

Substanzielles Protokoll 42. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 20. März 2019, 17.00 Uhr bis 19.50 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Martin Bürki (FDP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Matthias Wettach

Anwesend: 123 Mitglieder

Abwesend: Mark Richli (SP), Sven Sobernheim (GLP)

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

- | | | | | |
|----|-----------------|----------|--|-----|
| 1. | | | Mitteilungen | |
| 2. | <u>2019/78</u> | * | Weisung vom 06.03.2019:
Tiefbauamt, Baulinienvorlage Uetlibergtangente-Binz, Festsetzung | VTE |
| 3. | <u>2019/75</u> | *
E | Postulat von Markus Merki (GLP) und Isabel Garcia (GLP) vom 27.02.2019:
Implementierung einer flexiblen Tiefgaragenbewirtschaftung beim Sportzentrum Oerlikon | VSS |
| 4. | <u>2019/81</u> | *
E | Postulat von Nicole Giger (SP), Andri Silberschmidt (FDP) und 16 Mitunterzeichnenden vom 06.03.2019:
Einführung von mediterranen Wochen in Zürich als Pilotversuch | VSI |
| 5. | <u>2018/412</u> | *
E/A | Postulat von Alan David Sangines (SP) und Simone Brander (SP) vom 31.10.2018:
Anpassung bestimmter Strassenverkehrssignalisationen auf das Jubiläumsjahr 2019 des Zurich Pride Festivals | VSI |
| 6. | <u>2019/82</u> | *
E | Postulat von Roger Bartholdi (SVP), Pascal Lamprecht (SP) und 18 Mitunterzeichnenden vom 06.03.2019:
Umbau des Hallenbads Altstetten, Planung von möglichst kurzen Schliessungszeiten, Unterstützung der Betriebsgenossenschaft im Bauverfahren und bei Übergangslösungen für das Personal sowie Angebot von Alternativen für den Schulschwimmsport | VSS |
| 7. | <u>2018/447</u> | | Weisung vom 21.11.2018:
Elektrizitätswerk, Netznutzungstarife 2020, Neuerlass E-Mobilitätstarife; Totalrevision ZH-NNA, ZH-NNB1, ZH-NNC, ZH-NNC-U und Teilrevision ZH-NNC-A; Aufhebung ZH-NNB2 | VIB |

- | | | | | |
|-----|-----------------|-----|---|-----|
| 8. | <u>2019/3</u> | A/P | Dringliche Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 09.01.2019:
Ausarbeitung einer Energieversorgungsverordnung | VIB |
| 9. | <u>2018/514</u> | | Dringliche Interpellation der SP-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Beurteilung der Vorlage betreffend Abklassierung der oberirdischen Strecke, einer Vorgabe für die Höchstmenge an Fahrzeugen, die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten und die Auswirkungen auf die benachbarten Strassenabschnitte sowie erwartete Veränderungen für die Tram- und Buspassagiere | VTE |
| 10. | <u>2018/515</u> | | Dringliche Interpellation der Grüne-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Angaben über die Auswirkungen auf die angrenzenden Häuser, die Bäume, die Erholungsräume, die Organisation des Trambetriebs rund um den Albisriederplatz und über den Umgang mit den planungsbedingten Mehrwerten sowie Beurteilung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat bezüglich der nachträglichen Projekterweiterungen | VTE |
| 11. | <u>2018/516</u> | | Dringliche Interpellation der AL-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Offenlegung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat sowie Beurteilung der vorgenommenen Änderungen durch die kantonsrätlichen Kommissionen sowie Folgen für die Mieterinnen und Mieter, deren Lebensqualität im Perimeter Wipkingerplatz bis Bucheggplatz und für den Erhalt von günstigem Wohnraum | VTE |
| 15. | <u>2018/389</u> | E/A | Postulat von Monika Bättschmann (Grüne), Markus Kunz (Grüne) und 12 Mitunterzeichnenden vom 03.10.2018:
Anpassung der öffentlichen Sitzbänke an die Anforderungen Hindernisfreiheit und Alterstauglichkeit | VTE |
| 19. | <u>2018/467</u> | E/T | Postulat von Stephan Iten (SVP) und Christoph Marty (SVP) vom 28.11.2018:
Bereitstellung von Abstellplätzen für Leihvelos ohne Aufhebung bestehender Abstellplätze für Velos, Autos und Taxis oder Einschränkung des Raums für Fussgängerinnen und Fussgänger | VTE |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

1025. 2019/90

Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 13.03.2019:

Einführung einer Gestaltungsplanpflicht für das Areal der ehemaligen Lehmgrube Giesshübel

Walter Angst (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Das Projekt der CS-Pensionskasse wird seit drei Jahren diskutiert und befindet sich in der Phase eines Vorprojekts. Wenn ein Gestaltungsplan öffentlich aufgelegt werden soll, muss das demnächst beschlossen werden.

Der Rat wird über den Antrag am 27. März 2019 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

1026. 2019/93

Postulat von Sven Sobernheim (GLP), Andri Silberschmidt (FDP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 13.03.2019:

Ausgestaltung der Gebührenregeln für Free-floating Zweiradangebote hinsichtlich eines vielfältigen und effektiv nachgefragten Angebots

Andri Silberschmidt (FDP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Das Postulat nimmt Bezug auf den Stadtratsbeschluss STRB Nr. 0168/2019, der per 1. April 2019 eine Änderung der Gebührenordnung fordert. Wir sind damit nicht einverstanden und wollen das Postulat vor dem Inkrafttreten der neuen Gebührenordnung behandeln.

Der Rat wird über den Antrag am 27. März 2019 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1027. 2019/102

Erklärung der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 20.03.2019:

Klimapolitik der Stadt Zürich

Namens der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP verliest Simone Brander (SP) folgende Fraktionserklärung:

Wirkungsvoller Klimaschutz auf städtischer Ebene

2008 hat die Stadt Zürich den damaligen Stand der Wissenschaft mit der Verpflichtung auf die 2000-Watt-Gesellschaft in ihrer Gemeindeordnung abgebildet. Verbunden war damit auch die Reduktion des CO₂-Ausstosses auf 1 Tonne pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr. Mittlerweile wissen wir allerdings, dass insbesondere das Klimaziel deutlich ambitionierter gesetzt werden muss.

SP, Grüne, GLP, AL und EVP sind zur Überzeugung gelangt, dass die globale Klimaveränderung auch weiterhin ein entschlossenes Handeln der Stadtzürcher Politik verlangt. Wir erachten dabei das Pariser Klimaabkommen als gute Grundlage, unsere Politik gemeinsam neu auszurichten. Während es uns nach wie vor als richtig erscheint, dass der Energieverbrauch auf 2000 Watt zu begrenzen ist, muss das Klimaziel neu definiert werden: netto Null CO₂-Emissionen bis 2030 ist unser neuer Richtwert.

Für diese Politik wollen wir es aber nicht bei symbolischen Handlungen belassen. Die neue Klimapolitik soll auch real in der Basis unseres städtischen Gemeinwesens, der Gemeindeordnung, abgebildet werden. Mit unserer Motion schlagen wir deshalb eine rasche Änderung der Gemeindeordnung vor.

Die Motionärinnen und Motionäre sind überzeugt, dass breite Bevölkerungskreise erkennen, dass dem real existierenden Klimanotstand nur mit konkreten Veränderungen in der Politik begegnet werden kann. Deshalb soll die Änderung der Gemeindeordnung zu einer breiten Diskussion führen und eine bestmöglich abgestützte Grundlage für das weitere Handeln bieten. Dabei gilt es festzuhalten, dass auch die übergeordneten kantonalen und nationalen Ebenen jetzt wirkungsvolle Massnahmen ergreifen müssen, um den Klimawandel in der Schweiz entschieden zu bekämpfen.

1028. 2019/103

**Erklärung der Grüne-Fraktion vom 20.03.2019:
Weltwassertag als Sensibilisierung für die weltweite Wasserversorgung**

Namens der Grüne-Fraktion verliest Simon Kälin-Werth (Grüne) folgende Fraktionserklärung:

Wasser für alle: Wasser ist ein Menschenrecht - kein Geschäft

Am Freitag, 22. März begehen wir den internationalen Weltwassertag, organisiert von den Vereinten Nationen. Der Weltwassertag steht dieses Jahr unter dem Titel „Water for all“, „Wasser für alle“. Umweltorganisationen weltweit und auch wir Grüne nehmen den Weltwassertag zum Anlass, um auf die globale Wasserkrise hinzuweisen, mögliche Lösungen aufzuzeigen und Solidarität mit den ärmeren Ländern und Menschen einzufordern. Für uns ist völlig klar, dass die globale Klimaerwärmung und die sich in vielen Regionen der Erde abzeichnende Verschärfung der Wasserkrise eng miteinander verknüpft sind. Massnahmen dagegen sind dringlich.

Infolge der menschengemachten Klimaerwärmung gibt es mehr Extremwittersituationen: Trockenperioden einerseits und Hochwasser als Folge von Starkniederschlägen andererseits werden häufiger und intensiver - zu viel oder zu wenig Wasser gehört zur neuen Normalität. Der Klimawandel verschärft den Wasserstress in den bereits heute am stärksten betroffenen Gebieten. Ärmere Länder und Menschen in Gebieten mit ohnehin prekärer Infrastruktur sind von den gravierenden Folgen am stärksten betroffen.

Der Zugang zu sauberem Wasser und sanitären Anlagen ist sehr ungleich verteilt auf der Welt. Gemäss dem Weltwasserbericht der Vereinten Nationen hat etwa ein Drittel der Weltbevölkerung, rund 2.1 Milliarden Menschen, keinen Zugang zu einer sicheren Trinkwasserversorgung und rund 2.3 Milliarden Menschen fehlt es an jeglichen sanitären Anlagen. Weltweit werden über 80 Prozent aller Abwässer ungeklärt in die Umwelt entsorgt. Verschmutztes Trinkwasser ist eine der Hauptursachen für eine hohe Kindersterblichkeit: Weltweit sterben täglich etwa 3'000 Kinder unter fünf Jahren an Durchfall.

Den prekären Verhältnissen bei der Wasserversorgung in sehr vielen Ländern ist mit internationaler Kooperation und der Solidarität der reicheren Staaten mit ärmeren Staaten des Globalen Südens zu begegnen. Ziel von Projekten der Entwicklungszusammenarbeit muss es sein, die Lebensgrundlagen der Menschen vor Ort zu erhalten und langfristig zu verbessern. Vor dem Hintergrund der genannten Zahlen und der sich weiter verschärfenden Folgen der Klimaerwärmung verlangen wir Grüne, dass die für Entwicklungsprojekte zur Verfügung stehenden finanziellen wie personellen Ressourcen langfristig erhöht werden. Ein wesentlicher Teil davon soll für Projekte im Bereich der Wasserversorgung und den Bau von sanitären Anlagen eingesetzt werden.

Der Zugang zu sauberem Trinkwasser und sanitärer Versorgung ist ein Menschenrecht. Dieses Recht muss gegen die Interessen einflussreicher und bestens vernetzter internationaler Konzerne wie etwa Nestle verteidigt werden, die versuchen, mittels Privatisierung und Konzessionen eine immer grössere Kontrolle über Wasser-Ressourcen zu erlangen. Die Privatisierung von Wasserversorgungen und das Abpumpen und Abfüllen von Grundwasser beschränken teilweise den Zugang der Menschen zu sauberem Trinkwasser in gravierendem Ausmass und verletzen damit das Menschenrecht auf Wasser. Das ist auch eine Frage der Konzernverantwortung.

Im Kanton Zürich wurde das Wassergesetz am 10. Februar deutlich abgelehnt. Wir sind davon überzeugt, dass eine öffentliche Wasserversorgung unter demokratischer Kontrolle nicht nur in der Schweiz, sondern auch international der beste Weg ist, den Zugang zu qualitativ hochwertigem Trinkwasser für alle zu gewährleisten.

Der Weltwassertag vom Freitag steht unter dem Titel „Wasser für alle“. Genau dafür wollen wir uns überall auf der Welt einsetzen: Weil Wasser ein Menschenrecht ist und kein Geschäft!

1029. 2019/104

**Erklärung der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 20.03.2019:
Zukunft der Mietwohnungen im Brunaupark**

Namens der SP-, Grüne- und AL-Fraktion verliest Walter Angst (AL) folgende Fraktions-
erklärung:

Stadtrat muss Verhandlungen mit CS über vorzeitige Entlassung von 170 Wohnungen aus der Mietzinskontrolle sistieren

2017 haben die CS-Pensionskasse als Eigentümerin und die Stadt Zürich einen Studienwettbewerb für die Neuüberbauung des Wohn-, Geschäfts- und Ladenzentrums Brunaupark durchgeführt. Ende März will die CS-Pensionskasse das Siegerprojekt von Adrian Streich der Öffentlichkeit vorstellen.

Mit Ausnahme der 166 Wohnungen der 1. Etappe am Teich will die CS-Pensionskasse die 1980 bis 1996 in Etappen bezogene Überbauung mit Ladenzentrum und 405 Wohnungen neu erstellen. Die Zahl der Wohnungen soll auf 750 erhöht und das Ladenzentrum aufgewertet werden. Wunsch der CS-Pensionskasse ist es, den städtebaulich tiefgreifenden Eingriff am Tor zum Sihltal über ein einfaches Baubewilligungsverfahren zu realisieren.

Gegen dieses Ansinnen wendet sich die von SP, Grünen und AL am 13. März 2019 eingereichte Motion 2019/90. Sie fordert eine Gestaltungsplanpflicht für das Areal der ehemaligen Lehmgrube Giesshübel. Nur so können die Auswirkungen des Projekts der CS-Pensionskasse mit der Stadtentwicklung koordiniert werden. Für diese Motion wird heute Dringlichkeit beantragt.

Diese politische Debatte scheint die Eigentümerin unterlaufen zu wollen. Sie drängt darauf, die 170 Wohnungen der 1993 und 1996 bezogenen Etappen 3 und 4 vorzeitig aus der Mietzinskontrolle zu entlassen. Offenbar besteht die Absicht, schon zu Beginn der 2020er Jahre mit dem Neubau zu beginnen.

Wie der Stadtrat die vorzeitige Entlassung aus der Mietzinskontrolle bewilligen könnte hat der Sprecher der Stadt Zürich am letzten Freitag am Rande einer Medienorientierung erläutert. Die Restlaufzeit der Mietzinskontrolle soll auf eine kleine Anzahl von Wohnungen im Neubau übertragen werden. Die Rede ist von einem guten Dutzend der insgesamt geplanten 750 Wohnungen. Diese sollen für einen befristeten Zeitraum dem Sozialdepartement zu limitierten Preisen zur Vermietung übergeben werden. Im Gegenzug will die CS-Pensionskasse das Recht erhalten, für die 170 Wohnungen der 1993 und 1996 erstellten Wohnungen der Etappen 3 und 4 sofort Kündigungen auszusprechen. Auch ist es ein ökologischer Unsinn, dass man Wohnbauten, welche gerade mal knapp über 20 Jahre alt, abreißen will.

Die Fraktionen von SP, Grünen und AL fordern den Gesamtstadtrat eindringlich auf, keinen Beschluss zu fällen. Drei Gründe sprechen dafür:

1. Angesicht der wohnpolitischen Zielsetzungen der Stadt Zürich wäre es ein Rückschritt, wenn im Rahmen einer Arealüberbauung mit grosszügiger Erhöhung der Ausnutzung die 405 bestehenden und in grosser Mehrheit bezahlbar bis günstigen vermieteten Wohnungen ersetzt würden durch 750 Wohnungen im mittleren und hohen Preissegment - und im Gegenzug dazu maximal zwei Prozent dieser Wohnungen befristet vergünstigt würden.
2. Die 170 Mieterinnen und Mieter der Etappen 3 und 4 haben ihren Vertrag im Wissen abgeschlossen, dass die Wohnungen bis September 2023 beziehungsweise September 2026 der Mietzinskontrolle unterstellt sind - und deshalb auch nicht wegen eines Neubauprojekts gekündigt werden können. Diese Vorgabe ist in einem vom Stadtrat Edwin Frech 1973 mit der SKA abgeschlossenen Vertrag festgehalten -als Gegenleistung für eine Aufzonung, die den Bau des CS-Verwaltungszentrums Uetlihof ermöglicht hat. Dieser Vertrag ist vom Stadtrat im Dezember 2002 ohne nennenswerte Gegenleistung zugunsten der CS angepasst worden. Ein zweites Mal darf das nicht geschehen.
3. Der Gemeinderat wird im zweiten Quartal 2019 entscheiden, ob für das Areal der ehemaligen Lehmgrube Giesshübel eine Gestaltungsplanpflicht erlassen wird. Die vorzeitige Aufhebung der Mietzinskontrolle würde die anstehende politische Diskussion über die Entwicklung des Areals unterlaufen. Sie würde zudem zeigen, dass die städtischen Planungsinstrumente nicht genügen, um das Wachstum der Stadt demokratisch zu steuern.

Persönliche Erklärungen:

Christian Huser (FDP) hält eine persönliche Erklärung zur CO₂-Reduktion in kleineren und mittleren Unternehmen (KMU).

Urs Fehr (SVP) hält eine persönliche Erklärung zur Ausschüttung von Sonderdividenden der Zürcher Kantonalbank (ZKB).

G e s c h ä f t e

1030. 2019/78

Weisung vom 06.03.2019:

Tiefbauamt, Baulinienvorlage Uetlibergtangente-Binz, Festsetzung

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 18. März 2019

1031. 2019/75

Postulat von Markus Merki (GLP) und Isabel Garcia (GLP) vom 27.02.2019:

Implementierung einer flexiblen Tiefgaragenbewirtschaftung beim Sportzentrum Oerlikon

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

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1032. 2019/81

Postulat von Nicole Giger (SP), Andri Silberschmidt (FDP) und 16 Mitunterzeichnenden vom 06.03.2019:

Einführung von mediterranen Wochen in Zürich als Pilotversuch

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

Christina Schiller (AL) stellt namens der AL-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

1033. 2018/412
Postulat von Alan David Sangines (SP) und Simone Brander (SP) vom 31.10.2018:
Anpassung bestimmter Strassenverkehrssignalisationen auf das Jubiläumsjahr
2019 des Zurich Pride Festivals

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Alan David Sangines (SP) vom 13. März 2019 (vergleiche Beschluss-Nr. 990/2019)

Die Dringlicherklärung wird von 93 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1034. 2019/82
Postulat von Roger Bartholdi (SVP), Pascal Lamprecht (SP) und 18 Mitunterzeich-
nenden vom 06.03.2019:
Umbau des Hallenbads Altstetten, Planung von möglichst kurzen Schliessungs-
zeiten, Unterstützung der Betriebsgenossenschaft im Bauverfahren und bei Über-
gangslösungen für das Personal sowie Angebot von Alternativen für den Schul-
schwimmsport

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Roger Bartholdi (SVP) vom 13. März 2019 (vergleiche Beschluss-Nr. 991/2019)

Die Dringlicherklärung wird von 115 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

1035. 2018/447
Weisung vom 21.11.2018:
Elektrizitätswerk, Netznutzungstarife 2020, Neuerlass E-Mobilitätstarife;
Totalrevision ZH-NNA, ZH-NNB1, ZH-NNC, ZH-NNC-U und Teilrevision ZH-NNC-A;
Aufhebung ZH-NNB2

Antrag des Stadtrats

1. Der Tarif Netznutzung ZH-NNA für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 (AS 732.325) wird gemäss Beilage 1 (Entwurf vom 2. November 2018) totalrevidiert.
2. Der Tarif Netznutzung ZH-NNB1 für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 (AS 732.326) wird gemäss Beilage 2 (Entwurf vom 2. November 2018) totalrevidiert.
3. Der Tarif Netznutzung ZH-NNC für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 (AS 732.327) wird gemäss Beilage 3 (Entwurf vom 2. November 2018) totalrevidiert.
4. Der Tarif Netznutzung ZH-NNC-U für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 (AS 732.328) wird gemäss Beilage 4 (Entwurf vom 2. November 2018) totalrevidiert.
5. Der Tarif Netznutzung ZH-NNC-A für die Stadt Zürich vom 15. November 2017 (AS 732.330) wird wie folgt geändert:

Titel

Tarif Netznutzung NNC-A

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNC-A gilt für nachgelagerte Kundinnen und Kunden in einem in Mittelspannung an das Verteilnetz des ewz angeschlossenen Arealnetz, die Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Der Tarif NNC-A ist anwendbar, wenn:

lit. a–c unverändert.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

Abs. 1 unverändert.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVarh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

Abs. 3 unverändert.

6. Die Änderungen am Tarif Netznutzung ZH-NNC-A gemäss Dispositiv-Ziffer 5 werden auf den 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt.
7. Es wird der Tarif Netznutzung NNE-H gemäss Beilage 5 (Entwurf vom 2. November 2018) erlassen.
8. Es wird der Tarif Netznutzung NNE-S gemäss Beilage 6 (Entwurf vom 2. November 2018) erlassen.
9. Der Tarif Netznutzung ZH-NNB2 für die Stadt Zürich vom 18. April 2012 (AS 732.324) wird per 31. Dezember 2019 aufgehoben.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

Matthias Probst (Grüne): Die Netznutzung bezieht sich auf die Kosten der Nutzung des Stromnetzes und die vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) gebauten Leitungen. Die Kosten für das Aufrechterhalten des Netzes entstehen vor allem, wenn viel Strom fliesst. Es gibt immer mehr Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Das führt zu höheren Leistungsspitzen in Zeiten, die bereits stark belastet sind. Diese Leistungsspitzen führen zu höheren Kosten. Die Stromversorgungsverordnung (StromVV) stellt des Weiteren neue Anforderungen, die zu Anpassungen in unseren Tarifblättern führen. Es gibt einige Tarifblätter und alle müssen angepasst werden. Darum wird es zu acht Abstimmungen kommen, nachdem das Geschäft besprochen wurde. Die erste und wahrscheinlich relevanteste Änderung bezieht sich auf die neuen auf Elektromobilität ausgerichteten Netznutzungstarife. Wir wollen Anreize schaffen, damit die Nutzung an den Ladestationen nicht während der Zeit mit der grössten Netzbelastung stattfindet. Die aktuellen Hoch- und Niedertarifzeiten sind nicht auf Elektromobilität ausgerichtet. Wenn die Hochtarifzeiten auf jeweils zwei Stunden am Mittag und am Abend beschränkt sind, wird das einen positiven Effekt haben. Die neuen Tarife unterscheiden sich stark. Die Kosten der Hochtarifelektromobilität liegen bei 25 Rappen oder für die Schnelllader bei 22,5 Rappen pro Kilowattstunde. Beim Niedertarif liegen die Kosten bei 5 Rappen respektive bei 4,5 Rappen pro Kilowattstunde. Wenn nur noch ein Fünftel für dieselbe Netznutzung bezahlt werden muss, ist das ein sehr starker Anreiz. Für Ladestationen mit schnellen Ladegeräten mit deutlich höherer Leistung kommt zusätzlich eine Leistungskomponente

von 2 Franken pro Kilowatt hinzu. Die Verschmelzung der Netznutzungstarife ZH-NNB1 und ZH-NNB2 stellt eine weitere Änderung dar. Der Tarif ZH-NNB1 wird neu zum Tarif NNB. Der Netznutzungstarif ZH-NNB2 wird aufgehoben. Dieser entstand, damit nicht zu viele Kunden ins Mittelspannungsnetz wechseln, wofür eine grössere Leitung notwendig ist, was wiederum zu höheren Kosten führt. Inzwischen kann diese Flucht auf das Mittelspannungsnetz anders abgefangen werden. Damit wird ausserdem das Reporting gegenüber der Nationalen Netzgesellschaft Swissgrid AG (Swissgrid) vereinfacht. Die dritte Anpassung, die ich erwähnen will, bezieht sich auf die Flexibilität. Die Sperrzeiten für Wärmepumpen sind nach der neuen StromVV nicht mehr zulässig. Früher bestand die «Option Unterbrechung für Wärmepumpe». Neu besteht mit der Option «Netzdienstliche Leistungsbegrenzung» nicht mehr eine Unterbrechung, sondern ein finanzieller Anreiz, die Wärmepumpen nicht während der Spitzenlast laufen zu lassen. Flexible Tarife werden diesbezüglich auch anwendbar sein, wenn Haushalte vermehrt beginnen, grosse Batterien zu installieren und somit zu Produzenten zu werden. Die erste Abstimmung bezieht sich auf den Netznutzungstarif ZH-NNA – der Normaltarif für Kleinkunden mit Niederspannung. Die zweite Abstimmung bezieht sich auf den Netznutzungstarif NNB, der Kleinkunden betrifft, die mehr Leistung beziehen. Die dritte Abstimmung bezieht sich auf den Netznutzungstarif ZH-NNC – Kunden mit Mittelspannung und tiefer Leistung. Die vierte Abstimmung bezieht sich auf den Netznutzungstarif ZH-NNC-U – Kunden mit Mittelspannung und Leistungsspitzen. Die fünfte Abstimmung bezieht sich auf den Netznutzungstarif ZH-NNC-A, der geändert und in Kraft gesetzt wird. Dann werden wir für die Ladestationen der Elektromobilität die neuen Tarife NNE-H und NNE-S erlassen. Mit der achten Abstimmung werden wir den Netznutzungstarif ZH-NNB2 aufheben. Insgesamt wird das System vereinfacht.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Mit der Weisung verfolgen wir drei Ziele: die Vereinfachung der Tarife, das Schaffen der Voraussetzungen eines modernen Netzes sowie ein neuer Tarif für die Elektromobilität. Wir werden dieses Thema weiterhin behandeln. Wir sind vom Bund beauftragt, ein Smart Grid zu realisieren. Mit dem intelligenteren Netz wird es schliesslich zu noch dynamischeren Tarifen kommen.*

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

Die Vorlage wird stillschweigend an die Redaktionskommission (RedK) überwiesen.

Damit ist beschlossen:

Die Tarife ZH-NNA, ZH-NNB1, ZH-NNC, ZH-NNC-U, die geänderten Artikel des Tarifs ZH-NNC-A, sowie die Tarife NNE-H und NNE-S sind durch die RedK zu überprüfen (Art. 38 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 64 Abs. 1 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

Tarif Netznutzung NNA

vom xx.xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNA gilt für Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Niederspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Der Tarif NNA ist anwendbar:

- a. bei einem Gesamtjahresbezug je Konsumstelle bis zu 60 000 kWh;
- b. bei neuen Konsumstellen mit einer Bezügersicherung bis 80 Ampère;
- c. bei Bauprovisorien mit einem installierten Anschlusswert bis zu 250 kVA.

³ Das ewz teilt eine Konsumstelle in den Tarif NNB um, wenn der Gesamtjahresbezug in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 66 000 kWh übersteigt.

⁴ Die Kundin oder der Kunde kann die Umteilung von Tarif NNA zu Tarif NNB verlangen, wenn sie oder er die Kosten der vom ewz vorgeschriebenen Messeinrichtung bezahlt.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Hochtarif:	Montag–Samstag	06.00–22.00 Uhr
Niedertarif:	Montag–Sonntag	22.00–06.00 Uhr
	Sonntag	06.00–22.00 Uhr

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie, Blindenergie und Minimalbetrag) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung³ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

³ Liegt der Gesamtbetrag aller Gebühren für die Netznutzung innerhalb einer Ablesungsperiode unter dem Minimalbetrag, wird der Minimalbetrag verrechnet.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁴ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁵ wird vom Stadtrat festgelegt.

2.2.3 Option Netzdienliche Leistungsbegrenzung

2.2.3.1 Voraussetzung

¹ Auf Gesuch kann das ewz Kundinnen und Kunden eine Vergünstigung gewähren, wenn:

- a. sie über einen Verbraucher oder eine Speicheranlage verfügen, der oder die mit einer eigenen Steuer- und Messeinrichtung ausgerüstet ist, so dass das ewz die Energiezufuhr sperren kann; und

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

³ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁴ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁵ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

- b. der Verbraucher oder die Speicheranlage sich in einem Gebiet befindet, in dem das ewz zur Optimierung der Netznutzung den Bedarf hat, die Netzlast zu steuern.

² Es besteht kein Anspruch auf die Gewährung der Option Netzdienliche Leistungsbegrenzung.

2.2.3.2 Vergünstigung für Einräumung Steuermöglichkeit und vorgenommene Energiesperre

¹ Das ewz gewährt für die Einräumung der Steuermöglichkeit sowie bei basierend darauf erfolgter Energiesperre jeweils eine Vergünstigung auf der Entschädigung für die Netznutzung, die für den Bezug von Energie für den steuerbaren Verbraucher oder die steuerbare Speicheranlage geschuldet ist.

² Die Höhe der Vergünstigung basiert auf den durch die Steuermöglichkeit eingesparten Kosten des ewz und wird durch den Stadtrat basierend auf Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung⁶ oder Vorgaben und Weisungen der EICom festgelegt. Mindestens 50 Prozent der eingesparten Kosten fliessen in die Vergünstigung für die Einräumung der Steuermöglichkeit.

2.2.3.3 Sperrung der Energiezufuhr

Das ewz kann bei Verbrauchern und Speicheranlagen jederzeit die Durchleitung von Energie während höchstens sechs Stunden pro Tag sperren. Die einzelne Sperrung dauert höchstens zwei Stunden. Anschliessend entsperrt das ewz die Energiezufuhr während mindestens der gleichen Dauer.

3. Aufhebung bisherigen Rechts

Der Tarif Netznutzung ZH-NNA für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 wird aufgehoben.

4. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNA tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Tarif Netznutzung NNB

vom xx. xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNB gilt für Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Niederspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Der Tarif NNB ist anwendbar:

- bei einem Gesamtjahresbezug je Konsumstelle von mehr als 60 000 kWh;
- bei neuen Konsumstellen mit einer Bezügersicherung von über 80 Ampère;
- bei Bauprovisorien mit einem installierten Anschlusswert von mehr als 250 kVA;
- auf Wunsch der Kundin oder des Kunden gemäss Ziffer 1 Abs. 4 Tarif NNA³.

³ Die Kundin oder der Kunde kann die Umteilung in den Tarif NNA verlangen, wenn der Gesamtjahresbezug in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 54 000 kWh unterschreitet.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Hochtarif:	Montag–Samstag	06.00–22.00 Uhr
Niedertarif:	Montag–Sonntag	22.00–06.00 Uhr
	Sonntag	06.00–22.00 Uhr

⁶ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

³ vom ..., AS

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie, Blindenergie und Leistung) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung⁴ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

³ Das ewz verrechnet die in Anspruch genommene und gemessene Leistung. Als Bemessungsgrundlage dient der maximale monatliche $\frac{1}{4}$ -Stunden-Leistungswert im Hochtarif.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁵ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁶ wird vom Stadtrat festgelegt.

2.2.3 Option Netzdienliche Leistungsbegrenzung

2.2.3.1 Voraussetzung

¹ Auf Gesuch kann das ewz Kundinnen und Kunden eine Vergünstigung gewähren, wenn:

- a. sie über einen Verbraucher oder eine Speicheranlage verfügen, der oder die mit einer eigenen Steuer- und Messeinrichtung ausgerüstet ist, so dass das ewz die Energiezufuhr sperren kann; und
- b. der Verbraucher oder die Speicheranlage sich in einem Gebiet befindet, in dem das ewz zur Optimierung der Netznutzung den Bedarf hat, die Netzlast zu steuern.

² Es besteht kein Anspruch auf die Gewährung der Option Netzdienliche Leistungsbegrenzung.

2.2.3.2 Vergünstigung für Einräumung Steuermöglichkeit und vorgenommene Energiesperre

¹ Das ewz gewährt für die Einräumung der Steuermöglichkeit sowie bei basierend darauf erfolgter Energiesperre jeweils eine Vergünstigung auf der Entschädigung für die Netznutzung, die für den Bezug von Energie für den steuerbaren Verbraucher oder die steuerbare Speicheranlage geschuldet ist.

² Die Höhe der Vergünstigung basiert auf den durch die Steuermöglichkeit eingesparten Kosten des ewz und wird durch den Stadtrat basierend auf Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung⁷ oder Vorgaben und Weisungen der EiCom festgelegt. Mindestens 50 Prozent der eingesparten Kosten fliessen in die Vergünstigung für die Einräumung der Steuermöglichkeit.

2.2.3.3 Sperrung der Energiezufuhr

Das ewz kann bei Verbrauchern und Speicheranlagen jederzeit die Durchleitung von Energie während höchstens sechs Stunden pro Tag sperren. Die einzelne Sperrung dauert höchstens zwei Stunden. Anschliessend entsperrt das ewz die Energiezufuhr während mindestens der gleichen Dauer.

3. Aufhebung bisherigen Rechts

Der Tarif Netznutzung ZH-NNB1 für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 wird aufgehoben.

4. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNB tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

⁴ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁵ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁶ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

⁷ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

Tarif Netznutzung NNC

vom xx. xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

Der Tarif NNC gilt für Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Mittelspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Hochtarif:	Montag–Samstag	06.00–22.00 Uhr
Niedertarif:	Montag–Sonntag	22.00–06.00 Uhr
	Sonntag	06.00–22.00 Uhr

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie, Blindenergie und Leistung) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung³ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

³ Das ewz verrechnet die von der nachgelagerten Kundin oder vom nachgelagerten Kunden in Anspruch genommene und gemessene Leistung. Als Bemessungsgrundlage dient der maximale monatliche ¼-Stunden-Leistungswert im Hochtarif.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁴ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁵ wird vom Stadtrat festgelegt.

3. Aufhebung bisherigen Rechts

Der Tarif Netznutzung ZH-NNC für die Stadt Zürich vom 3. September 2008 wird aufgehoben.

4. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNC am 1. Januar 2020 in Kraft.

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

³ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁴ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁵ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

Tarif Netznutzung NNC-U

xx. xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNC-U gilt für Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Mittelspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Das ewz kann Kundinnen und Kunden aufgrund ihrer besonderen Verbrauchscharakteristik auf Gesuch diesem Tarif zuweisen, wenn die folgenden Voraussetzungen kumulativ vorliegen:

- a. gezielt steuerbarer Lastsprung von mindestens 7 MW (von der Netztopologie abhängig), beispielsweise bedingt durch hohe Anlaufströme, Pumpen, Motoren, Generatoren usw.; und
- b. wiederkehrende Verursachung von Leistungsspitzen.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Hochtarif:	Montag–Samstag	06.00–22.00 Uhr
Niedertarif:	Montag–Sonntag	22.00–06.00 Uhr
	Sonntag	06.00–22.00 Uhr

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie, Blindenergie und Leistung) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung³ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁴ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁵ wird vom Stadtrat festgelegt.

2.3 Besondere Bestimmungen

¹ Kundinnen und Kunden dieses Tarifs verpflichten sich, Leistungsspitzen wie folgt beim ewz anzumelden und genehmigen zu lassen:

- a. bis 7 MW: spätestens bis 15.00 Uhr des Vortags;
- b. 7 bis 17 MW: so früh wie möglich, jedoch spätestens 24 Stunden im Voraus;
- c. ab 17 MW: so früh wie möglich, jedoch spätestens eine Woche im Voraus.

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

³ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁴ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁵ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

² Bei nicht angemeldeten oder nicht genehmigten Leistungsspitzen kann das ewz die Mehrkosten, die durch die Verursachung der Leistungsspitze dem ewz durch die nationale Netzgesellschaft in Rechnung gestellt werden, auf die Kundin oder den Kunden überwälzen.

³ Das ewz kann zudem bei nicht angemeldeten oder nicht genehmigten Leistungsspitzen die Stromzufuhr ohne Ankündigung sofort unterbrechen (Lastabwurf).

3. Aufhebung bisherigen Rechts

Der Tarif Netznutzung ZH-NNC-U für die Stadt Zürich vom 8. Januar 2014 wird aufgehoben.

4. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNC-U tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Titel

Tarif Netznutzung NNC-A

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNC-A gilt für nachgelagerte Kundinnen und Kunden in einem in Mittelspannung an das Verteilnetz des ewz angeschlossenen Arealnetz, die Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Der Tarif NNC-A ist anwendbar, wenn:

lit. a–c unverändert.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

Abs. 1 unverändert.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

Abs. 3 unverändert.

Tarif Netznutzung NNE-H

vom xx. xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNE-H gilt für Ladestationen für Elektrofahrzeuge von Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Niederspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Das ewz kann Kundinnen und Kunden mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einem installierten Anschlusswert von über 10 kVA bis zu 30 kVA auf Gesuch diesem Tarif zuweisen.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Der Stadtrat ist ermächtigt, die Hoch- und Niedertarifzeiten festzulegen, wobei am Sonntag der Niedertarif gilt und von Montag bis Samstag die Hochtarifzeit pro Tag maximal sechs Stunden beträgt.

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie und Blindenergie) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung³ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVAh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁴ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁵ wird vom Stadtrat festgelegt.

3. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNE-H tritt auf den 1. Januar 2020 in Kraft.

Tarif Netznutzung NNE-S

vom xx. xx 2019

Der Gemeinderat,

gestützt auf Art. 41 lit. I GO¹ und nach Einsichtnahme in die Weisung des Stadtrats vom 21. November 2018²,

beschliesst:

1. Geltungsbereich

¹ Der Tarif NNE-S gilt für Ladestationen für Elektrofahrzeuge von Kundinnen und Kunden, die den Zugang zum Verteilnetz des ewz in Niederspannung beanspruchen und Energie vom ewz oder von einer anderen Lieferantin oder einem anderen Lieferanten beziehen.

² Der Tarif NNE-S ist anwendbar bei Kundinnen und Kunden mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einem installierten Anschlusswert von über 30 kVA.

2. Tarif

2.1 Tarifzeiten

Der Stadtrat ist ermächtigt, die Hoch- und Niedertarifzeiten festzulegen, wobei am Sonntag der Niedertarif gilt und von Montag bis Samstag die Hochtarifzeit pro Tag maximal sechs Stunden beträgt.

2.2 Netznutzungsentgelt

Das Netznutzungsentgelt setzt sich zusammen aus der Entschädigung für die Nutzung des Verteilnetzes des ewz und der Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des ewz an die Stadt Zürich.

³ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁴ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁵ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

¹ AS 101.000

² Begründung siehe STRB Nr. 973 vom 21. November 2018

2.2.1 Entschädigung für die Netznutzung

¹ Der Stadtrat ist ermächtigt, die Preise für die Entschädigung der Netznutzung (Wirkenergie, Blindenergie und Leistung) aufgrund der jeweils aktuellen anrechenbaren Kosten entsprechend den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Stromversorgung³ oder den Vorgaben und Weisungen der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (ElCom) festzulegen.

² Das ewz liefert auf 100 kWh Wirkenergie der Hochtarifzeit kostenlos 48 kVArh Blindenergie (mittlerer Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,9$). Der während der Hochtarifzeit zusätzlich auftretende Blindenergieverbrauch wird gemäss dem vom Stadtrat festzulegenden Preis zusätzlich verrechnet.

³ Das ewz verrechnet die von der nachgelagerten Kundin oder vom nachgelagerten Kunden in Anspruch genommene und gemessene Leistung. Als Bemessungsgrundlage dient der maximale monatliche ¼-Stunden-Leistungswert im Hochtarif.

2.2.2 Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Stadt

Die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ewz gemäss den Bestimmungen des Reglements über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz)⁴ sowie der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele⁵ wird vom Stadtrat festgelegt.

3. Inkrafttreten

Der Tarif Netznutzung NNE-S tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Mitteilung an den Stadtrat

1036. 2019/3

Dringliche Motion der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 09.01.2019: Ausarbeitung einer Energieversorgungsverordnung

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Michael Kraft (SP) begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 768/2019): Die Motion fordert eine Verordnung über die Energieversorgung: die Versorgung mit Strom, Wärme und Kälte. Einerseits geht es um die Struktur und Ordnung der städtischen Energieversorgungsunternehmen, die verschiedenen Rechtsformen unterliegen und sich teilweise konkurrieren. Besonders im Bereich Wärme und Kälte besteht Handlungsbedarf. Aktuell wird das Ganze mehr schlecht als recht mit verschiedenen Konzepten und durch verschiedene Gremien bewirtschaftet. Andererseits geht es um die Koordination der Energiepolitik und um eine Grundlage für die ökologischen Ziele der Stadt. Die Verordnung soll eine rechtliche Grundlage schaffen, damit wir die Fragen, wie wir den Verpflichtungen des Übereinkommens von Paris näherkommen können, was die ökologischen Eckpunkte der Energieversorgung sind und was das für die konkrete Strategie der einzelnen städtischen Unternehmen bedeutet, beantworten können. Der Stadtrat gibt den Motionärinnen und Motionären in seiner Antwort grundsätzlich recht. Er teilt das Anliegen: Die Energieversorgung muss den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden und allfällige Schwächen in der Organisation sind zu korrigieren. Aus unserer Sicht ist die Ordnung der Energieversorgungsunternehmen ein wichtiger Aspekt. Ebenso zentral sind aber die angesprochenen inhaltlichen Fragen. Auf diese geht der Stadtrat in seiner Antwort kaum ein. Die Motion will, dass die Verordnung auch zu den ökologischen und wirtschaftlichen Zielen der Energieversorgung Stellung

³ vom 23. März 2007, StromVG, SR 734.7.

⁴ vom 28. Januar 2009, AS 732.210.

⁵ vom 2. Dezember 2015, VGL ewz, AS 732.360.

nimmt; beispielsweise zu den Emissionszielen oder der Art der Energieträger. Die Energieversorgung dient als einer der ganz grossen Hebel für die Stadt in ihrer Verpflichtung, einen tieferen CO₂-Ausstoss zu erzielen. Die Verordnung kann als grosser Mosaikstein dienen, mit dem wir aufzeigen, dass uns das Klima wichtig ist und dass die Stadt Zürich in ihren Bemühungen voranschreitet. Wir erachten die Energieversorgungsverordnung als ein Mittel, um einerseits die Fragen der Ordnung der Energieversorgungsunternehmen zu klären und um andererseits die inhaltlichen Eckpunkte der städtischen Energiepolitik zu regeln. Damit soll die demokratische Abstützung vorhanden und die Mitsprache des Gemeinderats gesichert sein. Darum halten wir an diesem Vorstoss als Motion fest.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Die Analyse des Stadtrats deckt sich an vielen Stellen mit der der Motionärinnen und Motionäre. Einige Themen sind wir bereits angegangen. Über das Mittel sind wir uns jedoch nicht einig. Der Energiebereich verfügt auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene über eine hohe Regelungsdichte. Die Vorgaben listen wir in der Motionsantwort auf: das nationale Energiegesetz (EnG), das Stromversorgungsgesetz (StromVG) des Bundes, das in Revision ist, das ebenfalls in Revision gehende kantonale Energiegesetz (EnerG) sowie der Artikel in der Gemeindeordnung zur 2000-Watt-Gesellschaft. Darum kann ich die Analyse, dass eine Rechtslücke besteht, nicht teilen. Das gilt insbesondere für das wichtigste Ziel: die ökologische Energieversorgung – die Lieferung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Quellen. Neben dem Artikel in der Gemeindeordnung ist es namentlich der regionale Richtplan, der massgebend festlegt, welche Energieträger wo eingesetzt und wo sie vorangetrieben werden. Das Volk verabschiedete vor kurzem den Objektkredit für den Energieverbund Altstetten und Höngg-West. Bezüglich der kommunalen Energieplanung des Stadtrats besteht Handlungsbedarf. Sie muss aktualisiert werden, diese Arbeit läuft bereits. Die übliche Abgrenzung zwischen dem Gemeinderat und der Exekutive ist dabei zu berücksichtigen. Die wirtschaftlichen Ziele wurden im Grundsatz vom Volk und vom Gemeinderat beschlossen. Die detaillierten Ziele werden schliesslich vom Stadtrat festgelegt. Dass diese Aufgabenteilung bewährt ist, zeigt sich auch an den positiven Abschlüssen der Unternehmen, die für die Stadt im letzten Jahr 100 Millionen Franken Einnahmen generierten. Das dritte formulierte Ziel ist die Corporate Governance. Dazu reichte der Gemeinderat bereits eine Motion ein. Der Stadtrat erarbeitet darum bereits Corporate-Governance-Richtlinien. Im vom Postulat GR Nr. 2016/321 von Andreas Kirstein (AL) geforderten Expertenbericht legten wir dar, dass gewisse Fragestellungen behandelt werden müssen. Die Energiebetriebe müssen auf die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Diese Arbeit läuft, so erarbeiten wir beispielsweise eine Eigentümerstrategie für den Energiebereich. Als Grundlage dient die Dachstrategie aus Eigentümersicht. Basierend auf der Analyse und Strategie kann ein Änderungsbedarf bei den Organisationsmodellen und Rechtsformen erkannt werden. Ich hoffe, dass der Gemeinderat bei der Beratung der Rechtsform nicht wieder Nichteintreten beschliesst. In der Spezialkommission zeigten wir diesen Ablauf bereits vor. Wir sind weiterhin bereit, die wesentlichen Fragen zur Versorgungssicherheit und Energiepolitik vorzulegen. Aus Sicht des Stadtrats ist es sinnvoller, erst nach dem Abschluss der Arbeiten die Instrumente zu definieren. Bevor eine solche Prüfung erfolgen kann, gibt die Motion ein bestimmtes Instrument vor. Diese Forderung wird nicht von Inhalten oder einer Stossrichtung bezüglich konkreter Vorstellungen begleitet. Mit der Überweisung der Motion wird ein Auftrag für etwas erteilt, das wir bereits bearbeiten. Die drei Energieunternehmen der Stadt sind gut aufgestellt – sowohl auf finanzieller als auch auf energiepolitischer Ebene. Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft haben für alle oberste Priorität. Durch unsere regelmässigen*

Berichte über die Strategien der Unternehmen erhält die Kommission Einblicke in die diesbezüglichen Fortschritte. Die geforderte Energieversorgungsverordnung stellt für mich eine Lösung auf der Suche nach einem Problem dar. Die Unternehmen sind wirtschaftlich erfolgreich. Im organisatorischen Bereich bestehen Fragen, wir konnten aber aufzeigen, dass wir diese bereits angehen. Die Struktur und die Ordnung der Verwaltung sind Aufgabe der Exekutive. Das kann auch mit einer Verordnung nicht umgangen werden. Michael Kraft (SP) listete die Komplexität der Beschlüsse auf: Diese lassen sich nicht in einer Verordnung zusammenfassen. Wegen der verschiedenen Kompetenzebenen lassen sich nicht alle Punkte in einem Text festlegen. Der Energiemarkt ist dynamisch, eine Verordnung müsste andauernd angepasst werden. Der Motionstext geht in die richtige Richtung. Aber für die konkreten Instrumente sind wir auf mehr Flexibilität angewiesen.

Weitere Wortmeldungen:

Roger Tognella (FDP): *Es handelt sich nicht um eine besondere Leistung, eine Motion über etwas zu schreiben, von dem wir in der Kommission bereits erfuhren, dass daran gearbeitet wird. Auch handelt es sich nicht um eine besondere Leistung, eine Weisung nicht zu behandeln. Die linke Seite verhinderte im Sinne einer Gesprächsverweigerung erst die Rechtsformänderung, verlangt jetzt aber eine entsprechende Verordnung. Es ist aus meiner Sicht falsch zu sagen, dass die verschiedenen Unternehmen «mehr schlecht als recht» geführt werden. Mit der Motion werden offene Scheunentore eingerannt. Seit einem halben Jahr sind die aufgelisteten Punkte Thema in der Kommission. Die Auslegeordnung und die Dachstrategie können diskutiert werden. Doch das Resultat wird vorweggenommen und negativ eingeschätzt und darum eine Verordnung verlangt. Das halte ich für illegitim. Die Auslegeordnung ist noch nicht abgeschlossen. Trotzdem will die Motion bereits einzelne Verordnungsartikel festlegen. Die Diskussion über die Rechtsformänderung verweigerte die linke Seite. Jetzt will sie eine Verordnung diktieren. Die Motion ist sehr unpräzise verfasst. Der Motionstext stellt eine Forderung dar, gefordert wird aber nichts Konkretes. Dem Stadtrat wird ermöglicht, irgendeine Verordnung zu verfassen. In Anbetracht der Rechtsgrundlage ist das kaum möglich. Darum bitte ich, die Auslegeordnung abzuwarten, bevor Rückschlüsse über eine konkrete Verordnung gezogen werden. Die FDP lässt sich aber erweichen, den Vorstoss als Postulat zu überweisen.*

Andreas Kirstein (AL): *Wir fordern etwas Verbindliches und wollen nicht eine Bittschrift der Regierung vorlegen. Darum freut es mich, dass inhaltlich mit der FDP keine Differenz besteht. Der Bericht zum Postulat GR Nr. 2016/321 über die institutionelle Neuordnung der städtischen Energieversorgung zeigt auf, dass in der Koordination und in der Verfassung der Energieunternehmen Lücken bestehen. Die Energieunternehmen werden nicht etwa schlecht geführt. Aber es ist notwendig, dass die Arbeit koordinierter erfolgt. Über die konkrete Koordination besteht Uneinigkeit. Aus Sicht der Motionäre ist es notwendig, dass der Gemeinderat die Gesetze des Handelns beibehält. Der Unterschied zwischen der Dachstrategie und einer entsprechenden Energieversorgungsverordnung liegt darin, dass die Strategie Aufgabe des Stadtrats und eine Verordnung Aufgabe des Gesetzgebers ist. In der Kommission zeigte sich, dass die Dachstrategie und damit die Koordination eher zahnlos aussehen werden. Darum wollen wir mit dieser Motion dem Stadtrat den Weg aufzeigen. Es geht nicht nur um die Koordination und um die Rekommunalisierung von grossen Energieversorgern. Uns sind die klimapolitischen Ziele ebenfalls wichtig. Diesbezüglich sind wir uns einig. Es ist wichtig, die Ziele festzuhalten, damit wir sie verbindlich regeln können. Wir wollen selbstverständlich nur das regeln, was auf unserer Stufe regelbar ist. Ich bin überzeugt, dass die guten Energieunternehmen und die Verwaltung die Spielräume optimal ausloten werden. Wir müssen uns zwar der*

globalen Verantwortung bewusst sein, aber lokal, auf der städtischen Ebene und als Gemeinderat handeln. Die Energieversorgungsverordnung muss die Kompetenzordnung berücksichtigen. Allerdings kann das auch bedeuten, dass gewisse Kompetenzen innerhalb der Stadt neu geregelt werden. Die AL ist offen gegenüber einer Anpassung der Kompetenzen; gegenüber der Verschiebung gewisser Kompetenzen vom Stadtrat zum Gemeinderat. Ich bitte Sie, dem Geschäft als Motion zuzustimmen.

Dubravko Sinovcic (SVP): *Die Antworten zum Postulat GR Nr. 2016/321 zeigen auf, dass die Kompetenzen zu den Unternehmen verschoben werden sollten. Das passt der linken Seite nicht und deshalb wurde diese Motion eingereicht. Ein Expertenbericht wurde in Auftrag gegeben, dessen Resultate der linken Seite ungelegen kommen. Der Bericht empfiehlt keine Verschiebung der Kompetenzen zum Gemeinderat oder zum Stadtrat. Wir teilen die Argumentation mit Roger Tognella (FDP) und STR Michael Baumer: Alles, was in der Motion verlangt wird, wird in extenso bereits geregelt. Rechtsgrundlagen bestehen bereits für alles. Das Einzige, das wir uns von der Motion erhoffen können, ist eine Zusammenfassung der Tabelle in den Antworten zum Postulat GR Nr. 2016/321. Ausser einer Zusammenfassung des Status quo sehen wir höchstens einen Handlungsbedarf bei den Kompetenzen zwischen der Energie 360° AG und dem ewz. Darum würden wir dem Vorstoss als Postulat zustimmen.*

Ernst Danner (EVP): *Für uns ist es schwierig nachzuvollziehen, was die Energieversorgungsverordnung bezweckt. Andreas Kirstein (AL) nannte Koordination. Strom muss flächendeckend angeboten werden. In anderen Bereichen wird die Koordination rigoros durchgesetzt. Bei der Gasversorgung in Fernwärmegebieten konnten wir das miterleben; dort besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Wir stellen fest, dass die behandelten Energieträger fundamental verschieden sind. Wenn versucht werden will, den CO₂-Ausstoss beim Strom zu senken, besteht in der Stadt kein grosser Verbesserungsbedarf mehr: Zum grössten Teil handelt es sich um Wasser-Strom. Beim Erdgas beispielsweise ist die Situation grundsätzlich anders. Wenn sein grosser Anteil vermindert werden will, dann handelt es sich jedoch um eine vollständig andere Fragestellung als beim Strom oder bei der Fernwärme. In Bezug auf die Tarife bedeutet das zusätzliche Schwierigkeiten. Auch wir sehen Handlungsbedarf bei der Fernwärme. Dieser wurde aber erstens bereits erkannt und zweitens muss das Problem bei der Fernwärme gelöst werden, nicht mit einer kombinierten Verordnung. STR Michael Baumer ist wohl eher aus Höflichkeit bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Undiplomatisch ausgedrückt handelt es sich bei dieser Energieversorgungsverordnung lediglich um eine Beschäftigungstherapie für die Verwaltung, mit der Ressourcen von sinnvollerer Aufgaben abgezogen werden.*

Matthias Probst (Grüne): *Der komplizierte Namen Energieversorgungsverordnung mag verwirrend erscheinen. Doch wir als Legislative sind gewissermassen ein strategisches Organ, das die Richtung für die Stadt vorgibt. Auch im Zusammenhang mit der Rekommunalisierung der Energie 360° AG diskutierten wir lange über die Ziele der verschiedenen Stadtwerke. Es besteht keine Einigkeit zwischen dem Parlament und dem Stadtrat. Eine Dachstrategie, die übergeordnete Rahmenbedingungen vorgeben soll, befindet sich in Bearbeitung. Diese Strategie wird vom Stadtrat, in erster Linie innerhalb der Departemente, erarbeitet. Wir haben heute eine Klima-Motion eingereicht. Die Zeit drängt und unsere Werke sind nicht für die Zukunft vorbereitet. Mit der Interpellation GR Nr. 2018/284 erfragten wir, wie die Ziele der Werke aussehen und ob sie auf das Übereinkommen von Paris angepasst wurden. Das ist nicht der Fall. In der Kommission fragten wir den Stadtrat, ob er hinter den Zielen des Übereinkommens von Paris steht. Er befürwortete die Umsetzung der Ziele, das sei aber schwierig. Dem geben wir recht. Wir*

sind aber nicht mit dem Tempo der Umsetzung einverstanden. Wir wollen die organisatorische Frage auf eine inhaltliche Ebene heben. Das wollen wir mit der Energieversorgungsverordnung erreichen. Die Ziele der Werke sollen darin definiert werden. Danach kann diskutiert werden, wie sie aufgestellt werden sollen, um die Ziele zu erreichen. Wir wollen bei der Positionierung der Werke mitdiskutieren. Die aktuellen Klimaziele zeigen zwar Wohlwollen und Engagement und dass bereits daran gearbeitet wird. Das erfolgt jedoch in einem Tempo, das nicht ausreicht. Wenn wir in der Stadt bis ins Jahr 2030 netto CO₂-neutral werden wollen, brauchen wir andere Massnahmen. Der Gemeinderat muss hier eine seiner wenigen Schlüsselpositionen mit Einfluss auf die Klimaproblematik wahrnehmen. Die Werke sind verantwortlich für einen sehr hohen Ausstoss – insbesondere die Energie 360° AG. Wir haben kein Mitspracherecht. Es wurde immer behauptet, die Werke seien ausgegliedert, es gäbe einen Verwaltungsrat, man solle sich nicht selber schaden und es existiere eine Aktionärsstrategie. Die Entwicklung entspricht nicht unseren Vorstellungen. Mit der Energieversorgungsverordnung können wir das Zepter wieder übernehmen und die strategischen Diskussionen im Parlament führen.

Andreas Kirstein (AL): *Ich muss den Stadtrat zwei Mal in Schutz nehmen. Erstens führte er eloquent aus, was er inhaltlich an der Motion für richtig hält und sie deshalb als Postulat entgegennehmen will. Der zweite Punkt betrifft den Bericht, den er aufgrund des Postulats GR Nr. 2016/321 in Auftrag gab. Ich halte diesen Bericht für ausgezeichnet. Er macht eine grosse Auslegeordnung und zeigt verschiedene Optionen auf. Über diese Optionen ist zu diskutieren. Wir sistierten diese Diskussion in der Kommission, weil wir wollen, dass sich der Stadtrat positioniert. Es ist richtig, dass der Bericht eine Option leicht favorisiert; in absteigender Reihenfolge werden aber weitere Optionen aufgeführt. Es stimmt, dass meine Favoritenliste anders aussieht. Aber der Expertenbericht zeigt alle Optionen auf und bietet sich als gute Grundlage an, auf der wir die Entscheidung fällen können. Von einer Gesprächsverweigerung kann nicht die Rede sein.*

Dubravko Sinovcic (SVP): *Im Bericht werden drei Optionen bevorzugt. Sie sind sich im Grunde ähnlich. Meine Kritik richtet sich nicht gegen den Bericht, sondern an das Kommissionspräsidium: Das Fazit des Berichts gefällt nicht und jetzt soll der Stadtrat etwas erarbeiten, das besser den Vorstellungen entspricht.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Die ökologischen Ziele liegen bereits heute in der Kompetenz des Gemeinderats. Er verabschiedete sie im regionalen Richtplan und hat die Möglichkeit, diesen wieder anzupassen. Auch die Kompetenzordnung kann angepasst werden. Allerdings sieht das Gemeindegesetz gewisse Dinge vor. Die Koordination zwischen den verschiedenen kommunalen Energiebereichen ist die Aufgabe des Stadtrats. Keines der drei kommunalen Energieunternehmen muss rekommunalisiert werden, da bereits alle kommunal sind. Ich verstehe nicht, wie Mitsprache bei der Energiepolitik gefordert werden kann, während das Postulat GR Nr. 2016/321 in der Kommission nicht weiter diskutiert werden soll. Für die beauftragte Verordnung wird keine klare Aufgabe oder Stossrichtung vorgegeben. Sie wird darum in etwa einer Zusammenfassung aus den bestehenden Beschlüssen entsprechen. Ich muss der Aussage, dass die Energieunternehmen nicht auf die Zukunft vorbereitet sind, vehement widersprechen. Die Unternehmen sind gut aufgestellt, werden gut geführt und täglich arbeiten sie an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Die Gemeindeordnung gilt für alle, auch wenn dem Unternehmen ein Verwaltungsrat vorsteht. Bezüglich der Koordination sehe ich keine Probleme. Im Be-*

richt führen wir aus, wo gewisser Anpassungsbedarf besteht: bei den Energiedienstleistungen. Das betrifft einen sehr kleinen Umsatzanteil. Der grösste Anteil des Umsatzes der Energieunternehmen braucht keine zusätzliche Koordination oder sie ist bereits erfüllt. Die im Bericht aufgezeigte Problematik werden wir prüfen. Das werden wir auch ohne eine Verordnung angehen.

Matthias Probst (Grüne): *Ich will zwei formale Korrekturen anbringen, die mir wichtig sind. Die Mitarbeitenden in den Unternehmen leisten gute Arbeit, das Gegenteil habe ich nicht behauptet. Die Unternehmen befinden sich aber nicht auf dem Kurs in Richtung Umsetzung des Übereinkommens von Paris. Auch möchte ich mich gegen den Vorwurf der Arbeitsverweigerung bei der Behandlung des Berichts zum Postulat wehren. Die Rechtslage ist bekannt: Wenn eine Kommission etwas nicht traktandiert, geschieht das im Einvernehmen. Das geschah so in unserer Kommission. Es steht jedem Mitglied frei, auch dem Stadtrat, zu verlangen, dass ein Geschäft traktandiert wird. Das stillschweigende Einvernehmen erfolgte jedoch aus guten Gründen: Die Dachstrategie befindet sich in Bearbeitung und vieles befindet sich in Arbeit. Der Vorwurf, dass ich das Geschäft verzögere, lasse ich nicht gelten, da es sich um einen gemeinsamen Beschluss der Kommission handelt.*

Michael Schmid (FDP): *Das Übereinkommen von Paris wird konsequent als Argument missbraucht. Es sieht Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Inland und im Ausland vor. Die Schweiz ratifizierte das Reduktionsziel von minus fünfzig Prozent bis in Jahr 2030. Dagegen hätte ein Referendum ergriffen werden können. Das wurde aber nicht gemacht. Wenn das Übereinkommen von Paris als Argument verwendet wird, dann muss das Ziel der Schweiz – die Reduktion um fünfzig Prozent – ernst genommen werden.*

Andreas Kirstein (AL) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 81 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1037. 2019/105

Erklärung der SVP-Fraktion vom 20.03.2019: Projekt Rosengartentunnel

Namens der SVP-Fraktion verliest Stephan Iten (SVP) folgende Fraktionserklärung:

Die SVP steht hinter dem Projekt Rosengartentunnel

Wer zum Tram JA sagt, muss auch zum Tunnel JA sagen: Der Rosengartentunnel ist die pragmatische Lösung und die logische Konsequenz für das Rosengartentram und für die Verkehrsbelastung der Quartierbevölkerung.

Das Rosengartentram soll nicht dazu missbraucht werden, den MIV zu beeinträchtigen, oder gar zu behindern. Oft haben wir von linker Seite gehört: „Gibt es einen Tunnel, wollen wir kein Tram“. Doch eine Verkehrsachse, welche täglich von 56'000 Fahrzeugen benützt wird, kann man nicht von heute 4 Spuren auf 2 Spuren reduzieren! Man muss kein Verkehrsspezialist sein, um zu ahnen, dass dies mit einem Verkehrschaos enden würde. Dies nämlich würde passieren, wenn die Rosengarten- und Bucheggstrasse für den

Verkehr faktisch gesperrt würde. Natürlich ist es uns klar, dass dies das Ziel der Linken ist. Dies ist jedoch ein rein ideologisches und kein zielführendes Denken. Wir können und dürfen diese Masse an Fahrzeugen nicht den Bewohnern in den Quartieren zumuten.

Niemand will, dass noch mehr Fahrzeuge die Stadt Zürich durchqueren. Dies wollen wir nicht, dies will auch der Kanton nicht. Die Begrenzung von 56'000 Fahrzeugen wird auch von niemanden bestritten. Ein Festschreiben im Gesetz ist jedoch nicht zielführend und nicht umsetzbar. Es ist auch unnötig, denn bereits der Flaschenhals Hardbrücke begrenzt die Kapazität. Zudem läuft eine Begrenzung der Fahrtenzahl durch den Rosengartentunnel, ohne eine entsprechende Reduktion der Zuwanderung, auf eine Beschränkung der Mobilität der Bevölkerung hinaus. Dies ist inakzeptabel. Die SVP lehnt solche Einschränkungen der Mobilität entschieden ab! Auch kann uns niemand sagen, was mit dem sechshunderttausendsten Fahrzeug geschehen soll. Geht eine Schranke runter und wird diese um 0.01 Uhr des Folgetages wieder geöffnet?

Wer sich gegen eine Sicherheitsspur im Tunnelabschnitt Bucheggplatz-Irchel ausspricht, handelt fahrlässig. Unfälle im Gotthard- oder im Gubristtunnel haben oft genug aufgezeigt, wie gefährlich es sein kann, wenn keine Rettungsgasse gebildet werden kann, oder wenn bei einem Brand die Fluchtmöglichkeit nicht gegeben ist. Zudem erhöht die Spur auch die Sicherheit durch den vergrösserten Kreuzungsabstand und ermöglicht den Betrieb bei Unterhaltsarbeiten durch eine Wechsellichtführung. Die Sicherheitsfahrspur ist unumgänglich und dient, wie es der Name sagt, der Sicherheit. Sie ist keine Schleusenöffnung für mehr Fahrzeuge.

Nehmen wir das Geschenk von Kanton und Bund an. Befreien wir das Quartier vom Verkehr, indem wir ihn unter den Boden bringen. Geben wir dem Tram grünes Licht. Wir fordern Links-Grün auf, doch endlich aufzuhören, utopische Ideologien auf Biegen und Brechen durchzusetzen, im Wissen, dass der Kanton nicht mitspielt. Solche links-grüne Verkehrs-Beschränkungs-Zwängerei aus der Stadt Zürich zwingt den Kanton geradezu, der Stadt, wie bei der Signalisationsverordnung, Kompetenzen zu entziehen.

Für die SVP ist klar: Ohne Tunnel gibt es kein Tram und keine Verkehrsberuhigung auf der Rosengarten- und Bucheggstrasse. Ohne Tunnel bleiben wir beim Status Quo. Aber wollen wir den Status Quo? Nein, die SVP will eine Verbesserung. Eine Verbesserung für ALLE! Wir wollen kein Verkehrsbehinderungs-Projekt. Solche gibt es heute schon genügend. Verbessern wir also die heutige Situation. Für die betroffene Quartierbevölkerung und für die Verkehrsteilnehmer..

1038. 2018/514

Dringliche Interpellation der SP-Fraktion vom 19.12.2018:

Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Beurteilung der Vorlage betreffend Abklassierung der oberirdischen Strecke, einer Vorgabe für die Höchstmenge an Fahrzeugen, die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten und die Auswirkungen auf die benachbarten Strassenabschnitte sowie erwartete Veränderungen für die Tram- und Buspassagiere

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 156 vom 6. März 2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/514 bis 2018/516.

***Simone Brander (SP)** nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/514: Viele Fragen zum Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel sind offen, weshalb wir eine Interpellation einreichen. Die Antworten des Stadtrats werfen mehr neue Fragen auf, als sie beantworten. Der Regierungsrat wollte, dass auf der Rosengartenachse 56 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Wir wissen aber, dass die Mehrheit des Kantonsrats explizit ablehnte, eine Kapazitätsgrenze im Spezialgesetz festzuhalten. Der Stadtrat sieht die Notwendigkeit, eine Kapazitätsgrenze in geeigneter Form festzulegen. Ich begrüsse dieses Vorhaben sehr, denke aber, dass das in der aktuellen Situation mit dem Kantonsrat sehr schwierig sein wird. Der Kantonsrat will die Stadt im Bereich der Verkehrssteuerung und -anordnung entmachten. Er unternimmt zurzeit alles, um die Stadt ungehindert mit dem Autoverkehr fluten zu können. Das widerspricht den Zielen unserer Gemeindeordnung, die festhält, dass wir unsere Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen wollen. Zur Frage der Kapazitätsgrenze sind also noch weitere Fragen offen. Verschiedene unserer Fragen wurden vom Stadtrat nicht beantwortet. Das gilt beispielsweise für die Frage 2, in der wir nach der Zeitreihe der Anzahl Fahrzeuge in den*

letzten fünf Jahren fragten. Leider ist sie nicht Teil der Antwort. Aus den Rohdaten lässt sich erkennen, dass in den letzten fünf Jahren etwa 48 000 bis 50 000 Fahrzeuge täglich auf der Rosengartenstrasse unterwegs waren. Diese Zahlen machen skeptisch. Wenn diese Zahlen stimmen, wird es in Zukunft sogar mehr Verkehr im Quartier haben. Die Menschen, die heute unter den negativen Auswirkungen des Verkehrs leiden, wollen nicht, dass in Zukunft noch mehr Autos ihr Quartier durchfahren. Es wird stets argumentiert, dass mit diesem Projekt etwas gegen den Lärm an der Rosengartenstrasse gemacht wird. Das ist an sich gut. Aus der Antwort lässt sich jedoch erkennen, dass es mit dem geplanten Projekt nicht möglich sein wird, die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. Das geltende Lärmrecht kann also auch nicht mit den Ausgaben von über 1 Milliarde Franken eingehalten werden. Mit der Frage 4 wollten wir wissen, wie der Bund das Rosengartenprojekt beurteilt. Der Regierungsrat meldete das Projekt im Agglomerationsprogramm in der Kategorie B an. Der Bund stufte es dann in die Kategorie C ab. In seinem Prüfbericht hält er fest: «Die Massnahme weist noch nicht den notwendigen Reifegrad auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch im Detail nachgewiesen werden». Das will ich als Ergänzung zur Antwort des Stadtrats festhalten. Die Situation am Milchbuck fand bisher in der Öffentlichkeit noch keine Beachtung. In der Antwort zur Frage 8 hält der Stadtrat fest, dass der Irchelpark im Inventar schützenswerter Gärten und Anlagen von kommunaler Bedeutung aufgeführt ist und dass es geplant ist, den Irchelpark im Rahmen der Gebietsplanung Campus Irchel im Laufe des Jahres 2019 unter Schutz zu stellen. Gleichzeitig soll aber eine Ecke des Parks für das Projekt geopfert werden. Das geht nicht auf. In der Antwort auf die Frage 9 wird klar, welche Verschlechterung am Milchbuck für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs eintreten wird. Neu soll die Tramlinie 9 in der Irchelstrasse östlich der Schaffhauserstrasse eine separate Haltestelle erhalten. Der Umsteigeweg zwischen den Haltestellen am Milchbuck soll 130 Meter betragen. Es ist schade, dass das neue Tram wegen des langen Umsteigewegs immer verpasst werden wird. In Wipkingen macht man sich grosse Sorgen wegen der jahrelangen Bauzeit des Projekts. Rund sechs Jahre soll der Bau des Tunnels dauern. Das bedeutet sechs Jahre lang Dreck, Staub und vor allem Umfährungsverkehr mitten durch das Quartier. Explizit nennt der Stadtrat die Route Höneggerstrasse–Dammstrasse–Nordstrasse–Rosengartenstrasse. Die Route geht mitten durch das Quartierzentrum und über den Röschibachplatz. Heute kann die Bevölkerung den Platz mit einem Kaffee oder Bier geniessen. Dass der Verkehr dort umgeleitet werden sollte, ist eine schreckliche Vorstellung. Mit der Frage 16 erkundigten wir uns nach einer Alternative. Wie der Sanierungszustand der Hardbrücke zeigte, ist es möglich, das Gesamtverkehrssystem auch mit nur zwei Spuren zu betreiben. Es könnten also zwei Spuren für die Autos verwendet und auf der bestehenden Strassenfläche der anderen zwei Spuren das Tram realisiert werden. Dass das möglich wäre, zeigt der Stadtrat in seiner Antwort auf. Er zeigt auch auf, wieviel Geld gespart werden könnte, wenn das getan wird. Verzichtet man auf den Tunnel und realisiert lediglich das Tram, können gemäss Antworten 670 Millionen Franken gespart werden. Der Kantonsrat wird am Montag über das Projekt entscheiden, das grosse Auswirkungen auf die Stadt und ihre Bevölkerung haben wird, ohne dass die Fragen beantwortet sind. Es werden noch weitere Fragen auftauchen, wenn wir über das Projekt weiterdiskutieren. Jetzt Ja zu diesem Projekt zu sagen bedeutet, die Katze im Sack zu kaufen. Darum wächst der Widerstand weiterhin.

Markus Knauss (Grüne) nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/515: Die Qualität des Projekts stellt uns nicht zufrieden, auch wenn es ein ÖV-Projekt ist. Die Fragen unserer Interpellation wurden ebenfalls unvollständig beantwortet. Auch so wird deutlich, dass das Projekt stadterstörend ist. Das gilt bereits für den Grundsatz. Der gleiche Fehler wie beim Milchbucktunnel wird begangen: Eine Hochleistungsstrasse wird mitten in die Stadt hineingeführt und dann weiss man nicht, was man mit ihr anfangen soll. Wie beim Milchbucktunnel hat auch der Rosengartentunnel Anschlussbauwerke. Im

Speziellen sind es die am Bucheggplatz und am Wipkingerplatz, die in ihrer Scheusslichkeit ihresgleichen suchen. Beim Wipkingerplatz kann auf ein anderes Unding zugegriffen werden: auf die Hardbrücke, die als Verteilschiene dient. So wird sichergestellt, dass alle Quartiere um die Hardbrücke zuverlässig und ewig mit Autos geflutet werden. Das Anschlussbauwerk wird bis zum Albisriederplatz verlängert. Dieser wird komplett neugestaltet, obwohl er erst gerade für 7,5 Millionen Franken umgestaltet wurde. Alles wird auf den Autoverkehr ausgerichtet, alle anderen Verkehrsträger müssen zurückstocken. Das ist ein Skandal. Der Albisriederplatz steht symbolisch für viele Orte. Er soll nun plattgewalzt werden. Weil nichts den Autoverkehrsfluss bremsen darf, werden die zwei heute bestens funktionierenden Buslinien nicht mehr über den Albisriederplatz fahren können. Sie werden aufgehoben, sie haben keinen Platz mehr. Die Planung der neuen Tramlinien leidet aber am gleichen Problem. So wie der Hochleistungstunnel mitten im Wohnquartier aufhört, so endet das Tram mitten im Wohnquartier. Der Stadtrat prognostiziert in seiner Antwort auf die Interpellation der SP für die Strecke Albisriederplatz–Kalkbreite eine Verkehrszunahme der Trampassagiere von 33 000 auf 50 000 Passagiere. Mit der dritten Tramlinie bis zur Kalkbreite überrascht das nicht. Was aber geschieht an der Kalkbreite? Wohin werden die 17 000 zusätzlichen Passagiere geführt? Sie werden auf der Strasse stehengelassen. Denn das Tram wendet an der Kalkbreite. Es kann nicht als fünfte Tramlinie zum Stauffacher weiterfahren, da sonst vier statt zwei Tramgleise für diese Strecke benötigt werden. Eine Möglichkeit wäre eine Weiterführung mit der Tramtangente Süd. Sie ist aber nicht Bestandteil dieses Projekts und findet sich auch nicht im Agglomerationsprogramm des Bundes. Die Tramtangente Süd wird nie realisiert; hochfrequentierte Buslinien werden ersatzlos aufgehoben; ein Tram endet mitten im Quartier – diese ÖV-Planung kritisieren wir. In unserer Interpellation fragten wir, welche Häuser für das Projekt abgerissen werden müssen. Das wird nicht beantwortet. Auch die Frage nach den Kosten der Häuser wird ignoriert. Die Frage wurde aber von der Regierungsrätin Carmen Walker Späh im Tages-Anzeiger beantwortet: 86 Millionen Franken. Bemerkenswert ist, dass sich die abzureissenden Häuser auf der gesamten Strecke zwischen Irchel und Albisriederplatz befinden. Sogar an der Rosengartenstrasse müssen zwei Häuser abgerissen werden. Bei einem Grossprojekt werden Grünräume zerstört und Bäume gefällt. Davon sind die Baumalleen an der Schaffhauserstrasse, Wehntalerstrasse, am Bucheggplatz und an der Hardstrasse betroffen. Auf der Hardstrasse darf das Tram niemals einem Auto im Weg stehen. Darum soll der Strassenraum erweitert werden. Damit werden auch alle privaten Vorgärten verschwinden. Beim Milchbuck befindet sich ein Hof, der durch die Bucheggstrasse, Schaffhauserstrasse und Anna-Heer-Strasse begrenzt wird. Der Hof besteht aus etwa 25 Wohngebäuden. In diese innerstädtische Idylle bricht während sechs Jahren die Grossbaustelle ein. Jede freie Fläche in diesem Hof wird durch die Installationsfläche gebraucht. Der Tunnel wird dort im Tagbau realisiert. Damit die Baustellenzufahrt gewährleistet wird, müssen auch dort zwei Häuser abgerissen werden. Die Baugenossenschaft Frohheim realisierte dort die Wohnsiedlung Brüderhofweg. Ein Kinderhort und ein Mittagstisch sind dort miteinbegriffen. Diese sollen nun während sechs Jahren Wand an Wand mit einer Grossbaustelle stehen. Die FDP und die Regierungsrätin Carmen Walker Späh wollen den Verkehr von einem bestimmten, kleinen Quartier fernhalten. An den anderen Quartieren sind sie nicht interessiert. Seit über zwanzig Jahren versucht die FDP mit immer wieder neuen Tunnelvarianten das kleine Strassenstück vom Verkehr zu entlasten. Für den öffentlichen Verkehr bedeutet das Projekt keine Vorteile. Glücklicherweise werden die rund dreissig Grundeigentümer an der Rosengartenstrasse, der Zschokkestrasse und der Lehenstrasse sein. All die Menschen, die seit vielen Jahren dort den Lärm aushalten müssen, werden die Stadtreparatur nicht erleben. Es werden keine preisgünstigen Wohnungen entstehen. Auch ein Ausgleich der planungsbedingten Geldumverteilungsmaschine des Staats an Private kann nicht erwartet werden. Der Stadtrat

schreibt: «In der Schweiz und insbesondere im Kanton Zürich bestehen keine gesetzlichen Grundlagen für den Ausgleich von Vorteilen, die im Zusammenhang mit dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen entstehen». Die Grundeigentümer werden dank dem Projekt sehr viel Geld verdienen, das wird aber nicht ausgeglichen. Der Stadtrat nimmt die Schneise der Verwüstung vom Milchbuck bis zum Albisriederplatz in Kauf. Das ist nicht nachzuvollziehen. Kosten entstehen für fast alle, profitieren könne nur ganz wenige.

Andrea Leitner Verhoeven (AL) nimmt Stellung zur Dringlichen Interpellation 2018/516: *Einige von uns beschäftigt das Rosengartenprojekt seit der Planaufgabe. Es ist aber erstaunlich, dass die Menschen im Quartier bis vor kurzen sehr wenig über das Projekt wussten. Der Deckel über dem Projekt wurde erst mit der Medienmitteilung der kantonalen Kommission gehoben. Ein Ziel unserer Interpellationen ist darum auch, dass wir mehr Informationen erhalten können, die der Öffentlichkeit helfen, sich vom Megaprojekt ein Bild zu machen. Das wurde jedoch mit den Antworten nicht einfacher. Das Tunnelprojekt bleibt eine grosse, überteuerte Wundertüte. Dass der Stadtrat dem Projekt gegenüber wohlgesinnt ist, ist in gewisser Hinsicht verständlich. Denn es ist die Aufgabe der Stadt, in allen Quartieren lebensverträgliche Zustände zu schaffen. In der vorherrschenden Verkehrspolitik erlaubt scheinbar nur ein solch gigantisches Tunnelprojekt, dass die Stadt den Auftrag erfüllen kann. Ich verstehe auch die städtischen Fachleute aus der Verwaltung, die aus den Vorgaben des Kantons das Beste machen müssen. Auf die Frage, ob der Stadtrat auch unter den neuen Vorzeichen noch zum Projekt stehen kann, antwortet er, dass es für alle etwas hat. Das ist eine geschmeidige Antwort, die viel Interpretationsspielraum zulässt. Dem Stadtrat empfehlen wir, dass er sich der Gaspedalpolitik des Kantons widersetzt. Den Antworten kann entnommen werden, dass es im Anfangsstadium des Projekts nicht möglich ist, die Quartierentwicklung vom Rosengarten in die Hand zu nehmen. Einige der Antworten aus den drei Interpellationen verweisen auf die nächste Planungsphase. Das macht die Antworten zu einem frustrierenden Erlebnis. Welche Gebäude abgerissen werden, wird erst mit der nächsten Prüfung definitiv festgestellt. Die Prüfung eines Gebietsmanagements wird auch erst in der nächsten Phase relevant. In den Antworten ist zu lesen, dass die Gestaltung der Tunnelportale eine städtebauliche Herausforderung sei. Wir schätzen das als Manager-Sprache ein, die Optimismus künstlich aufrechterhalten muss. Übersetzt heisst das, dass weder die Stadt noch der Kanton zurzeit wissen, wie sich dieser wohl wichtigste Teil eines Tunnels in das Quartier integrieren lässt. Es ist fraglich, ob die Schönheitswettbewerbe für die Portale in befriedigenden Lösungen resultieren. Das Problem ist auch, dass einige der grösseren flankierenden sozialen Massnahmen ergriffen werden müssen, damit ein zweites Weststrassen-Gate verhindert wird. Diese hätten aber bereits aufgegleist werden müssen. Auch bei diesem Punkt werden wir auf die nächste Planungsphase verwiesen. Dann wird es um die konkrete Umsetzung gehen; dann wird es aber zu spät sein. Erfreulich ist, dass die Stadt in diesem Jahr eine stadträumliche Studie zum Wipkingerplatz als Quartier- und Sozialzentrum mit oder ohne Rosengartenprojekt erstellt. Auch freut mich, dass an der Rosengartenstrasse vermehrt Lärmschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzwänden ergriffen wurden. Diese sind sehr kostspielig. Den geplanten Rosengartentunnel könnte man als Staubsaugerrohr ohne Staubsack bezeichnen. Der Tunnel befreit ein relativ kleines Teilgebiet, wo es den Lärm und Dreck wegsaugt. Wenige Meter später wird das aber wieder in die Umwelt entleert. Es handelt sich also um die Verlagerung eines Problems – den Schmutz werden wir nicht los, sondern schieben ihn an einen anderen Ort. Für unsere Wegwerfgesellschaft funktionierte diese Strategie sehr lange gut, solange nicht genau hingeschaut wurde. Die einzige Lösung ist, dass das Problem an der Quelle bekämpft wird. Dazu gehört, dass weniger Abgas und Verkehrslärm produziert wird. Daran müssen wir alle arbeiten. Den Tunnelausgang in ein Randgebiet zu verschieben, stellt auch keine langfristige Lösung dar. Als eine von diversen Massnahmen muss der Individualverkehr reduziert werden. Die neuen Zahlen geben*

uns recht. Der Bericht zur Umsetzung der Klimaziele in der Schweiz stellt fest, dass die Schweizerinnen und Schweizer lange ein Autofahrleben in Saus und Braus führten. Wir wurden zur Dreckschleuder von Europa. Das schadet unserem Selbstimage. Die Lösung: weniger fossile Brennstoffe, weniger Abgas, weniger Autos, kein Tunnel.

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): *Mit den drei Interpellationen wurden insgesamt 47 Fragen gestellt. Der Stadtrat beantwortete diese Fragen. Hört man sich die Voten des Stadtrats und von Markus Knauss (Grüne) an, erhält man den Eindruck, dass Zweiterer von einem komplett anderen Projekt spricht. Wir vertrauen dem Stadtrat und setzen auf seine Antworten, die er korrekt und gut beantwortete. Vor allem konnte er aufzeigen, dass das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel die beste und einzige Lösung darstellt, um das Problem am Rosengarten zu lösen. Als Gesamtfazit kann der Stadtrat zitiert werden: «Das Projekt Rosengartentram/Rosengartentunnel ist aktuell die einzige realisierbare Verbesserung der heutigen Situation am Rosengarten. Es ermöglicht, eine für das gesamtstädtische Netz äusserst wichtige Tramverbindung zu schaffen und das Quartier von übermässigem Lärm und der Trennung durch den Verkehr zu befreien. Unter der Voraussetzung, dass die Begrenzung der Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sichergestellt ist und die Stadt die Verkehrssteuerung entsprechend wahrnehmen kann, unterstützt der Stadtrat das Projekt weiterhin». Während er grundsätzlich weiterhin positiv gegenüber dem Projekt eingestellt ist, äussert er zwei Bedenken. Ich verstehe diese Bedenken, teile sie jedoch nicht vollständig. Das erste Bedenken ist die Verkehrsmenge. 56 000 Fahrzeuge fahren aktuell täglich quer durch das Quartier Wipkingen. In Zukunft sollen 53 000 Fahrzeuge durch den Tunnel und 3000 oberirdisch durch Wipkingen fahren. Die Frage ist, wie sichergestellt werden kann, dass diese Verkehrsmenge nicht zunehmen wird. In der Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat aus dem Jahr 2013 legte man sich auf das Ziel von 56 000 Fahrzeugen fest. Diese Vereinbarung ist verbindlich. Der Kantonsrat übernahm die Anzahl von 56 000 Fahrzeugen nicht ins Gesetz, weil eine abstrakte Zahl im Gesetz nicht hilfreich ist. Hilfreich ist, wenn festgestellt wird, wie viele Fahrzeuge es tatsächlich sind. Dafür nahm der Kantonsrat in Abänderung der Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat zusätzlich das Monitoring durch die Stadt in das Gesetz auf. Es ist also an der Stadt, zu messen und zu zählen, wie viele Fahrzeuge in Zukunft den Tunnel befahren. Gesetzlich wird festgehalten, dass die Stadt das Monitoring vorzunehmen hat. Die zweite Befürchtung des Stadtrats ist, dass der Kanton ihm seine Kompetenz bezüglich der Kontrolle und der Steuerung des Verkehrs entzieht. Im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt ist das jedoch kein Thema. Unabhängig von den Befürchtungen erhält die Stadt mit dem Spezialgesetz die Kompetenz, die Anzahl zu messen und zu bestimmen. Gleichzeitig haben wir die Vereinbarung zwischen dem Stadtrat und dem Regierungsrat, die die Anzahl auf 56 000 Fahrzeuge beschränkt. Das Rosengartentram findet nur statt, wenn es einen Tunnel geben wird. Als wichtige Tangentialverbindung wollen und brauchen wird das Rosengartentram. Wir brauchen eine Lösung für die Quartierbevölkerung in Wipkingen, die nach fünfzig Jahren endlich von der Schande des Rosengartens befreit werden muss.*

Martina Zürcher (FDP): *Eine Zahl hörten wir heute Abend häufig: 56 000 Fahrzeuge. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei dieser Anzahl um die Spitzenbelastung handelt. Im näheren Einzugsgebiet der Rosengartenachse wohnen 320 000 Personen. Das entspricht einem Fünftel der Kantonsbevölkerung. Im näheren Einzugsgebiet arbeiten 284 000 Personen. Das entspricht dreissig Prozent der Beschäftigten im Kanton. Das beantwortet die Frage von Markus Knauss (Grüne), wo diese Menschen hingehen: nach*

Hause oder zur Arbeit. Mit dem Tram wollen wir auch das Bevölkerungswachstum abfangen. Das Tram ist leistungsstärker und erlaubt schnelleres Ein- und Aussteigen. Für das Tram und den Langsamverkehr schafft der Tunnel Platz. Die rot-grüne Alternative zum Gesamtprojekt ist lediglich «Pflästerlipolitik».

Michael Kraft (SP): Nicht nur Vertreterinnen und Vertreter der FDP des Kreises 10 haben sich vertieft mit dem Projekt auseinandergesetzt, auch die SP Zürich 10 arbeitete vertieft daran. Wir kommen zu einem deutlich anderen Schluss. Es geht um den Städtebau und um die Verkehrspolitik. Städtebaulich ist das Projekt ungenügend. Es handelt sich um eine kurze Strecke, die beruhigt wird. Das ist wünschenswert. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist jedoch ungenügend. Für einige hundert Meter Verkehrsberuhigung soll über 1 Milliarde Franken investiert werden. Die Rede ist von einer Stadtreparatur. Tatsächlich hat das aber mit einer weiteren Stadtzerstörung zu tun; viele Gebäude zwischen dem Milchbuck und Albisriederplatz müssen abgerissen werden. Der Wipkingerplatz war einst das Dorfzentrum von Wipkingen und dient heute als Quartierzentrum. Er sollte für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Mit dem Projekt wird er aber durch ein doppelstöckiges Tunnelportal verschandelt. Das Projekt ist aber auch auf der verkehrspolitischen Ebene ungenügend. Die Anzahl von 56 000 Autos bedeutet, dass zukünftig mehr Autos durch das Quartier fahren werden. Mit der Festlegung auf diese Anzahl wird ein willkürlicher Zustand zementiert. Auch die zusätzliche Mittelspur bedeutet aus Sicht des Quartiers eine Verschlechterung, mit der mehr Kapazitäten für den Autoverkehr geschaffen werden. Aus Sicht der SP Zürich 10 ist klar, dass der Status quo unhaltbar ist. Aber das vorliegende Projekt bedeutet eine massive Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand. Bereits an der Mitgliederversammlung vom 9. April 2018 beschloss die SP Zürich 10 einstimmig mit zwei Enthaltungen die Nein-Parole zu diesem Projekt. Wir fordern wirksame Sofortmassnahmen. Diese bereits seit langem geforderten Massnahmen hätten schon lange umgesetzt werden können: Temporeduktionen, mit Lichtsignalen gesicherte oberirdische Zebrastreifen über die Rosengartenstrasse und die Bucheggstrasse und durchgängige Velomassnahmen im gesamten Projektperimeter.

Ernst Danner (EVP): Nach langer Diskussion in unserer Parlamentsgruppe kommen wir zu einem verhaltenen und bedingt positiven Ergebnis zum Projekt. Wenn etwas für die Verkehrsberuhigung gemacht werden soll, handelt es sich bei diesem Projekt um ein Optimum des Möglichen. Es geht nicht um 800 Meter; die Strecke vom Bucheggplatz bis zum Kirchgemeindehaus Wipkingen beträgt einen Kilometer. Vom Hirschgartnerweg aus gemessen sind es 1,8 Kilometer. Vergleicht man die Kosten mit dem Projekt Einhausung Schwamendingen, bei dem 400 Millionen Franken für eine kürzere Strecke ausgegeben werden, erkennt man, dass die hohen Kosten verhältnismässig sind. Zu Eingriffen kommt es bei jedem Tram- und Tunnelbauvorhaben, das liegt in der Natur der Sache. Bezüglich den Umsteigeverbindungen möchte ich an den Escher-Wyss-Platz erinnern, wo früher direkt unter der Brücke umgestiegen werden konnte. Mit dem Tram Zürich-West verschlechterte sich die Situation, die Verkehrsingenieure realisierten aber die beste Lösung. Auch hier optimierten die Verantwortlichen das Projekt. Insofern stehen wir dem Projekt positiv gegenüber. Rein technisch jedoch führt das zu einer Kapazitätserweiterung, die nur verhindert werden kann, wenn entsprechende flankierende Massnahmen technischer und rechtlicher Natur ergriffen werden. Das Projekt verschafft die Möglichkeit, mehr Verkehr durch die Stadt zu leiten. Das wollen wir auf keinen Fall. Darum stehen wir dem Projekt nur positiv gegenüber, wenn verankert wird, dass es nicht zu einer Kapazitätsausweitung kommen darf. Ohne eine Plafonierung auf den heutigen Zustand lehnen wir das Projekt ab. Ich hoffe, dass der Stadtrat das durchsetzen kann. Vielleicht kann auch der Kantonsrat in seiner neuen Zusammensetzung Korrekturen vornehmen. Wenn das nicht eintreffen wird, handelt es sich um ein schlechtes Projekt, das wir nicht unterstützen können. Mit der Kapazitätsbegrenzung handelt es sich um ein gutes

Projekt, das positiv für das Quartier ist. Vielleicht werden ja bis im Jahr 2030 nur noch Autos durch das Quartier fahren, die kein CO₂ produzieren.

Simone Brander (SP): *Über die Fraktionserklärung der SVP musste ich stauen. Anscheinend kommt nicht nur das Quartier Wipkingen unter die Autoräder, sondern auch die SVP Höngg/Wipkingen kommt unter die Räder der SVP Stadt Zürich. In einer Pressemitteilung vom 18. Mai 2016 verkündete die SVP 10: «SVP Wipkingen/Höngg lehnt Rosengartenprojekt ab. Die SVP 10 lehnt das Projekt Rosengartentram mit Rosengartentunnel ab. Die Kosten sind exorbitant und das Problem würde lediglich verschoben und nicht gelöst». Diese Medienmitteilung bringt es auf den Punkt.*

Ronny Siev (GLP): *Wir besprechen ein Projekt, das wahrscheinlich bereits in den 1970er-Jahren als Verkehrsmoloch oder Planungsfehler bezeichnet worden wäre. Der Stadtrat, der Regierungsrat und der Kantonsrat aber halten es für eine gute Idee. Das Projekt wird als Quartier- oder Lärmsanierungsprojekt verkauft. In der Antwort auf die Interpellation der SP gibt der Stadtrat aber zu, dass er zum Nutzen in Bezug zum Strassenlärm keine Aussagen tätigen kann. Es handelt sich nicht um ein Projekt, sondern um ein Spezialgesetz. Der Regierungsrat, der Stadtrat und der Kantonsrat fischen im trüben Teich und hoffen, dass eine Verbesserung der Lärmsituation eintreffen wird. Natürlich mit Ausnahmen der riesigen Tunnelportale. In den letzten Jahren hat sich die Lärmsituation leicht verbessert. Wir hoffen, dass sie durch die Elektromobilität weiterhin entschärft wird. Bei acht Jahren Baulärm kann das nicht behauptet werden. Der Stadt- und Regierungsrat wollen nicht eine Verkehrsachse beruhigen, sondern auf dem heutigen Niveau plafonieren. Für die Untergrund-Verlagerung ist eine Plafonierung auf dem heutigen MIV-Niveau zu wenig. Wir müssen aktiv vom MIV zum ÖV und Velo wechseln. Das soll insbesondere auf diesen Achsen geschehen, die heute als Durchgangsverkehr durch das Quartier führen. Eine Plafonierung würde wenigstens einen Anfang und ein Lippenbekenntnis bedeuten. Stattdessen aber lehnen Kantons- und Regierungsrat die Limite ab. Eine solche Limite wäre durch eine Verkehrssteuerung regelbar. Diese liegt in der Hoheit der Stadt. Der Kanton will aber diese Hoheit über Signal und Steuerung übernehmen. Das bedeutet, dass der Kantonsrat explizit die Stadt mit Autos fluten will. Vom Regierungsrat wird er dabei unterstützt. In der Interpellationsantwort schreibt der Stadtrat, dass es keine vergleichbaren Projekte gibt. Da wäre die Durchmesserlinie zu nennen. Für grosse Brücken, einen viergleisigen Tunnel und eine Strecke von zehn Kilometer wurden weniger als 2 Milliarden Franken ausgegeben – in Verhältnis wesentlich weniger. Die Priorisierung von Autos des Kantons zeigt sich auch indem der Autotunnel zuerst in einer sechsjährigen Bauzeit fertiggestellt wird. Erst nachher folgt das Tram. Für eine Verlagerung müsste aber zuerst das Tram oder zumindest beides gleichzeitig gebaut werden. Wir beschliessen hier kein Projekt. Der Regierungsrat macht das in einem Hinterzimmer. Es bleibt das Gefühl, dass das Tram eine Alibifunktion erfüllt, ein «Greenwashing» des Rosengartenprojekts. Die GLP sprach sich für das Tram aus, als noch kein zusätzlicher Tunnel in Planung war. Viel wichtiger ist es, die Verbindungen an die Bahnhöfe Altstetten und Oerlikon zu stärken und die viel schnellere S-Bahn-Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West zu verbessern, statt den Verkehr durch die Rosengartenachse zu quetschen. Dafür wurde die Durchmesserlinie gebaut. Und es gibt ein zusätzliches Zuggleis zwischen Altstetten und Oerlikon, das kaum gebraucht wird. Für diesen Verkehrsmoloch sollten zwölf Häuser enteignet und abgerissen werden. Wir halten das Projekt für unverhältnismässig. Es ist ausserdem nicht im Interesse des Quartiers. Die vom Quartier gewünschte Verbesserung erreichen wir nicht so, sondern durch die Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velos.*

Res Marti (Grüne): Es geht hier um ein Bauprojekt zur Entlastung von 800 Meter Quartierstrasse. Es gibt noch andere wichtige Bauprojekte im Kanton. Eines davon ist die Veloschnellroute vom Bahnhof Altstetten nach Dietikon. Diese Strecke von zehn Kilometer soll schätzungsweise 26,2 Millionen Franken kosten. Wenn wir den Betrag, der für das Rosengartenprojekt ausgegeben wird, in Veloschnellrouten investieren, können Veloschnellrouten in einer Länge von 520 Kilometer realisiert werden. Das entspricht einer Strecke von Romanshorn nach Genf und zurück nach Basel. Von sorgfältigem Umgang mit Steuergeldern kann nicht gesprochen werden. Ich verstehe auch nicht, warum der Stadtrat weiterhin hinter dem Projekt steht, das als solches nicht existiert. Er unterstützt ein fiktives Projekt mit einer Beschränkung der Fahrzeuganzahl. Das Monitoring kann nicht als Argument verwendet werden. Denn wenn dieses ausschlagen wird, wird nichts geschehen.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die Route wird auch über die Wehntalerstrasse bedient, weshalb auch ich als Einwohner von Zürich-Nord betroffen bin. Die Nordumfahrung – der Zugang zur Stadt – wird massiv ausgebaut. Nach Aussage des Stadtrats wird der Verkehr auf der Wehntalerstrasse nicht zunehmen. Das ist schwer zu glauben: Wenn von aussen die Leistungsfähigkeit erhöht wird, wird der Zugang über die Wehntalerstrasse durch mehr Verkehr belastet. Das Tram Affoltern würde auch nicht zu Mehrverkehr führen. Der MIV wird aber mit dem Tram auf der Wehntalerstrasse freie Fahrt haben. Heute muss der MIV die Strasse mit dem Bus teilen. Mit dem Projekt Tram Affoltern kommt es auch auf der Wehntalerstrasse zur Zunahme der Leistungsfähigkeit und somit zu mehr Verkehr. Immer wieder wird argumentiert, dass die Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West mit dem Tram verbessert wird. Über die Reisezeit finden sich keine Angaben in der Antwort. Die S-Bahn ist aber wesentlich schneller als das Tram. Über eine grössere Distanz wird niemand das Tram nehmen, wenn die S-Bahn eine viel schnellere Reisezeit bedeutet. Ich fahre regelmässig während den Hauptverkehrszeiten mit der Buslinie 72. Die Linie ist gut ausgelastet, aber überlastet ist sie nicht. Die Achse Hardbrücke–Rosengartenstrasse wird von zwei Buslinien bedient. Lediglich während der Hauptverkehrszeit wird die dritte Buslinie eingesetzt. Es besteht also durchaus Spielraum, im Rahmen des Busses oder Trolleybusses auszubauen. Das soll aber nur im Rahmen einer Distanz erfolgen, in der es Sinn macht, mit dem Bus – nicht mit dem Zug – zu fahren.

Dr. Mathias Egloff (SP): Mit 1,1 Milliarden Franken soll der Autoverkehr um zwanzig Prozent ausgebaut werden. Das reicht dem Kantonsrat aber nicht. Er will eine zusätzliche Spur. Auch sollen viele Häuser abgebrochen und ein Teil des Irchelparks zerstört werden. Jahrelang wird es Dreck, Lärm und Verkehr an den empfindlichsten Stellen in Wipkingen im Wohnquartier geben und wie bereits ausgeführt wurde, bedeutet auch das Rosengartentram keine Vorteile. Diese Mentalität des Brutalismus der 1970er-Jahre ist tragisch. Der Kanton will uns mit einem Milliardenprojekt knechten, das allem Hohn spottet, denn als Motor des Kantons nahmen wir uns vor, wie wir wohnen, leben und uns bewegen wollen. Auch nahmen wir uns vor, die Mobilität umweltverträglicher zu gestalten. Man muss sich vorstellen, was alles erreicht werden kann mit 1,1 Milliarden Franken. Das sollte man damit vergleichen, dass 600 Meter Strasse saniert werden. Wenigstens wollten wir, dass die Rosengartenstrasse abklassiert wird. Auch das schlägt der Kanton aus. Wir können den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz vor dem Lärm noch immer nicht einhalten, weil der MIV nicht eingeschränkt werden soll – er soll weiterhin oberirdisch uneingeschränkt fahren können. Die fortschrittlichen Städte dieser Welt setzen auf die Verkehrsberuhigung und Umkehrung der Autoinvasion. Das Projekt sabotiert die schwierigen Bemühungen auf allen Ebenen. Ich behaupte, dass das ganz bewusst geschieht. Der einzige Vorzug des Rosengartenprojekts ist, dass es so obszön viel kostet,

dass alles andere Vergleichbare nicht mehr finanziert werden kann. Aber auch vernünftige Projekte im Kanton können so nicht mehr umgesetzt werden.

Andreas Egli (FDP): *Seit über zwanzig Jahren versuchen wir, eine Lösung für das Rosengartenprovidurium zu finden. Wir sind stolz darauf, dass wir seit zwanzig Jahren eine Lösung für dieses Problem suchen, anstatt nur zu lamentieren und Ideologien zu präsentieren. Ich bin stolz auf die Beharrlichkeit der Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die bereits im Jahr 2013 mit dem damals bereits mehrheitlich links-grünen Stadtrat eine Vereinbarung für das Spezialgesetz schloss. Bereits damals wurde eine Begrenzung auf 56 000 Fahrzeuge festgehalten. Laut der aktuellen Umfrage des Sotomo-Instituts befürworten 62 bis 68 Prozent der Bevölkerung das Projekt. Es kann also nicht gesagt werden, dass eine Bevölkerungsmehrheit gegen das Projekt ist. Was man aber sagen kann, ist, dass die Bevölkerung dagegen stimmte, nur ein Tram ohne Tunnel zu bauen. Es gibt keinen Plan B. Sollte das vorliegende Projekt scheitern, bleibt der desolate Zustand und die Teilung des Quartiers Wipkingen über Jahrzehnte bestehen. Das ist die Aussage des SP-Kantonsrats Benedikt Gschwind. Er hat absolut recht. Wenn es zu einer Abstimmung kommen wird, bin ich zuversichtlich, dass eine Mehrheit das Projekt am Rosengarten gutheissen wird. Dann wird man tatsächlich wieder Rosen pflanzen können. Wessen Hass aufs Auto grösser ist als die Liebe zum ÖV wird Nein zum Projekt sagen. Wessen Liebe zum ÖV grösser ist als der Hass aufs Auto, wird Ja zum Projekt sagen.*

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

STR Richard Wolff: *Seit 38 Jahren lebe ich in Wipkingen und habe mich an sehr vielen Diskussionen zum Thema Rosengarten beteiligt. Heute hörten wir vor allem viele Argumente gegen das vorliegende Projekt. Welche davon richtig sind und welche falsch, darüber kann man geteilter Meinung sein. Ich bin jedoch über die vielen Argumente gegen das Tram erstaunt. Ich dachte, dass das Tram stets gewünscht war. Es wurde anerkannt, dass das Tram einem ökologischen Verkehr entspricht und dass es insbesondere auf dieser Strecke eine notwendige und wichtige Netzergänzung bedeutet. Mit ihm sollte das gute ÖV-Netz der Stadt durch eine neue Achse von Nord nach Süd vergrössert, ausgebaut und stabilisiert werden. Man könnte argumentieren, dass man das Tram ohne den Autotunnel befürwortet. Das Tram alleine wurde jedoch im Jahr 2010 abgelehnt. Das müssen wir anerkennen. In den Jahren 2012 und 2013 suchte der Stadtrat zusammen mit dem Kanton nach einer Möglichkeit, wie ein Tram realisiert werden kann. Es hat sich ergeben, dass das Tram ohne Tunnel nicht möglich ist. Der Stadtrat ist der Meinung, dass das Projekt in der vorgelegten Form unterstützt werden kann, wenn die Bedingungen, dass es nicht zu mehr Autoverkehr kommen wird und dass wir die Verkehrsmenge steuern können, erfüllt werden. Wenn diese Bedingungen erfüllt werden, überwiegen die Vorteile die Nachteile. Es wird wahrscheinlich zu einer kantonalen Abstimmung kommen, mit der das Schlussverdikt fallen wird.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1039. 2018/515

**Dringliche Interpellation der Grüne-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Angaben über die Auswirkungen auf die angrenzenden Häuser, die Bäume, die Erholungsräume, die Organisation des Trambetriebs rund um den Albisriederplatz und über den Umgang mit den planungsbedingten Mehrwerten sowie Beurteilung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat bezüglich der nachträglichen Projekterweiterungen**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 157 vom 6. März 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/514, Beschluss-Nr. 1038/2019.

Markus Knauss (Grüne) nimmt Stellung.

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

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1040. 2018/516

**Dringliche Interpellation der AL-Fraktion vom 19.12.2018:
Projekt Rosengartentunnel/Rosengartentram, Offenlegung des Vertrags zwischen Regierungsrat und Stadtrat sowie Beurteilung der vorgenommenen Änderungen durch die kantonsrätlichen Kommissionen sowie Folgen für die Mieterinnen und Mieter, deren Lebensqualität im Perimeter Wipkingerplatz bis Bucheggplatz und für den Erhalt von günstigem Wohnraum**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 158 vom 6. März 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/514, Beschluss-Nr. 1038/2019.

Andrea Leitner Verhoeven (AL) nimmt Stellung.

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

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1041. 2018/389

**Postulat von Monika Bättschmann (Grüne), Markus Kunz (Grüne) und 12 Mitunterzeichnenden vom 03.10.2018:
Anpassung der öffentlichen Sitzbänke an die Anforderungen Hindernisfreiheit und Alterstauglichkeit**

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

***Monika Bättschmann (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 450/2018): Für alte Menschen, die zuhause und mit gewissen Einschränkungen leben, ist es wichtig, dass sie sich sicher im öffentlichen Raum bewegen können. Dazu müssen*

Sitzbänke zur Verfügung stehen, die diese Menschen benutzen können. Während unseren durch die AG Alter organisierten Begehungen stiessen wir immer wieder auf Sitzbänke, die nicht altersgerecht sind, weil die Sitzflächen zu tief und nach hinten geneigt sind oder an nicht gut begehbaren Orten stehen. Die alten Menschen mit eingeschränkter Mobilität benötigen Sitzbänke, die das Hinsetzen und Aufstehen für sie ermöglichen. Solche Bänke gibt es bereits auf dem Markt und die Stadt Bern entwickelte einen Prototyp. Dass die SVP das Postulat ablehnt, ist für mich nicht verständlich, haben SVP-Mitglieder doch in der Altersdebatte darüber geklagt, dass sie ihre Grossmütter wegen der fehlenden Klimaanlage nicht mehr ins Altersheim schicken können. Da frage ich mich, ob sie ihre Grossmütter und -väter anhalten wollen, sich im öffentlichen Raum nicht mehr zu bewegen und nicht mehr am öffentlichen Leben teilzunehmen. Wir erwarten nicht, dass alle Bänke sofort ersetzt werden. Wenn aber neue Bänke aufgestellt oder ersetzt werden, bedeutet es für niemanden einen Nachteil, wenn dafür altersgerechte Sitzbänke aufgestellt werden. Diese Bänke eignen sich auch sehr gut für junge oder mobilitätsbehinderte Menschen.

Dubravko Sinovcic (SVP) begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 31. Oktober 2018 gestellten Ablehnungsantrag: Bevor unser Ablehnungsantrag gehört wurde und ohne dass das Gespräch gesucht wurde, wird der Haltung der SVP mit Arroganz begegnet. Die Diskussion in unserer Fraktion zu diesem Postulat war spannend. Die Sitzbänke für alte Menschen und solche mit Behinderungen anzupassen, hielten wir alle für eine gute Sache, die zu unterstützen ist. Unser bernaffines Fraktionsmitglied Walter Anken (SVP) informierte sich dann aber über den Prototyp. Auf der Internetseite der Stadt Bern ist dieser Prototyp einsehbar. Wegen des «Sitzbank-Notstands», weil offenbar Dutzende Grossmütter auf den Sitzbänken aufgrund der Schräge oder der Sitzhöhe steckenbleiben und beinahe von der Feuerwehr gerettet werden müssen, braucht es diese neue Sitzbank. Die Berner Sitzbank jedoch sieht aus wie eine völlig gewöhnliche Sitzbank. Im Postulat wird sogar gesagt, dass Seitenlehnen notwendig sind, um sich aufziehen zu können. Einer der beiden Prototypen hat überhaupt keine Seitenlehne. Aus unserer Sicht handelt es sich bei diesem Postulat um eine sinnlose Beschäftigung für die Stadt. Wir haben vollstes Vertrauen in Grün Stadt Zürich: Wenn Sitzbänke ersetzt werden müssen, werden Bänke angeschafft, die den neusten Anforderungen gerecht und allen Menschen zugänglich sind. Wir sehen keinen Bedarf, die Verwaltung sinnlos zu beschäftigen und unnötige Kosten zu generieren.

Weitere Wortmeldungen:

Alexander Brunner (FDP): Wir unterstützen das Postulat. Die Landibank, die bekannte Holzbank in Zürich, wird sehr erfolgreich in der Schweiz hergestellt. Der Hersteller bietet verschiedene Typen an. Es gibt eine Inklusionsbank für ältere Menschen und für Rollstuhlfahrer. Damit die Rollstuhlfahrer auf die Bank rutschen können, haben diese keine Lehne. Es gibt auch Bänke für Menschen mit Sichtbehinderung, die mit ertastbaren Elementen ausgestattet sind. Die geforderten Bänke von einem privaten Hersteller sind bereits erhältlich und wurden von verschiedenen Behindertenorganisationen abgenommen. Da liegt der einzige Kritikpunkt der FDP, der vergleichbar mit der Abfallhai-Frage ist. Wir glauben nicht, dass Zürich ein Berner Modell braucht und sind der Meinung, dass die Stadt auch kein eigenes Modell entwickeln sollte. Bei einer Umsetzung sollen private Anbieter berücksichtigt werden, die bereits solche zertifizierten Bänke herstellen.

Marcel Tobler (SP): Die SP unterstützt selbstverständlich das Postulat. Es gibt bereits andere Beispiele von Bänken, die für ältere Personen geeignet sind. Sie verfügen über eine leicht höhere Sitzfläche und Armlehnen auf der Seite. Ich vertraue darauf, dass der Stadtrat eine entsprechende Recherche ausführen wird. Mit dem Postulat schaffen wir

einen Vorteil vor allem für ältere Personen, die nicht mehr vollständig mobil sind. Diese Menschen sind auf Hilfe oder auf eine entsprechende Infrastruktur angewiesen.

Walter Anken (SVP): *Während Monika Bättschmann (Grüne) beim Thema Klima mit dem Argument der 2000-Watt-Gesellschaft sich gegen den Schutz der alten Menschen aussprach, drückt sie jetzt wegen einigen Sitzbänken auf die Tränendüse. Dauernd sehe ich alte Menschen auf den Bänken sitzen. Als Berner kann ich ihnen versichern, dass ich problemlos auf den Zürcher Bänken sitzen kann. Das Postulat ist unglaublich.*

Joe A. Manser (SP): *Es ist Zeit, dass Zürich die Bänke aktualisiert. Im Elementkatalog finden sich sechs verschiedene Banktypen. Zwei davon sind für den VBZ-Bereich, von denen einer als Stehhilfe dient. Die vier anderen Bänke sind die Löwenbänke, die Klosterhofbänke, die Grünanlagenbänke und die Speziellen Sitzgelegenheiten. Die Löwenbänke stammen aus dem Jahr 1887. Es ist also angebracht, das Design unserer Bänke zu überdenken. Der Elementkatalog muss den aktuellen Bedürfnissen, den älteren Menschen und Menschen mit einer Gehbehinderung angepasst werden. Der vierte Typ besteht aus einer Lounge-ähnlichen Bank für junge Menschen. Das Pendant, eine Bank, die sich auch für ältere Menschen eignet, darf darum gerne in den Katalog aufgenommen werden.*

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

STR Richard Wolff: *Ich kann mich den Argumenten von Joe A. Manser (SP) anschliessen. Ein solches Postulat fällt bei uns auf sehr fruchtbaren Boden. Der Elementkatalog besteht aus gewissen Kriterien. Die geforderten Kriterien – dass es einfacher ist, sich hinzusetzen und wieder aufzustehen, die entsprechende Armlehne und Neigung – sind neue Komponenten, die durchaus aufgenommen werden können. Das Postulat regt zu neuen Innovationen an, was wir selbstverständlich gerne machen. Niemand verlangt, dass alle Bänke ersetzt werden. Nach und nach und immer mehr können aber neue Bänke zum Einsatz kommen.*

Das Postulat wird mit 102 gegen 17 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1042. 2018/467

Postulat von Stephan Iten (SVP) und Christoph Marty (SVP) vom 28.11.2018: Bereitstellung von Abstellplätzen für Leihvelos ohne Aufhebung bestehender Abstellplätze für Velos, Autos und Taxis oder Einschränkung des Raums für Fussgängerinnen und Fussgänger

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

Stephan Iten (SVP) *begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 634/2018): In der Stadt haben wir ein Platzproblem. Das zeigt sich vor allem bei diversen Vorstössen und Weisungen, wenn es beispielsweise um die Schaffung von Platz für alle Verkehrsteilnehmer geht. Bäume müssen gefällt, Trottoirs verschmälert oder Mischverkehr einge-*

führt werden. Jetzt müssen wir auch noch Platz für Velostationen opfern. Als STR Filippo Leutenegger Vorsteher des Tiefbauamts war, wurde nie thematisiert, dass bestehende Veloabstellplätze oder Parkplätze für das PubliBike aufgelöst werden. Seit STR Richard Wolff Vorsteher des Departements ist, wurde das gang und gäbe. Beispielsweise werden am Bahnhof Enge bei der Bederstrasse Veloabstellplätze für das PubliBike wegrationalisiert und an der Hallwylstrasse blaue Parkplätze aufgehoben. Auch Taxiplätze sollen aufgehoben werden. Die SVP ist der Meinung, dass das nicht geht. Das PubliBike darf nicht gegen das private Velo ausgespielt werden. Auch für das Freefloating brauchen wir Abstellplätze. Die Veloförderung befürworten wir, aber nicht auf Kosten von Abstellplätzen. Bevor ein Standort ausgewählt und bewilligt wird, sollte überprüft werden, wo es genügend Platz für Velostationen gibt. Das kann auf Privatgrund sein oder, wie das Beispiel an der Eckbühlstrasse in Seebach zeigt, auf öffentlichem Grund. Mit dem Postulat verhindern wir, dass die Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt werden.

Andreas Egli (FDP) zieht den namens der FDP-Fraktion am 19. Dezember 2018 gestellten Textänderungsantrag zurück.

Simone Brander (SP) begründet den von Dr. Davy Graf (SP) namens der SP-Fraktion gestellten Textänderungsantrag: *Wir unterstützen das Velo-Verleihsystem, das unter anderem auf einen Vorstoss von uns zurückgeht. Um die Stationen des Verleihsystems zu realisieren, braucht es Platz. In Zürich ist dieser meistens bereits besetzt. Das Verleihsystem kann also nicht realisiert werden, ohne dass jemand anders weniger Platz hat. Das Postulat macht den Anschein, zu verlangen, dass das System auf Kosten von niemandem realisiert werden sollte. Das ist nicht möglich. Das Postulat scheint also verhindern zu wollen, dass das System überhaupt realisiert werden kann. Uns ist es wichtig, dass der Platz gefunden wird, um das System zu realisieren. Wenn mit dem Postulat nur noch verhindert werden sollte, dass Abstell- und Parkplätze für Velos aufgehoben werden, können wir es unterstützen.*

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Abstellplätze für Leihvelos bereitgestellt werden können, ohne dass hierfür bestehende Abstell- und Parkplätze für Velos, ~~Autos, Taxis, etc.~~ aufgehoben werden müssen und ohne, dass der zur Verfügung stehende Raum für zu Fuss Gehende eingeschränkt wird. Dazu sind geeignete Flächen sowohl auf städtischem wie auch privatem Grund zu prüfen und zur Verfügung zu stellen.

Res Marti (Grüne): *Mit der Textänderung wird der SVP das aus dem Text gestrichen, was ihnen wahrscheinlich am wichtigsten ist. Wir werden darum den Vorstoss mit oder ohne Textänderung nicht unterstützen.*

Andreas Kirstein (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Unser Textänderungsantrag beinhaltet ebenfalls lediglich eine Streichung. Allerdings wollen wir nur das Wort Autos streichen. Bei den Orten für die Abstellplätze der Leihvelos kann dort, wo es wichtig ist, Rücksicht genommen werden. Das sind Taxis, Velos und die zu Fuss Gehenden. Sie sind zu berücksichtigen, wenn der öffentliche Raum Gefahr läuft, überstellt zu werden.*

Andreas Egli (FDP): *Unsere Textänderung hätte verlangt, dass Velos auch nicht in Zukunft auf der Fahrbahn platziert werden. Denn das wäre nach dem Postulat der wahrscheinlich einzige Ort, auf dem Velos noch hingestellt werden können. Das liegt wohl nicht in der Intention der SVP und auch nicht in unserer. Weil links-grün das Postulat ohne die Textänderung nicht annimmt, besteht kein Risiko, dass am Ende nur noch die Fahrbahn bleibt. Wir werden das Postulat unterstützen.*

Isabel Garcia (GLP): Wir sind der Auffassung, dass das Postulat unehrlich ist. Wir wollen den Veloverleih, wofür es Platz braucht. Das geht nicht ohne dass jemand Platz freigibt. Mit und ohne Textänderung lehnen wir das Postulat ab.

Claudia Rabelbauer (EVP): Die EVP unterstützt das Postulat. Es ist nicht einfach, einen Grund zu finden, aber Private hätten vielleicht doch ein Interesse. Möglich wären etwa publikumsorientierte Läden, bei denen die Velos abgestellt werden können. Die Stadt kann durchaus prüfen, ob das bei Privaten auf Interesse stösst, wenn die Stadt etwas dafür bezahlt. Es bleibt auch die Frage der gerechten Verteilung. Im Quartier Hirzenbach beispielsweise gibt es generell wenige blaue Parkplätze. Genau dort werden nun blaue Parkplätze für den Veloverleih aufgehoben. Eine gerechtere Verteilung und eine situativere Einschätzung wären darum denkbar.

Samuel Balsiger (SVP): Bei den Sitzbänken sagten Sie, dass es Ihnen um die alten Menschen gehe. Hier geht es auch darum, dass alte Menschen mobil sein können und deswegen auf Parkplätze angewiesen sind. Jetzt geht es aber nicht mehr um das Wohl der Menschen, sondern nur noch um die Ideologie und das Velo.

Stephan Iten (SVP): Die Textänderung kann nicht ernst genommen werden. Wir wollen nicht, dass ein Verkehrsmittel gegen ein anderes ausgespielt wird. Mit der Textänderung wird das aber verlangt. Wir haben Vertrauen in den Stadtrat. Wir glauben nicht, dass er für das PubliBike Fahrbahnen aufhebt.

Res Marti (SP): Bis jetzt wurden für die über achtzig Velostationen insgesamt an zwei Orten Blaue-Zonen-Parkplätze aufgehoben. Von einer grossen Abbauaktion von Parkplätzen kann also nicht gesprochen werden. Die Velostationen müssen gebaut werden. Das Postulat will das verhindern.

Stephan Iten (SVP): Bei erst achtzig Stationen wurden bereits so viele Parkplätze abgebaut. Wir sind erst etwa bei der Hälfte der Velostationen. Das bedeutet, dass mindestens doppelt so viele Parkplätze abgebaut werden.

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

STR Richard Wolff: Der Stadtrat nimmt das Postulat mit oder ohne Textänderung entgegen. Tatsächlich bestehen verschiedene Anforderungen: Die Abstellplätze sollen nicht auf der Strasse stehen oder sie sollen nicht auf dem Trottoir stehen. Darum arbeiten wir an neuen Lösungen. 81 Stationen, so der Stand Ende 2018, befinden sich im Fussgängerbereich, lediglich elf auf einer Fahrbahn. Konkret bedeutet das: auf Parkplätzen. An einer Ausgewogenheit müsste also noch gearbeitet werden. Einige wenige befinden sich auf öffentlich zugänglichem Privatgrund. Das wäre die einzige Lösung, wenn alle Wünsche berücksichtigt werden. Das Velo-Verleihsystem sollte aber auch zum Umsteigen vom Auto aufs Velo beitragen. Darum würde es naheliegen, dass der Platz für die Abstellplätze umgewidmet wird.

Stephan Iten (SVP) ist mit der Textänderung nicht einverstanden.

Das Postulat wird mit 42 gegen 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

1043. 2019/106

Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 20.03.2019:

Festlegung einer stringenten Klimapolitik in der städtischen Verfassung mit dem Ziel einer Reduktion des CO₂-Ausstosses pro Einwohnerin und Einwohner auf Null bis ins Jahr 2030

Von der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP ist am 20. März 2019 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung für eine Änderung der Gemeindeordnung vorzulegen, die eine stringente Klimapolitik in der städtischen Verfassung festlegt. Die Stadt Zürich setzt sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit das Ziel, bis ins Jahr 2030 eine Reduktion des CO₂-Ausstosses pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr auf netto Null zu erreichen. Sie setzt sich dabei bei Kanton und Bund für die notwendigen Rahmenbedingungen ein und bezieht die Wirtschaft und Private aktiv mit ein. Der Artikel 2ter sowie die Übergangsbestimmung Artikel 122 sollen so formuliert werden, dass die notwendigen Grundlagen für eine Umsetzung kommunaler Massnahmen klar und widerspruchsfrei verankert sind.

Begründung:

Die Motionärinnen und Motionäre sind der festen Überzeugung, dass der globalen Klimakrise mit einer entschlossenen Politik begegnet werden muss. Dabei reicht es nicht, sich mit symbolischen Handlungen aus der Verantwortung zu stehlen. Was es braucht, ist ein konkretes Ziel, netto Null CO₂-Emissionen bis 2030, welches in der Gemeindeordnung festgeschrieben werden soll. Die Motionärinnen und Motionäre sind der Meinung, dass breite Bevölkerungskreise erkennen, dass dem real existierenden Klimanotstand nur mit konkreten Veränderungen in der Politik begegnet werden kann. Die Erkenntnisse der Wissenschaft und das Pariser Klimaabkommen sollen in der Stadt Zürich umgesetzt werden.

Aktuell werden die Treibhausgasemissionen der Stadt Zürich gemäss Bilanzierungskonzept der 2000-Watt-Fachstelle berechnet, welche weder Senken noch ausländischen Emissionsminderungszertifikate berücksichtigt. Zertifikate im Ausland lehnen wir ab. Jedoch stellt sich die Frage bzgl. der Systemgrenze inwiefern eine Stadt ihre CO₂-Bilanz nicht auch mit dem direkten Umland koordinieren muss. Übergeordnetes Ziel bleibt die Vorgabe des Klimaschutz-Übereinkommens von Paris, das einen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2°C bzw. 1.5°C gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter begrenzen möchte. Netto Null bedeutet, dass keine fossilen Emissionen mehr in die Atmosphäre gelangen. Für die Stadt Zürich bedeutet dies, dass wir unseren Primärenergieverbrauch bei der Mobilität, bei Gebäuden, beim Konsum, bei der Siedlungsentwicklung und der Energieversorgung konsequent ohne fossile und nukleare Energie abdecken.

Die Massnahmen sollen sozialverträglich umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass die gemeinsame Zielerreichung nicht dazu führen darf, dass Haushalte mit tiefen Einkommen überproportional belastet werden, etwa z. B. durch Kostensteigerung bei der Miete.

Mitteilung an den Stadtrat

1044. 2019/107

Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 20.03.2019:

Bericht über die Ziele und Massnahmen der Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft hinsichtlich dem Ziel einer Reduktion des CO₂-Ausstosses auf Null pro Einwohnerin und Einwohner bis 2030

Von der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP ist am 20. März 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat in einem Bericht die Ziele und Massnahmen der Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft so darzulegen, dass das Ziel der Reduktion des CO₂-Ausstosses auf netto Null pro Einwohnerin und Einwohner bis 2030 umgesetzt ist. Der Bericht soll aufzeigen, wie durch konkrete Massnahmen in den fünf Stossrichtungen und Handlungsfeldern die Roadmap umgesetzt werden kann. Die Massnahmen und die Erreichung der Ziele sollen hinsichtlich der sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimension der Nachhaltigkeit geprüft und bewertet werden.

Begründung:

Die Klimaerwärmung ist eine unbestreitbare Tatsache. Auch mit ambitionierten Massnahmen ist es nicht mehr möglich, sie vollständig einzudämmen. Darum ist es um so wichtiger, alles zu tun, um die Klimaerwärmung auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Stadt Zürich muss als grösste Schweizer Stadt Verantwortung übernehmen. Es würde der Stadt darum gut anstehen, in dieser Angelegenheit eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dass dabei auch die Bevölkerung eine wichtige Rolle spielt, ist unbestritten. Den geplanten Ausbau von Reparatur-, Tausch- und anderen Suffizienzprojekten gilt es weiterhin zu fördern. Der grösste CO₂-Ausstoss entsteht aber nach wie vor durch die Mobilität und das Bauwesen. In diesen Bereichen ist der Stadtrat aufgefordert, bereits ergriffene Massnahmen zu intensivieren und bis anhin nicht verfolgte für eine schnelle und deutliche Wirkung zu implementieren.

Mitteilung an den Stadtrat

1045. 2019/108

Postulat von Markus Baumann (GLP) und Marco Geissbühler (SP) vom 20.03.2019:

Unterstützung der Nichtregierungsorganisationen (NGOs) im Bereich der Beratung von Sexarbeitenden bei der Einführung von digitalen Angeboten

Von Markus Baumann (GLP) und Marco Geissbühler (SP) ist am 20. März 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Stadt Zürich NGOs, die in der Beratung von Sexarbeitenden tätig sind, unterstützen kann, digitale Angebote einzuführen. Diese Angebote sollen bedarfs- und zielgruppengerecht sein sowie die bisherigen Angebote der betreffenden NGOs ergänzen.

Begründung:

Die Digitalisierung führt zu herausfordernden Umwälzungen im Sexgewerbe. Die Kontaktaufnahme zwischen Sexarbeitenden und Freiern erfolgt heute in der Regel online. Dies macht Sexarbeit räumlich ungebunden. Salons sind mittlerweile über die ganze Stadt verteilt. Immer öfters werden Privatwohnungen für ein paar Wochen als Salons genutzt und danach wieder aufgegeben (Stichwort PopUp-Salons). Diese Umwälzungen erschweren die Arbeit für NGOs, welche Sexarbeitende beraten. Insbesondere in der aufsuchenden Sozialarbeit, in der Prävention und in der Beratung ist es eine Herausforderung, unter diesen Bedingungen die Zielgruppen überhaupt noch zu erreichen. Um auch zukünftig in der Lage zu sein, effektiv und zielgerichtet Beratungen durchzuführen, müssen die NGOs entsprechend digitale Angebote aufbauen können.

Legt die Stadt Zürich Wert darauf, dass weibliche, männliche und transsexuelle Sexarbeitende weiterhin in rechtlichen, gesundheitlichen und sozialen Fragen beraten und so allfällige negative Auswirkungen des Sexgewerbes minimiert werden, muss sie die NGOs in diesem Bereich unterstützen. Die digitalen Angebote sollen nach einem hybriden Ansatz funktionieren, indem sie persönliche Beratung mit zeitgemässen technischen Möglichkeiten kombinieren (z.B. über Apps, Onlineberatung, eStreetwork, Online-Kontaktaufnahme in Chatrooms, usw.). Innovative Kooperationsprojekte an der Schnittstelle zwischen sozialem und technischem Sektor, die sowohl die Mitarbeiterinnen- als auch Klientinnen-Sicht miteinbeziehen, helfen Know-how zu bündeln und auf die schnellen Veränderungen in der Prostitution einzugehen. Das wird die Stadt Zürich technisch wie auch sozial weiterbringen. Dafür müssen jedoch auch entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

1046. 2019/109

**Postulat von Heidi Egger (SP) und Dr. Mathias Egloff (SP) vom 20.03.2019:
Erleichterter Anschluss der Liegenschaften rund um die Grubenackerstrasse
an die Fernwärmeversorgung**

Von Heidi Egger (SP) und Dr. Mathias Egloff (SP) ist am 20. März 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Kontext der Überbauung Thurgauerstrasse für die Anwohnenden der privaten Liegenschaften rund um die Grubenackerstrasse erleichtert werden kann, ihre Liegenschaften an die Fernwärmeversorgung anzuschliessen.

Begründung:

In der Stadt Zürich besteht der gut abgestützte Wille, im Bereich Wärmeerzeugung durch den Einsatz von Fernwärme aus Kehrichtheizkraftwerken anstelle von Gas- und Ölheizungen den Zielen der 2000W-Gesellschaft näher zu kommen. Fernwärme weist eine weit bessere CO²-Bilanz auf als fossile Energieträger und rechtfertigt deshalb grosse Investitionen in eine entsprechende Infrastruktur. Der Umstieg ist aber im Einzelfall teuer oder gar unerschwinglich, wenn Skaleneffekte oder günstige gemeinsame Erschliessung zeitlich oder örtlich nicht machbar sind. So steht dem Umstieg auf ökologisch vorteilhafte Fernwärme eine grosse Anfangshürde entgegen, obwohl die Gesamtinfrastruktur immer effizienter und lohnender wird, je vollständiger ein Gebiet erschlossen werden kann. Das wichtige Bauprojekt «Thurgauerstrasse» ist für die Fernwärme wegen seiner Nähe zum Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz und der Möglichkeit von Anfang an die Versorgung mit Fernwärme einzuplanen ein logisches Entwicklungsgebiet für diese Infrastruktur. Für die Anwohnenden der Grubenackerstrasse ist es allerdings bereits sehr teuer, Haushalte/Liegenschaften an dieses Netz anzuschliessen. In jüngster Zeit sind auch im Grubenackerquartier viele neue Ideen aufgekommen, wie im Quartier verdichtet werden könnte, namentlich wurde auch eine neue Baugenossenschaft gegründet. Dies sollte zum Anlass genommen werden, zu untersuchen, wie im Rahmen eines solchen Grossprojekts wie das Bauprojekt Thurgauerstrasse auch im Umfeld, Anschlüsse an die Fernwärme günstiger angeboten werden können.

Mitteilung an den Stadtrat

1047. 2019/110

**Postulat von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) vom
20.03.2019:
Optimierung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs**

Von Dr. Pawel Silberring (SP) und Barbara Wiesmann (SP) ist am 20. März 2019 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs optimiert werden kann. Insbesondere sollen folgende Bereiche überprüft werden:

1. Anpassung an das Verkehrsaufkommen je nach Wochentag und Tageszeit, um auch in verkehrsarmen Zeiten die Fahrzeiten von Tram und Bus zu beschleunigen.
2. Abbau von Behinderungen auf Abschnitten mit Mischverkehr durch schnellere Entleerung der OeV Fahrbahn.
3. Einsatz von neuen Technologien für die Verkehrssteuerung zugunsten des OeV.

Zudem soll die Zusammenarbeit mit der VBZ zur Identifizierung von weiteren Optimierungsmöglichkeiten gesucht werden.

Begründung:

Die Stadt Zürich priorisiert den öffentlichen Verkehr an den Ampeln, was vor allem in Stosszeiten einen wesentlichen Beitrag zur Fahrplanstabilität leistet. Mit diesem Postulat möchten wir eine Ueberprüfung des Systems auf Optimierungsmöglichkeiten anregen.

Die gewichtigsten Verzögerungen entstehen zu Stossverkehrszeiten auf Mischverkehrsflächen. Jede Optimierungsmöglichkeit, die zu einer schnelleren Freigabe der Fahrbahn des OeV führt, leistet einen spürbaren Beitrag an die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Aber auch in den Abendstunden scheint ver-

kehrstechnisch in vielen Situationen eine weitergehende Optimierung möglich, ohne die Kapazität der Strassen zu reduzieren. Beispielsweise gibt es Situationen, bei denen der öffentliche Verkehr warten muss, obwohl kein anderer Verkehrsteilnehmer und keine andere Verkehrsteilnehmerin die Kreuzung befährt. Das gilt gleichermassen für andere verkehrsarme Zeiten am Morgen und an den Wochenenden.

Weiter soll das Wissen derjenigen, die den Verkehr täglich als Tramfahlerin oder Buschauffeur erleben, in die Evaluation von Massnahmen einfließen.

Schliesslich regen wir an, neue Chancen der Digitalisierung für eine Optimierung der Verkehrsleitung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen. Diese Forderung steht im Einklang mit der Motion 2018/503.

Für den öffentlichen Verkehr ist jede Priorisierung essenziell, weil sie zu kürzeren Fahrzeiten und besserer Fahrplanstabilität führt und damit den öffentlichen Verkehr attraktiver macht. Eine Beschleunigung ist auch finanziell vorteilhaft, da in kürzerer Zeit mehr Personen transportiert werden können. Daher möchten wir mit diesem Postulat den Stadtrat bitten, entsprechende Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Mitteilung an den Stadtrat

Die Motion und die vier Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

1048. 2019/111

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 20.03.2019: Anschlussmöglichkeiten und Taktintervalle der VBZ am Abend, Vergleich der Produktionskosten bei unterschiedlichen Intervallen und Vorgaben des ZVV betreffend Taktangebot am Abend sowie Gründe für die abweichende Taktgestaltung am Freitag gegenüber den Tagen Montag bis Donnerstag

Von Hans Jörg Käppeli (SP) ist am 20. März 2019 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Der Taktfahrplan ist die Erfolgsgeschichte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Für eine attraktive und lückenlose Transportkette sorgen gute bis sehr gute Anschlüsse in den Knotenpunkten. Der Fahrplan ist leicht merkbar. Im Fernverkehr gilt mindestens der Stundentakt. Auf wichtigen Strecken und/oder bei grosser Nachfrage wird sogar ein Halbstundentakt angeboten, mindestens zu den Hauptverkehrszeiten. Der Halbstundentakt ist bei der S-Bahn Zürich die Regel. Teilweise ergeben 2 Linien im Stundentakt und um eine halbe Stunde versetzt einen Halbstundentakt, oder analog 2 Linien im Halbstundentakt sogar einen Viertelstundentakt. Dieses System ermöglicht sehr gute und flexible Anpassungen an die unterschiedliche Nachfrage in Abhängigkeit von der Tageszeit oder vom Wochentag. Dieses System ist auch sehr vorteilhaft und kostengünstig für die Angebotsplanung der Mittel- und Feinverteiler, u. a. der VBZ.

Im Fern- und S-Bahnverkehr ergeben sich Taktzeiten von 60/30/15 Minuten. Bei der VBZ muss aufgrund der Nachfrage ein dichter Takt angeboten werden. Daraus ergeben sich sinnvolle und koordinierte Taktzeiten von 60/30/15/7.5 Minuten.

Die VBZ kennen häufig auch abweichende Taktzeiten von 20/12/10/6/5/4 Minuten, oder Hinketakte wie z. B. 20/10 Minuten. Diese Taktzeiten sind nachteilig in Verbindung mit der S-Bahn, sodass sehr oft keine Anschlüsse angeboten werden können und sich dadurch die Reisezeiten verlängern. Während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend ist dies aufgrund der häufigen und alternativen Fahrmöglichkeiten nicht relevant. Zudem können wegen den häufigen Verspätungen die Anschlüsse nicht gewährt werden.

Am Abend verkehren die VBZ von 20 – 23 Uhr im 10 Minutentakt. Damit sind die Anschlüsse nicht mehr mit der S-Bahn koordinierbar. So kann es vorkommen, dass gute Anschlüsse nur alle 60 Minuten angeboten werden, was vor allem nachteilig ist für Verbindungen in die Aussenquartiere.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen: Ich bitte jeweils um detaillierte tabellarische Beantwortung für die Wochentage Montag-Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag, sowie die Zeitabschnitte: 20.00 – 21.00, 21.00 – 22.00, 22.00 – 23.00 und 23.00 bis Betriebschluss (ohne Nachtverkehr) und aufgeteilt in Bus- und Tramlinien.

1. Wie hoch sind die jährlichen Produktionskosten zusammengesetzt aus Personal- und Fahrzeugkosten?
2. Wie hoch wären die Produktionskosten bei einem 7.5-Minuten-Takt statt einem 12-Minuten-Takt?
3. Welche Vorgaben machte der ZVV bezüglich des Takts am Abend? Welche anderen Kriterien oder Vorgaben wurden befolgt?
4. Auf welchen Linien könnte ein 7.5-Minuten-Takt aufgrund der Nachfrage eine Chance haben?

5. Auf welchen Linien ist die Nachfrage so klein, dass ein kürzerer Takt unverhältnismässig erscheint?
6. Macht die abweichende Taktausgestaltung vom Freitag gegenüber Montag – Donnerstag noch Sinn? Ist die Nachfrage so viel grösser?

Mitteilung an den Stadtrat

1049. 2019/112

Schriftliche Anfrage von Roger Bartholdi (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 20.03.2019:

Strafrechtliche Ermittlungen gegen eine Mitarbeiterin eines städtischen Betriebsamts, Kenntnisstand der Stadt und Beurteilung der damit verbundenen Kommunikation sowie generelle Richtlinien bei kriminellen Handlungen von städtischen Angestellten

Von Roger Bartholdi (SVP) und Walter Anken (SVP) ist am 20. März 2019 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Gemäss Medienberichten war eine Mitarbeiterin, die als Rechnungsführerin in einem städtischen Betriebsamt tätig ist, fünf Wochen lang in Haft. Die Staatsanwaltschaft bestätigte Ermittlungen wegen Kinderpornos, Drogendelikten und illegalen Sprayereien, zudem soll diese Person nicht nur Kenntnisse von Kindesmissbrauchs ihres Partners haben, sondern ihn offenbar sogar dazu noch animiert haben. Wir verzichten, aus Pietätsgründen auf Details einzugehen.

Wer in einem Betriebsamt tätig ist, hat bezüglich Integrität höhere Ansprüche zu erfüllen. Nicht nur das Team, sondern auch die Kundschaft des Betriebsamtes geht davon aus, dass dies der Fall ist. Es besteht zusätzlich die Gefahr, dass eine Mitarbeiterin, die selbst straffällig oder in Strafverfahren verwickelt ist, erpressbar wird. Die in den Medien zitierte Aussage «Ihre Taten stünden in keinem Zusammenhang mit ihrer Arbeit» der Stadt Zürich suggeriert, dass jede der vorgeworfenen Straftatbestände reine Privatsache sei. Dies ist nicht nur kontraproduktiv, sondern verharmlost die vorgeworfenen Tatbestände. Auch leiden die Reputation der städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Image der Stadt Zürich als Arbeitgeberin darunter. Auch erstaunt diese Aussage insofern, als dass die Stadt Zürich offenbar sämtliche Tatbestände im Detail bereits kennt und offenbar bereits eine Untersuchung abgeschlossen hat. Weil immer neue Details an die Öffentlichkeit gelangen, scheint eine solche Aussage besonders heikel und verfrüht zu sein.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat, unter Einhaltung des Persönlichkeitsschutzes, um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Seit wann hat die Arbeitgeberin Kenntnis, dass Ermittlungen gegen diese Person laufen?
2. Wer hat die Aussage «Ihre Taten stünden in keinem Zusammenhang mit ihrer Arbeit» gegenüber den Medien geäussert?
3. Trifft diese Aussage so zu oder wurde sie verfälscht oder nicht sinngemäss publiziert?
4. Falls diese Aussage nicht korrekt von den Medien dargestellt wurde, wie war die korrekte Aussage und weshalb hat die Arbeitgeberin nicht reagiert und eine Gegendarstellung oder Korrektur der Aussage verlangt?
5. Sollte hingegen diese Aussage korrekt sein, wie beurteilt der Stadtrat im Nachhinein diese Aussage?
6. Wann und wie wurde untersucht, dass diese Taten in keinem Zusammenhang mit ihrer Arbeit stehen?
7. Wie hat die Arbeitgeberin sichergestellt, dass sie Kenntnis über sämtliche vorgeworfene Straftatbestände verfügt?
8. Hat die betroffene Person nach ihrer Haftentlassung trotz laufender Untersuchung der Staatsanwaltschaft wieder gearbeitet?
9. Wurde zum Schutz der Kundschaft und der betroffenen Person eine Freistellung verfügt? Falls ja, ab wann und durch wen? Was war der Grund, dass die Freistellung nicht sofort verfügt wurde?
10. Gemäss einer publizierten Aussage, die wie folgt zitiert wird: «Die Freistellung setzt in jedem Fall voraus, dass die mutmassliche Straftat im weiteren Sinne einen Bezug zur dienstlichen Tätigkeit der/des Mitarbeitenden aufweist.» stellen sich zudem die Fragen: Wurde die Freistellung angeordnet, weil ein Bezug zur dienstlichen Tätigkeit vorhanden ist? Oder trifft die zitierte Aussage so nicht zu? Falls die zitierte Aussage so nicht zutrifft, was war der Grund für die Freistellung und wer hat diese Aussage gegenüber den Medien kommentiert?

11. Falls die vorgeworfenen Straftatbestände zutreffen, wäre eine Weiterbeschäftigung im Betreibungsamt aus Sicht des Stadtrates überhaupt vertretbar?
12. Existieren städtische Richtlinien bei kriminellen Handlungen von städtischen Angestellten? Falls ja, wie lauten diese und kamen diese zur Anwendung? Falls nein, weshalb nicht?
13. Stellt das Betreibungsamt höhere Ansprüche an Integrität für ihr Personal und wie sind diese mit den vorgeworfenen Straftatbeständen vereinbar?
14. Weshalb hat die Arbeitgeberin nicht aktiv ihre Haltung kommuniziert?
15. Wäre es nicht angezeigt, wenn die Stadt Stellung beziehen würde und jede Form von Kindsmissbrauch klar verurteilt und in einem solchen Fall umgehend personelle Massnahmen prüft?

Mitteilung an den Stadtrat

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

1050. 2019/65

**Dringliche Schriftliche Anfrage der SP- und AL-Fraktion vom 06.02.2019:
Betrieb der MNA-Strukturen des Kantons Zürich für unbegleitete minderjährige
Kinder und Jugendliche durch die Asyl-Organisation Zürich (AOZ), Angaben zum
Auftrag der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich und den offerierten Preisen
für die Leistungspakete sowie Hintergründe zum Betreuungsschlüssel, zu den
eingereichten Konzepten und den betriebenen Unterkünften**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 162 vom 6. März 2019).

1051. 2018/440

**Schriftliche Anfrage von Sven Sobernheim (GLP) und Dr. Ann-Catherine Nabholz
(GLP) vom 14.11.2018:
Kapazitätsprobleme auf ausgewählten Tramlinien der Stadt, Beurteilung der Aus-
lastung und der Kapazitäten auf gewissen Linien sowie betriebliche und vertragli-
che Voraussetzungen für eine Verlagerung von Kapazitätsreserven**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 193 vom 13. März 2019).

1052. 2018/442

**Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) und Simon Kälin-Werth (Grüne)
vom 14.11.2018:
Urteil des Bundesgerichts betreffend das Parkieren von Motorrädern auf dem
Trottoir, Beurteilung des Handlungsbedarfs der Stadtpolizei in Bezug auf die
aktuelle Bussenpraxis**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 154 vom 6. März 2019).

- 1053. 2018/454**
Schriftliche Anfrage von Duri Beer (SP) und Matthias Renggli (SP) vom 21.11.2018:
Sparmassnahmen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Zusammenhang mit der Zielvereinbarung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), Messfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Fahrleistungserbringung und Berücksichtigung des Rahmen-Gesamtarbeitsvertrags für Nahverkehrsbetriebe sowie Vergleich der Lohnbeschlüsse der Stadt mit jenen des Verkehrsrats

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 192 vom 13. März 2019).

- 1054. 2018/455**
Schriftliche Anfrage von Monika Bättschmann (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 21.11.2018:
Ausbildung zur Fachperson Betreuung in den städtischen Horten, Angaben zu den Festanstellungen nach Lehrabschluss und zu den Arbeitspensen sowie Möglichkeiten zur Schaffung von existenzsichernden Anstellungen

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 160 vom 6. März 2019).

- 1055. 2018/494**
Schriftliche Anfrage von Markus Knauss (Grüne) und Hans Jörg Käppeli (SP) vom 12.12.2018:
Zeitverluste des öffentlichen Verkehrs als Folge von Eigenbehinderungen oder Verkehrsüberlastungen, Auflistung der Verlustzeiten und der eingebauten Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan sowie Einflüsse dieser betrieblichen Massnahmen auf die Zusatzkosten im Zusammenhang mit Lärmsanierungsmassnahmen

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 190 vom 13. März 2019).

- 1056. 2018/496**
Schriftliche Anfrage von Alexander Brunner (FDP), Martina Zürcher (FDP) und 17 Mitunterzeichnenden vom 12.12.2018:
Ersetzung des Abfallkübels «Abfall-Hai» durch das Modell «Züri-Kübel 110 Liter», Angaben zu den getätigten und geplanten Beschaffungen und den damit verbundenen Kosten sowie Gründe für die Ersetzung durch das neue Modell und die Herstellung in Eigenregie

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 187 vom 13. März 2019).

- 1057. 2018/518**
Schriftliche Anfrage von Marianne Aubert (SP), Helen Glaser (SP) und 4 Mitunterzeichnenden vom 19.12.2018:
Umbenennung der Tramhaltestelle «Börsenstrasse» in «Kantonalbank», Zuständigkeit, Kriterien und Kosten für die Umbenennung sowie allfällige weitere geplante Namensänderungen von Haltestellen

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 191 vom 13. März 2019).

1058. 2018/519

Schriftliche Anfrage von Marianne Aubert (SP) und Mischa Schiwow (AL) vom 19.12.2018:

Zulassung von Parteiveranstaltungen in Gemeinschaftszentren und Quartiertreffs

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 161 vom 6. März 2019).

1059. 2018/521

Schriftliche Anfrage von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Muammer Kurtulmus (Grüne) vom 19.12.2018:

Schulraumplanung Fluntern-Heubeeribüel, Einzugsgebiete für die Verteilung der Schülerinnen und Schüler auf die Schulhäuser Fluntern, Heubeeribüel, Ilgen und Bungertwies sowie Ergebnisse der Studien für die Platzierung der ZM-Pavillons oder die Aufstockung der Schule Heubeeribüel

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 159 vom 6. März 2019).

Nächste Sitzung: 27. März 2019, 17 Uhr.