahrenskosten für die Sanierung der Bellerivestrasse? Wie hoch schätzt der Stadtrat die Kosten für die geplanten Verkehrsversuche? Und wie hoch schätzt der Stadtrat die Zusatzkosten für die unverschiebbaren Sanierungsarbeiten an der Bellerivestrasse bis zum nunmehr frühestmöglichen, realistischen Termin einer Gesamtsanierung dieser Achse? Falls hierzu wider Erwarten noch keine Schätzungen vorliegen, bitten wir um eine Auflistung der dringend durchzuführenden Massnahmen.
5. Zur Prüfung der Machbarkeit und für die Erstellung eines Verkehrsgutachtens betreffend Spurreduktionen hat das Tiefbauamt eine Studie in Auftrag gegeben. Wer führt diese Studie durch, wie lautet der konkrete Auftrag, mit welchem Budget und Zeitrahmen wurde diese Studie bewilligt, welche verwaltinginternen Kosten fallen darüber hinaus an und welchen Konten werden all diese Kosten belastet?

6. Ist sich der Stadtrat dessen bewusst, dass gemäss kantonaler Signalisationsverordnung § 28 trotz städtischer Vorrechte auch Verkehrsanordnungen auf kommunalen Strassen (im vorliegenden Fall etwa auf der Dufourstrasse, der Seefeldstrasse und der Zollikerstrasse), die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes (im vorliegenden Fall offensichtlich die Seestrasse sowie allenfalls die Forchstrasse und die Witikonerstrasse) beeinflussen können, einer kantonalen Zustimmung bedürfen? In welcher Form beeinflusst dies die Abklärungen des Stadtrates?

Mitteilung an den Stadtrat

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

**489. 2018/405**  
**Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann (SP), Pascal Lamprecht (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Abbau von bestehenden Parkplatz-Überhängen, Beurteilung der Wirkung des Leitfadens aus dem Jahr 2015 und Angaben zur Erhebung der Plätze in den privaten Parkhäusern sowie Möglichkeiten zur attraktiveren Gestaltung von Parkhäusern und zur Einführung eines App-basierten Parkleitsystems**

Von Barbara Wiesmann (SP), Pascal Lamprecht (SP) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Parkplätze machen in der Stadt Zürich einen beträchtlichen Anteil des öffentlichen Raumes aus und prägen das Stadtbild wesentlich. Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 242, Abs. 2 – «Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. ...» – sind Parkplätze der Blauen Zone nur eine Übergangslösung und sollten mittelfristig aufgehoben werden.

Bei Umbauten und Projekten stellt sich immer wieder die Frage nach dem Bedarf von Parkplätzen, oft ist ein Projekt erst mit dem Wegfall von Parkplätzen möglich, v. a. sichere Velowege, wie beispielsweise an der Leimbachstrasse.

Wenn die Parkhäuser und weitere Parkplätze auf privatem Grund besser ausgelastet werden, ergeben sich weitere Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums und es stünden mehr oberirdische Parkplätze auf öffentlichem Grund für Mobilitätseingeschränkte und für den Warenumschlag zur Verfügung.

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

1. 2015 wurde der Leitfaden «Leitfaden zum Umgang mit Parkplatz- Überhängen» verabschiedet. Mit dem Leitfaden soll der freiwillige Abbau von bestehenden Parkierungsüberhängen initiiert und im Rahmen von kooperativen Prozessen zwischen Privaten und Behörden vorangetrieben werden. In welchen Projekten konnte auf Grund des Leitfadens der Parkplatzüberhang eliminiert werden? Wie beurteilen Sie die Wirkung dieses Leitfadens? Wurden aus Sicht des Stadtrates die Ziele erreicht?
2. Ist eine zusätzliche Verlagerung von Parkplätzen auf dem öffentlichen Grund in städtische und/oder private Parkhäuser oder Parkplätze denkbar? Könnten damit wenig genutzte Parkhäuser und Parkplätze anstelle des öffentlichen Raumes genutzt werden? Gibt es bei einer Verlagerung eine Differenzierung zwischen blauen und weissen Parkplätzen?
3. Werden freie Parkplätze in den städtischen und in den privaten Parkhäusern erhoben? Falls nein, wieso nicht? Können diese Daten erhoben werden? Bis wann können diese Daten erhoben werden? Falls ja, wie ausgelastet sind die Parkhäuser? Sind diese Angaben öffentlich zugänglich? Fliessen private Parkhäuser und Parkplätze in die in die Bedarfsanalyse von Parkplätzen in blauen Zonen mit ein?
4. Die Parkplätze der blauen und weissen Zone sind meist besetzt, was die Reinigung fürs ERZ erschwert. Ist es denkbar, einen Tag zu bestimmen, an dem diese Parkplätze nicht benutzt werden dürfen, um eine gute und effiziente Reinigung sicherzustellen?
5. Wie funktioniert das Parkleitsystem im Detail? Kann sich der Stadtrat vorstellen, mehr Parkhäuser und Parkplätze, insbesondere Parkhäuser in den Quartieren, ins Leitsystem aufzunehmen?
6. Zum Teil werden Parkhäuser nicht benutzt, weil sie zu dunkel und damit zu unsicher erscheinen. Kann sich der Stadtrat vorstellen, mit geeigneten Signalisationen und attraktiverer Gestaltung der Eingänge zu Parkhäusern die Zugänglichkeit zu fördern?

7. Mit einem App-basierten Parkleitsystem könnte der Suchverkehr reduziert werden und wenig bekannte Parkplätze könnten besser ausgelastet werden. Ist diesbezüglich etwas geplant? Wenn ja, was ist der Stand und wann wird die App eingeführt? Wenn nein, warum nicht?

Mitteilung an den Stadtrat

**490. 2018/406**  
**Schriftliche Anfrage von Markus Knauss (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:**  
**Bewilligter Einsatz eines Multikopters am Sonntagmorgen für einen Werbefilm, Beurteilung der Bewilligung und der Rahmenbedingungen für den Einsatz sowie der generellen Praxis für den Betrieb von Modellluftfahrzeugen gemäss dem Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2015**

Von Markus Knauss (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden ist am 24. Oktober 2018 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Sonntagmorgen, 8.00 Uhr, irgendwo in einem Stadtzürcher Wohnquartier. Ein höchst aggressives Surren lässt AnwohnerInnen, ob schlafend oder nicht, aufschrecken. Eine Nachschau ergibt, dass sich ein Multikopter mit rund einem Meter Durchmesser, blinkenden Lichtern und lauten Motoren auf einer Höhe bis ca. 30 m Höhe, oft aber auch unterhalb der Dachtraufen durchs Quartier bewegt. Die Nachfrage bei den Betreibern dieses Undings ergibt, dass es sich dabei um bewilligte Filmaufnahmen für einen Werbefilm der Firma Biomed handelt. Den aufgebrachten AnwohnerInnen wird erklärt, dass die Bewilligung durch die Stadtpolizei Zürich deshalb an einem Sonntagmorgen erteilt worden sei, damit der Verkehr die Woche hindurch nicht behindert werde. Auch sei es zulässig, Privatgrund im Strassenraum, aber nicht über den Häusern selber zu überfliegen. Der Multikopter fliegt denn auch beinahe bis an die Fenster der Liegenschaften heran. Die Bewohner der gefilmten Liegenschaften seien informiert worden, aber die AnwohnerInnen im weiteren Umkreis, auch wenn lärmgeplagt, hingegen nicht. Und ja, die Location sei halt so schön, dass sie unbedingt für Werbezwecke, auch an einem Sonntagmorgen ausgebeutet werden müsse.

Eine Recherche zum Betrieb von Multikoptern in der Stadt Zürich führt zu einem Infoblatt, das auf einen Stadtratsbeschluss vom 25.2.2015 verweist. Dieses Infoblatt ergibt, dass der Betrieb von mit Elektromotoren angetriebenen Modellluftfahrzeugen, um einen solchen handelt es sich offenbar, über öffentlichem Grund grundsätzlich erlaubt ist, wenn die Multikopter im Sichtbereich des Piloten fliegen und „das Leben, die Gesundheit oder Sachen Dritter nicht gefährdet werden“. Weiter wird darauf hingewiesen, dass Ton- und oder Bildaufnahmen strafrechtlich relevantes Verhalten im Sinne von Art. 179 bis ff. StGB darstellen können und die Datenschutzbestimmungen und die Persönlichkeitsrechte einzuhalten sowie die Privatsphäre anderer Personen zu achten seien.

Die Allgemeine Polizeiverordnung (APV) sieht vor, dass beim Lärm störendes Verhalten während der Nachtruhe verboten sei und während der übrigen Zeiten Dritte durch lärmintensives Verhalten nicht belästigt werden dürfen.

Es stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen.

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Bewilligung der Stadtpolizei Zürich an einem Sonntagmorgen einem sehr unangenehm surrenden und sehr lauten Multikopter die Bewilligung für Werbeaufnahmen zu erteilen, obwohl gemäss APV an Ruhetagen dem Erholungsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen sei?
2. Wie beurteilt der Stadtrat das Verhalten oder allenfalls auch die Instruktion, dass die Multikopter auch über Privatgrund und faktisch bis zur Fassade fliegen dürften? Ist es also grundsätzlich zulässig, Multikopter auch über privatem Grund fliegen zu lassen obwohl das Infoblatt solches eigentlich ausschliesst.
3. Im angesprochenen Fall lag immerhin eine Bewilligung vor. Die Frage stellt sich aber grundsätzlich, ob das Betreiben von lärmintensiven Multikoptern den Bestimmungen der Allgemeinen Polizeiverordnung untersteht? Ab welcher Schwelle der Lärmbelastung kommt die APV zum Einsatz? Welche einfachen und nachvollziehbaren Anweisungen gibt es für das Handeln der Stadtpolizei, um übermässig störende oder lärmige Multikopter aus dem Verkehr zu ziehen?
4. Gemäss Infoblatt der Stadtpolizei ist es grundsätzlich möglich, lärmarme Multikopter 24 Stunden am Tag auf öffentlichem Grund durch die Strassen patrouillieren zu lassen, sofern sie auf Sicht geflogen werden und für Multikopter über 0,5 kg Gewicht eine Haftpflichtversicherung vorliegt. Dabei ist es auch nicht grundsätzlich ausgeschlossen, dass dabei Bild- und Tonaufnahmen gemacht werden. Während gemäss kantonalem Sozialhilfegesetz Tonaufnahmen zur Ermittlung von möglichen Sozialhilfebetrügereien nicht zulässig sind und dazu auch eine öffentliche Diskussion stattgefunden hat, wäre es aber möglich, Multikopter direkt vor unseren Wohn-, Schlaf- oder Badezimmern oder mit direkter Sicht

auf Dachterrassen oder Balkone zu betreiben, so lange dies vom öffentlichen Raum aus geschieht. Während wir im öffentlichen Raum auf dem Boden damit rechnen müssen, beobachtet oder auch gefilmt zu werden, war dies bisher in unseren Privaträumen nicht der Fall. Mit dem Einsatz von Multikoptern wird sich das in Zukunft ändern. Eine öffentliche Debatte, ob wir das als Gesellschaft wollen oder nicht, hat bisher kaum oder gar nicht stattgefunden. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Sachverhalt?

5. Sieht der Stadtrat deshalb weiteren Handlungsbedarf?
6. Erachtet der Stadtrat es als zielführend, den Betrieb von Multikoptern über dem Stadtgebiet in einer Verordnung von allgemeiner Wichtigkeit statt einem Stadtratsbeschluss zu regeln?
7. Was hält der Stadtrat vom Vorschlag, das Betreiben von Multikoptern nur noch mit einer Bewilligung zuzulassen, um die Privatsphäre seiner BewohnerInnen zu schützen?

Mitteilung an den Stadtrat

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

- 491. 2018/185**  
**RedK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle der zurückgetretenen Claudia Simon (FDP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2020**

Es wird gewählt (Beschluss des Büros vom 22. Oktober 2018):

Corina Ursprung (FDP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählte

- 492. 2018/253**  
**Schriftliche Anfrage von Shaibal Roy (GLP) und Guido Hüni (GLP) vom 27.06.2018:**  
**Betriebliche Kennzahlen des Schlachthofs und allfälliger Investitionsbedarf für den Weiterbetrieb bis ins Jahr 2029 sowie Möglichkeiten für eine alternative Nutzung des Areals**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 825 vom 26. September 2018).

- 493. 2018/262**  
**Schriftliche Anfrage von Elisabeth Schoch (FDP) und Michael Schmid (FDP) vom 04.07.2018:**  
**Anschaffung einer Hochtemperaturwärmepumpe auf dem Schlachthofareal, Zuständigkeit und Kosten für die Anschaffung sowie Prüfung von möglichen Alternativen, Instandsetzungen seit 2012, Verpflichtungen und Kosten aus dem Energiecontracting mit dem ewz, Wirtschaftlichkeitsrechnung und Entwicklung der Energiekosten des Schlachtbetriebs**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 855 vom 3. Oktober 2018).

- 494. 2018/263**  
**Schriftliche Anfrage von Pirmin Meyer (GLP) und Markus Baumann (GLP) vom 04.07.2018:**  
**Erteilung der Bewilligung für ein Gospelfestival einer Freikirche im Bachwiesenspark, Angaben zum Antragsteller und mögliche Kontrolle solcher Anlässe**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 853 vom 3. Oktober 2018).

- 495. 2018/264**  
**Schriftliche Anfrage von Eduard Guggenheim (AL) und Mischa Schiowow (AL) vom 04.07.2018:**  
**Seilbahn über den Zürichsee zum 150-Jahre-Jubiläum der Zürcher Kantonalbank, zusätzliche Belastung des Seebeckens und der Anliegerquartiere, geplante Massnahmen zur Verhinderung von Lärm- und Verkehrsimmissionen, Vereinbarkeit mit den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft, Eignung als innerstädtisches Transportmittel und Eingriffe in die Grünanlagen sowie mögliche Rückbaukonzepte**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 823 vom 26. September 2018).

Nächste Sitzung: 31. Oktober 2018, 17 Uhr.