

## Substanzielles Protokoll 90. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 5. Februar 2020, 17.00 Uhr bis 20.25 Uhr, im Rathaus

---

Vorsitz: Präsident Heinz Schatt (SVP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Paulina Kerber

Anwesend: 120 Mitglieder

Abwesend: Walter Anken (SVP), Maleica Landolt (GLP), Albert Leiser (FDP), Marcel Müller (FDP), Johann Widmer (SVP)

---

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

1. Mitteilungen
2. [2018/172](#) GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Urs Helfenstein (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
3. [2018/172](#) GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Matthias Renggli (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
4. [2018/225](#) Schulkommission für die Brückenangebote und die Erwachsenenbildung der Stadt Zürich, Ersatzwahl für die zurückgetretene Nathalie Aeschbacher (GLP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
5. [2019/560](#) \* E Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 18.12.2019: Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung der Flughafen Zürich AG am Flughafenprojekt «Nijgadh» in Nepal und Bericht über die Rolle des Stadtrats in der Flughafen Zürich AG STP
6. [2020/24](#) Rekurs gegen die Rückweisung der Interpellation 2019/296 von Suanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP), Beschluss des Bezirksrats Zürich, Entscheid betreffend Weiterzug an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich
7. [2020/25](#) Amt für Städtebau, Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, Rekurs gegen die Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4, Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich (VB.2018.00540), Entscheid betreffend Beschwerde an das Bundesgericht

- |     |                          |     |   |            |
|-----|--------------------------|-----|---|------------|
| 8.  | <a href="#">2019/267</a> |     | Weisung vom 19.06.2019:<br>Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Borrweg, Quartier<br>Friesenberg, Ersatzneubau, Projektierungskredit  | VHB<br>VSS |
| 9.  | <a href="#">2019/261</a> |     | Weisung vom 10.07.2019:<br>Tiefbauamt, Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich»,<br>Zustimmung   | VTE        |
| 10. | <a href="#">2019/403</a> |     | Weisung vom 25.09.2019:<br>Elektrizitätswerk, Instandsetzung und Optimierung ewz-Areal<br>Herdern, Objektkredit   | VIB        |
| 11. | <a href="#">2020/13</a>  | E/A | Postulat von Markus Kunz (Grüne) und Matthias Probst (Grüne)<br>vom 15.01.2020:<br>Planung einer möglichst vollständigen Fassadenbegrünung<br>für die neue Bobinenhalle auf dem ewz-Areal Herdern | VIB        |
| 12. | <a href="#">2019/423</a> |     | Weisung vom 02.10.2019:<br>Wasserversorgung, Bau einer Direktverbindung zwischen<br>Limmatzone, Glatt- und Hangzone des Wasserleitungsnetzes<br>der Stadt Zürich, Objektkredit                    | VIB        |

\* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

### 2181. 2020/20 Ratsmitglied Marianne Aubert (SP); Rücktritt

Der Ratspräsident gibt den Rücktritt von Marianne Aubert (SP 7+8) auf den 22. Februar 2020 bekannt und würdigt ihre Amtstätigkeit.

### Persönliche Erklärungen:

Natascha Wey (SP) hält eine persönliche Erklärung zur Antwort des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2019/448 betreffend die Verweigerung der Mitgliedschaft für Frauen durch die Rudersektion des Grasshopper Clubs.

Marco Denoth (SP) hält eine persönliche Erklärung zur Verleihung des Swiss LGBTI-Labels an die Stadt Zürich als Arbeitgeberin.

Stefan Urech (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Natascha Wey (SP).

## G e s c h ä f t e

**2182. 2018/172**

**GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Urs Helfenstein (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**

Es wird mit Wirkung ab 5. Februar 2020 gewählt:

Marcel Tobler (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und den Gewählten

**2183. 2018/172**

**GPK, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Matthias Renggli (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**

Es wird mit Wirkung ab 5. Februar 2020 gewählt:

Zilla Roose (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und die Gewählte

**2184. 2018/225**

**Schulkommission für die Brückenangebote und die Erwachsenenbildung der Stadt Zürich, Ersatzwahl für die zurückgetretene Nathalie Aeschbacher (GLP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**

Es wird gewählt:

Seline Rugiero (GLP)  
Haldenbachstrasse 27, 8006 Zürich

Mitteilung an den Stadtrat, die Schulkommission für die Brückenangebote und die Erwachsenenbildung und die Gewählte sowie amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 14 der Gemeindeordnung

**2185. 2019/560**

**Postulat von Luca Maggi (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 18.12.2019: Verzicht auf eine finanzielle Beteiligung der Flughafen Zürich AG am Flughafenprojekt «Nijgadh» in Nepal und Bericht über die Rolle des Stadtrats in der Flughafen Zürich AG**

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

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**2186. 2020/24**

**Rekurs gegen die Rückweisung der Interpellation 2019/296 von Suanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP), Beschluss des Bezirksrats Zürich, Entscheid betreffend Weiterzug an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich**

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 28. August 2019 (GRB Nr. 1583) die Zulassung der Interpellation 2019/296 abgelehnt. Dieser Beschluss wurde im Städtischen Amtsblatt vom 4. September 2019 publiziert, worauf Susanne Brunner (SVP) beim Bezirksrat Zürich Beschwerde erhob mit dem Antrag, der Beschluss des Gemeinderats vom 28. August 2019 sei aufzuheben und die Interpellation 2019/296 sei mit unverändertem Wortlaut zuzulassen.

Mit Beschluss vom 23. Januar 2020 hat der Bezirksrat Zürich den Rekurs gutgeheissen. Demnach wird der Beschluss des Gemeinderats Zürich vom 28. August 2019 aufgehoben. Die Interpellation 2019/296 ist mit unverändertem Wortlaut vom Gemeinderat an den Stadtrat zur Beantwortung zu überweisen.

Kommissionsreferent:

**Markus Kunz (Grüne):** *Am 23. Januar 2020 hiess der Bezirksrat Zürich den Rekurs von Susanne Brunner (SVP) gut. Damit wurde der Beschluss des Gemeinderats vom 28. August 2019 aufgehoben. Gegen diesen Beschluss könnte der Gemeinderat innerhalb von dreissig Tagen Rekurs an das Verwaltungsgericht des Kantons einlegen. Das Büro des Gemeinderats beantragt ihnen aber einstimmig, darauf zu verzichten. Die Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR) und ihre Ausführungsbestimmungen regeln den Prozess, wer und wie Auflagen und Vorgaben zu politischen Vorstössen gemacht werden dürfen. Der Bezirksrat stellte fest, dass die Regulierung den Anforderungen an die übergeordnete Gesetzgebung – dem Gemeindegesetz (GG) – nicht genügt. Der Bezirksrat hält fest, dass formelle Eintretensvoraussetzungen für politische Vorstösse zumindest in den Grundzügen direkt in der GeschO GR zu regeln sind, weil Paragraph 31GG explizit vorsieht, dass die parlamentarischen Rechte und das Verfahren zur Ausübung im Organisationserlass des Parlaments zu regeln sind. Demnach handelt es sich bei der aktuellen Bestimmung um eine unzulässige Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen. Der Erlass von umfangreichen sprachformalen Vorgaben durch das Büro beruht somit auf einer nicht ausreichenden Delegationsnorm. Gemäss Artikel 86 Absatz 4 der GeschO GR ist es zwar sehr wohl das Büro, das Richtlinien zur Abfassung von Vorstössen erlässt. Offenbar dürfen aber einschränkende Regeln – wie sie im Sprachbereich bestehen – nicht in die Ausführungsbestimmungen verlegt werden. Sie müssen in der GeschO GR selbst aufgeführt sein. Das ist in diesem Rat in den letzten fünf Jahren aber niemandem aufgefallen. Es ist aber besser, dass wir das jetzt bemerken, als wenn wir es nie gemerkt hätten. Obschon man der Auslegung des Bezirksrats sowohl juristisch wie auch politisch durchaus widersprechen könnte und sie eine jahrelange Praxis des Büros war, sieht das Büro kaum Chancen, dass die übergeordneten juristischen Instanzen die Angelegenheit anders beurteilen werden. Wir beantragen Ihnen deshalb den Verzicht auf einen Weiterzug. Es ist klüger, die Regulierung im Rahmen der laufenden Revision der GeschO GR gültig und klar festzulegen – falls überhaupt etwas reguliert werden muss.*

Weitere Wortmeldungen:

**Michael Schmid (FDP):** *Auch wenn ich den Antrag natürlich unterstütze, möchte ich einiges des Gesagten richtigstellen. Der Bezirksrat sagte nicht, dass der Gemeinderat die Bestimmung aus den Ausführungsbestimmungen eins zu eins in die Geschäftsordnung des Gemeinderats transponieren und damit das Problem lösen kann. Es würden danach*

*nämlich immer noch übergeordnetes Recht – sowohl kantonal wie auch auf Bundesebene – und die freie Meinungsäusserung gelten. Ich warne deshalb vor dem Glauben, man könne im Rahmen der Geschäftsordnung nachholen, was bisher versäumt wurde. Wir mahnten die festgestellte Kompetenzüberschreitung des Büros in der Vergangenheit an. Wenn der Bezirksrat aber nicht aufsichtsrechtlich einschreitet, reagiert er erst auf ein konkretes Anfechtungsobjekt. Das war in diesem Fall die Interpellation von Susanne Brunner (SVP) und Stefan Iten (SVP).*

**Mark Richli (SP):** *Im Büroentscheid enthielt ich mich. Ich hätte es besser gefunden, wenn die oberen Instanzen etwas genauer abgeklärt hätten, was man in die Ausführungsbestimmungen reinschreiben kann und was nicht. Das ist auch momentan bei der Totalrevision der Geschäftsordnung relevant. Mir geht es nicht primär darum, wie Susanne Brunner (SVP) ihre Vorstösse verfasst. Ich bin aber der Meinung, dass dieser Weg der falsche ist und man die Bestimmungen hätte verändern können. Ich hätte es begrüsst, wenn die oberen Instanzen genauer abgeklärt hätten, was in die Ausführungsbestimmungen und was in die GeschO GR geschrieben werden muss.*

**Susanne Brunner (SVP):** *Heute ist ein guter Tag für die Demokratie und das freie Wort. Es geht heute nicht um mich und wie ich meine Vorstösse formuliere, sondern darum, wie alle 125 Mitglieder in diesem Rat wieder die Freiheit zurückerlangen, ohne das Sprachdiktat einer Mehrheit formulieren zu lassen. Die grosse Lust der linken Ratsseite, die Regelung, die wir heute beerdigen werden, gleich wieder in die Geschäftsordnung einzuführen, erstaunt mich nicht. Sie haben die Mehrheit in diesem Parlament und können dadurch Regelungen erlassen. Ich finde es aber schade, dass die zweite und dritte Instanz nicht nach ihrer Meinung gefragt werden. Falls Sie die Genderpolizei einführen und in der Geschäftsordnung festschreiben, kündige ich hiermit das Referendum an. Ich freue mich jetzt schon auf die Abstimmung und das Verdikt des Volks zur Genderpolizei.*

Das Büro beantragt:

Auf einen Weiterzug des Beschlusses des Bezirksrats Zürich vom 23. Januar 2020 (GE.2019.33/2.02.01) zum Rekurs gegen die Rückweisung der Interpellation 2019/296 von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich wird verzichtet.

Zustimmung:	Markus Kunz (Grüne), Referent; Präsident Heinz Schatt (SVP), 1. Vizepräsidentin Helen Glaser (SP), 2. Vizepräsident Mischa Schiwow (AL), Roger Bartholdi (SVP), Marco Denoth (SP), Dr. Davy Graf (SP), Guy Krayenbühl (GLP), Albert Leiser (FDP), Karin Meier-Bohrer (Grüne), Michel Urben (SP)
Enthaltung:	Mark Richli (SP)
Abwesend:	Martin Bürki (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag des Büros mit 113 gegen 0 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Damit ist beschlossen:

Auf einen Weiterzug des Beschlusses des Bezirksrats Zürich vom 23. Januar 2020 (GE.2019.33/2.02.01) zum Rekurs gegen die Rückweisung der Interpellation 2019/296 von Susanne Brunner (SVP) und Stephan Iten (SVP) an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich wird verzichtet.

Mitteilung an den Stadtrat

**2187. 2020/25**

**(2014/335 – Weisung vom 29.10.2014)**

**Amt für Städtebau, Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, Rekurs gegen die Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4, Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich (VB.2018.00540), Entscheid betreffend Beschwerde an das Bundesgericht**

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 30. November 2016 (GRB Nr. 2458) eine Änderung der Bau- und Zonenordnung beschlossen. Bestandteil dieses Entscheids war die Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4 (statt W3). Gegen diesen Entscheid wurde Rekurs erhoben. Mit Entscheid vom 13. Juli 2018 wies das Baurekursgericht des Kantons Zürich den Rekurs ab. Die Rekurrenden reichten daraufhin gegen diesen Entscheid beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde ein.

Mit Urteil vom 9. Januar 2020 hat das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich die Beschwerde gutgeheissen. Demgemäss wird der Entscheid des Baurekursgerichts des Kantons Zürich und der Beschluss des Gemeinderats vom 30. November 2016 sowie der Genehmigungsentscheid der Baudirektion des Kantons Zürich aufgehoben, als damit im Geviert zwischen Spyri-, Gladbach-, Schmelzberg- und Hochstrasse eine Wohnzone W4 festgelegt wurde. Die Sache wird zudem an den Gemeinderat zurückgewiesen, zu einer ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) berücksichtigenden Prüfung und allfälligen Festsetzung einer Kernzone im genannten Bereich.

Kommissionsmehrheit / -minderheit:

**Marco Denoth (SP):** *Der Bericht zum Bundesinventar von schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erreichte die Kommission mitten in der Beratung der Bau- und Zonenordnung (BZO). Der Stadtrat stellte mittels des Berichts Erwägungen zu gewissen Parzellen an. Im Fall der hier diskutierten Parzellen kam er zum Schluss, dass die von ihm durchgeführten vertieften Abklärungen ausreichen. Ein Grundeigentümer aus dem Geviert Spyri-, Gladbach-, Schmelzberg- und Hochstrasse reichte daraufhin Rekurs beim Baurekursgericht ein. Der Antrag forderte, statt der Wohnzone W4 bei einer Zone W3 zu bleiben und eine Kernzone aufzuerlegen. Der Rekurs wurde abgewiesen und die Rekurrenten reichten eine Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein, das dies anders sieht. Das Verwaltungsgericht sagte in seinem Bescheid, dass der BZO-Erlass insoweit aufgehoben werden soll, dass Spyri-, Gladbach-, Schmelzberg- und Hochstrasse zurück in eine Zone W3 gelegt werden sollen. Die Sache soll von der Stadt zur ISOS-berücksichtigten Prüfung und allfälliger Festsetzung von einer Kernzone im genannten Bereich zurückgewiesen werden. Nach Einschätzung der Mehrheit des Büros hat sich das Verwaltungsgericht zu wenig mit den Ausführungen des Rechtsmittelverfahrens zur gebietsspezifischen Interessenabwägung – Nutzungsplanung, Denkmalschutz und ISOS – auseinandergesetzt. Eine Interessenabwägung fand sehr wohl statt, auch wenn strittig ist, wie gut diese dokumentiert wurde. Die Sachverhaltsfeststellung des Verwaltungsgerichts ist diesbezüglich unvollständig. Sollte das Urteil des Verwaltungsgerichts Schule machen, wäre in Zukunft mit erheblichem Mehraufwand in der Dokumentation von planerischen Interessenabwägungen in der Stadt Zürich zu rechnen. Die Planungsautonomie in der Stadt wurde in diesem Urteil sachlich ungenügend begründet. Der Gemeinde ist – gestützt auf das Planungs- und Baugesetz (PBG) – bei einer Ortsplanung ein grosser Gestaltungsspielraum zuzugestehen. Wenn das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig wird, entsteht für die Stadt im Blick auf die ISOS ein bedeutender, kaum zu bewältigender planerischer Mehraufwand an Zeit*

und Kosten. Durch das Urteil des Verwaltungsgerichts entsteht eine hohe Rechtsunsicherheit, in welchem Umfang die vorgenommenen Interessenabwägungen bezüglich ISOS dokumentiert und nachgewiesen werden sollen. Es wäre sowohl aus rechtlicher als auch aus politischer Sicht wünschenswert, wenn diese Frage auch vom höchsten Gericht geprüft werden würde. Das Bundesgericht könnte Klarheit in der Frage schaffen, ob mit Blick auf zukünftige BZO-Teilrevisionen zusätzliche und noch aufwändigere Dokumentationen bezüglich ISOS und Interessenabwägung vorgenommen werden müssen oder ob die Interessenabwägung wie in der BZO 2016 im Fall Spyri-, Gladbach-, Schmelzberg- und Hochstrasse ausreicht. Viele Fraktionen enthalten sich, während eine Minderheit eine intensivere Interessenabwägung – sodass ISOS mehr Gewicht in der Stadt erhält – fordert. Eine zweite Minderheit erhofft sich vom Nichtweiterzug eine weiterhin relativ strenge ISOS-Beurteilung. Das Risiko eines Weiterzugs an das Bundesgericht würde auch bedeuten, dass das Bundesgericht entscheiden könnte, dass die Prüfung der Stadt ausreicht und der Entscheid des Baurechtsgerichts richtig war. Wir sind der Meinung, dass die Stadt in der BZO-Revision und in der Interessenabwägung der ISOS gute Arbeit geleistet hat. Deshalb sind wir gegen einen Weiterzug an das Verwaltungsgericht.

**Mischa Schiow (AL):** Die AL steht einem Weiterzug an das Bundesgericht kritisch gegenüber. Man kann natürlich auf die Rechtmässigkeit des BZO-Eintrags setzen, der erstinstanzlich auch vom Baurekursgericht gestützt wurde. Falls das Bundesgericht zur gleichen Auffassung wie das Verwaltungsgericht kommt, birgt der Weiterzug die Gefahr, dass die ISOS zur Gesetzesnorm wird und nicht nur eine Richtlinie bleibt. Das würde den Handlungsspielraum der Stadt einschränken. Wir bevorzugen es, den Zwischenentscheid als Gelegenheit zu nehmen, die bisherigen versäumten Abklärungen vorzunehmen. Der Siedlungsplan ist von einem gewissen technokratischen quantitativen Verdichtungseifer geprägt. Die Verdichtung hat regelmässig und praktisch automatisch den Vorrang gegenüber den Empfehlungen der Denkmalpflege und den Vorgaben der ISOS. Die AL bittet das Hochbaudepartement (HBD) im Sinne eines Zwischenschrittes eine Neubeurteilung vorzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

**Brigitte Fürer (Grüne):** Die Grünen wechseln von der Enthaltung zur Zustimmung. Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz führt immer wieder zu Diskussionen. Das zeigt auch der Entscheid des Verwaltungsgerichts. Um Klarheit zu erhalten, wie das ISOS bei der Interessensabwägung zu berücksichtigen ist, und wie stark Einzelbeurteilungen gemacht werden müssen, unterstützen wir den Weiterzug an das Bundesgericht. Wir hoffen, dass durch das Bundesgericht Klarheit geschaffen wird. Es wäre schön, wenn das HBD den Verwaltungsgerichtstentscheid zum Anlass nehmen würde, über die Bücher zu gehen.

**Michael Schmid (FDP):** Wir teilen die inhaltliche Beurteilung des Mehrheitsreferenten weitgehend und sehen den Entscheid des Verwaltungsgerichts sehr kritisch. Da der Gemeinderat die Bau- und Zonenordnung gestützt auf kantonales Recht in Anwendung des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich erliess, sollte er unserer Meinung nach nur mit sehr grosser Zurückhaltung nach dem Entscheid der höchsten kantonalen Gerichtsinstanz auch noch das Bundesgericht anrufen. In diesem Fall gehen wir davon aus, dass die Frage der Tragweite und des Umfangs der ISOS durch die kantonalen und kommunalen rechtsanwendenden Behörden auch eine Frage ist, die es auf politischer Ebene zu diskutieren gilt. Auf Bundesebene gibt es entsprechende Vorstösse. Vor diesem Hintergrund sehen wir es als nicht zielführend an, den Rechtsweg weiter zu beschreiten und akzeptieren den Einzelentscheid des Verwaltungsgerichts und setzen auf die nötigen politischen Korrekturen.

**Roger Bartholdi (SVP):** Die SVP sieht einen Weiterzug als nicht gegeben und wir schliessen uns der Begründung meines Vorredners an und akzeptieren den gefällten Entscheid.

**Sven Sobernheim (GLP):** Die GLP unterstützt den Weiterzug, weil wir die bisherige Praxis des Amts für Städtebau unterstützen wollen.

Die Mehrheit des Büros beantragt:

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 9. Januar 2020 (VB.2018.00540) zum Rekurs gegen die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4, wird beim Bundesgericht Beschwerde erhoben.

Die Minderheit des Büros beantragt:

Auf eine Beschwerde gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 9. Januar 2020 (VB.2018.00540) zum Rekurs gegen die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4, beim Bundesgericht wird verzichtet.

Mehrheit:	Marco Denoth (SP), Referent; 1. Vizepräsidentin Helen Glaser (SP), Dr. Davy Graf (SP), Mark Richli (SP), Michel Urben (SP)
Minderheit:	2. Vizepräsident Mischa Schiwow (AL), Referent
Enthaltung:	Präsident Heinz Schatt (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Guy Krayenbühl (GLP), Markus Kunz (Grüne), Albert Leiser (FDP), Karin Meier-Bohrer (Grüne)
Abwesend:	Martin Bürki (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 38 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 9. Januar 2020 (VB.2018.00540) zum Rekurs gegen die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, Zuteilung der Grundstücke Kat. Nr. FL2971–FL2973 in die Wohnzone W4, wird beim Bundesgericht Beschwerde erhoben.

Mitteilung an den Stadtrat

## **2188. 2019/267**

**Weisung vom 19.06.2019:**

**Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Borrweg, Quartier Friesenberg, Ersatzneubau, Projektierungskredit**

Antrag des Stadtrats

Für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag für den Ersatzneubau der Schulanlage Borrweg, Borrweg 81–85, 8055 Zürich, werden zusätzliche Projektierungsausgaben von Fr. 5 950 000.– bewilligt. Damit erhöht sich der vom

Vorsteher des Hochbaudepartements mit Verfügung Nr. 180486 am 11. Dezember 2018 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 650 000.– auf Fr. 6 600 000.–.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Dr. Jean-Daniel Strub (SP):** Am Hang am Üetliberg steht die 45 Jahre alte Schulanlage Borrweg, die durch einen Neubau ersetzt werden soll. Der Neubau ist grösser als der aktuelle Bau und kann damit dem Wachstum der Schülerzahl gerecht werden, das in diesem Gebiet sehr umfangreich ausfallen wird. Geplant ist ein Ersatzneubau für 18 Klassen mit einer Doppelsporthalle und einer Schulschwimmanlage. Damit soll auch auf den Bedarf der Sportvereine im Quartier und auf das Bedürfnis nach mehr Raum für Musikschule Konservatorium (MKZ) eingegangen werden. Der Stadtrat beantragt, dass im üblichen Sinn für Projektwettbewerb und Ausarbeitung des Bauprojekts 6,6 Millionen Franken bewilligt werden, wovon für den Projektwettbewerb bereits 650 000 Franken durch das HBD selber bewilligt werden konnten. Für den Bau, der uns als Objektkredit vorgelegt werden wird, rechnet man aktuell mit 66 Millionen Franken Erstellungskosten. Die jetzige Schulanlage ist instandsetzungsbedürftig. Da sie nicht im Inventar der Denkmalpflege ist, kann sie durch den Neubau ersetzt werden. Die Familienheimgenossenschaft (FGZ) sieht gemäss ihrem Masterplan in der betreffenden Region 500 bis 700 neue Wohnungen vor und rechnet mit bis zu 1900 zusätzlichen Personen. Dementsprechend wird in den Prognosen davon ausgegangen, dass man künftig 30 Klassen beherbergen können muss statt 26 wie heute. Da es zwei relativ grosse Schulhäuser geben wird, wird im Moment auch davon ausgegangen, dass das Schulhaus Borrweg und das Schulhaus Friesenberg künftig als je eigene Schuleinheiten mit externen Standorten funktionieren werden. Das Raumprogramm sieht 18 Klassenräume mit dazugehörigen Spezialräumen, eine Mensa, eine Doppelsporthalle, eine Schulschwimmhalle und eine Aussenbereichsanlage vor. Die Frage nach der Platzierung des Baus im Zusammenhang mit dem Stadtklima wurde auch medial aufgenommen. Im Gebiet des Abhangs am Üetlibergs kann kalte Luft in der Nacht vom Üetliberg hinunter bis in die Stadt für Abkühlung sorgen. Diese Kaltluftströme sollen nicht weiter unterbrochen werden. Im Masterplan der FGZ sieht man, dass viele Gebäude statt quer zum Hang neu längs zum Hang gedreht werden, damit die Luftströme auch weiterhin durchkommen können. Der «Fachplan Hitzeminderung», ehemals «Masterplan Stadtklima», ist für dieses Wettbewerbsprogramm noch nicht wirksam, weil der Masterplan noch nicht abgenommen wurde. Das Anliegen der stadtklimatischen Dimension wurde aber bei der Jurierung miteinbezogen und der «Tages-Anzeiger» stellt das Gebäude bereits als mögliches Vorbild dar. Die Beschleunigung der Schulhausbautenplanung und -bewilligung ist erfreulich. Es kann in der Kommission dadurch für die anstehenden Projekte jeweils über einen Projektierungskredit befunden werden, bevor der Wettbewerb startet. Auch wenn das bei diesem Ersatzbau noch nicht der Fall war, hatten wir die sehr seltene Situation, dass über das Siegerprojekt noch während der Kommissionsberatung entschieden wurde. Dadurch konnte es uns in der Kommission vorgestellt werden und wir konnten Rückfragen stellen. Aufgrund der Antworten konnten wir uns überzeugen, dass das Siegerprojekt stadtklimatisch sehr gut abschneidet und dank seiner Kompaktheit einen kleinen CO<sub>2</sub>-Fussabdruck aufweist und damit die Gesamtzufriedenheit steigert. Dem Projektierungskredit konnte damit einstimmig zugestimmt werden.

Kommissionsmehrheit / -minderheit Änderungsantrag:

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** Das Schulareal am Üetliberg, zu der die Schulanlage Borrweg dazugehört, liegt in einem stadtklimatisch sensiblen Gebiet; am Hang des Üetlibergs unmittelbar in der Falllinie des Berggipfels Utokulm. Kaltluftleitbahnen führen vom Üetliberg via Schulareal in das Quartier Friesenberg und nach Wiedikon hinunter.

*Die Kaltluftleitbahnen werden dank der grossen offenen Flächen am Hang des Üetlibergs und dank der mehrheitlich hangabwärts gerichteten Stellung der bestehenden Gebäude auch in Zukunft existieren. Auf diesen Leitbahnen fliesst insbesondere in heissen Sommernächten kühle, frische und gesunde Luft in Richtung Innenstadt. Unsere Stadt ist von der Klimaerwärmung stark betroffen. Die offiziellen Prognosen sehen für das Stadtzentrum im Sommer eine drastische Veränderung. Es wird in den Jahren 2021 bis 2040 durchschnittlich pro Jahr 35 Hitzetage und ebenso viele Tropennächte mit Temperaturen über 20 Grad geben. Unter solchen Tropennächten leiden die meisten Menschen. Man schläft schlecht und fühlt sich unwohl. Es ist deshalb eminent wichtig, die bestehenden Kaltluftströme zu erhalten. Die Auswirkungen auf das Stadtklima sollten aber nicht nur beim Projekt Borweg beachtet werden, sondern bei allen Gebäuden. Für uns Grüne ist es wichtig, die Klimaerwärmung zu begrenzen. Dazu setzten wir uns in der Stadt das Ziel Netto Null CO<sub>2</sub> bis 2030. Parallel dazu ist es für die Grünen wichtig, eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung zu realisieren, damit die Menschen sich in der Stadt weiterhin wohl fühlen und die hohe Lebensqualität erhalten bleibt. Zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung gehören der Erhalt und die Erweiterung von wertvollem Grünraum, insbesondere von Bäumen, und die Sicherung eines Durchlüftungssystems. Ein solches System besteht aus genügend grossen Kaltluftentstehungsgebieten und aus Frischluftkorridoren, die kühle und unverbrauchte Luft in die Stadt bringen und dort verteilen. Dazu werden im Bericht des Bundesamts für Umwelt den Verantwortlichen folgende konkrete Ratschläge mitgegeben: «Vermeiden Sie Barrieren für den Luftaustausch durch entsprechende Ausgestaltung von Ortsrändern, Gebäuden und Grünstrukturen. Sichern Sie die Frischluftzufuhr an Hängen durch geeignete Ausrichtung der Gebäude.» Aus dem Wettbewerb ging das Projekt «Apollo» als Sieger hervor. Das projektierte Schulhaus hat eine relativ kleine Grundfläche und ist so ausgerichtet, dass der Kaltluftstrom passieren kann. Die Experten und Expertinnen sollen beim ausgearbeiteten Projekt nochmals analysieren, ob unsere Forderung des Erhalts der Kaltluftleitbahnen erfüllt sein wird. Mit dem Dispositivantrag wollen wir auch für zukünftige Projekte ein Zeichen setzen. Ab jetzt soll bei der Planung von allen neuen Schulanlagen und weiteren Bauten vermehrt die Auswirkung auf das Stadtklima beachtet werden. Bereits bei der Wettbewerbsausschreibung soll die Klimaangepasstheit klar und deutlich gefordert werden.*

**Yasmine Bourgeois (FDP):** *Die Stadt diskutierte das Thema der Fallströme bereits ausgiebig. Es wurden diesbezüglich auch Simulationen für die ganze Stadt gemacht. Auch wenn zum Zeitpunkt des Wettbewerbs noch keine Auswertung vorhanden war, widmete man diesem Thema im Wettbewerbsprogramm ein ganzes Kapitel. Es wurde darin festgehalten, dass gute klimatische Bedingungen geschaffen werden müssen und der Aufwind im Sommer gewährleistet sein muss. In der Jury sassen Mitglieder, die sich mit dem Stadtklima auskennen. Bei der Auswahl des Siegerprojekts war dieses Thema neben anderen matchentscheidend. Gemäss Meinung der Kommissionsminderheit braucht es keine Dispositivänderung, weil die Bedingung bereits erfüllt ist. Die FDP findet, dass Zürich einmal mehr einen Schulpalast und eine eierlegende Wollmilchsau baut. Die Baukosten liegen pro Schulklasse weit höher als für eine luxuriöse Einfamilienvilla, nämlich zwischen 3,5 und 4 Millionen Franken – ohne Schulschwimmanlage. Das Schulhaus wird aus 130 Räumen bestehen. Das entspricht mehr als sechs Räumen pro Klasse. In Zeiten, in denen die Wirtschaft zusammenrückt und ihren Raumbedarf optimiert, den Arbeitskräften oftmals keine eigenen Arbeitsplätze oder den Abteilungen keine eigentlichen Sitzungszimmer zur Verfügung stellt, stellen solche Raumprogramme einen Anachronismus dar, den man im Winter ständig beheizen und beleuchten muss. Die Stadt baut solch grosse Schulhäuser einerseits wegen den Tagesschulen – alleine 60 Räume sind für Schule und Betreuung gedacht – und andererseits auch wegen den hohen Anforderungen an die Gebäudetechnik. Alleine für den Bereich Hausdienst und Gebäudetechnik sind 49 Räume vorgesehen. Für die vielen Zimmer ist*

auch die unhinterfragte schulische Integration verantwortlich. Damit alle Kinder – auch solche, die dem Stoff der Regelklassen nicht folgen können – vermeintlich ohne schlechtes Gewissen integriert werden können, braucht es sehr viel Hilf- und Stützpersonal wie Therapeuten, Heilpädagogen, Zivildienstleistende, Sozialarbeiter und Klassenassistenten. Das führt zu einem Rattenschwanz an zusätzlichen Räumen für Gruppentherapien, Einzel- und Gruppenbeschulungen. Diese Räume werden nicht ganztags genutzt. Wir finden es auch fragwürdig, weshalb Küchen- und Spettpersonal separate Garderoben brauchen. Auch in Hotels oder Firmen ist es üblich, sich eine Garderobe zu teilen. Wir verstehen auch nicht, weshalb Lehrpersonen zusätzliche Besprechungszimmer brauchen. Besprechungen finden fast immer ausserhalb der Schulzeiten statt und man könnte sie in einem Schulzimmer halten. All diese Räume müssen unterhalten werden und erfordern mehr Personal und deshalb auch wieder mehr Räume – ein Rattenschwanz. Daran ist nicht das Hochbaudepartement schuld, das nur umsetzt, was bestellt wurde. Wir Gemeinderäte sollten uns stärker bewusst sein, was unsere Bestellungen für Folgekosten mit sich bringen. Es gibt im Wesentlichen zwei Stellschrauben, um massgeblich bei den einmaligen Kosten und den Betriebskosten zu schrauben. Zum einen ist das das Raumprogramm. Wir fordern ein kritisches Hinterfragen, ob wirklich jeder einzelne Raum zwingend benötigt wird, um die Bildung zu gewährleisten. Die zweite Stellschraube ist die vermehrte Mehrfachnutzung von Räumen. Nicht jede Teilzeitstelle oder Teilzeitnutzung benötigt einen eigenen Raum. Ich spreche dabei von Räumen für die Schulverwaltung, Garderoben, Sitzungszimmer, aber auch Klassenzimmer, die nicht durchgehend belegt sind. In der Weisung des Stadtrats werden Mehrfachnutzungen von Räumen genannt. Wir fordern aber mehr Mehrfachnutzung bei zukünftigen Schulbauten. Das bedingt auch eine flexiblere Möblierung. Schlussendlich dienen Schulbauten einem Zweck; der Gewährleistung der Schulbildung und nicht dem Zweck, Bildungspaläste zu erschaffen. Natürlich sind Schulhäuser auch Orte in einem Quartier. Das gilt aber vor allem für den Aussenraum, der öffentlich zugänglich ist. Desto mehr Innenräume gebaut werden, desto weniger öffentlichen Aussenraum gibt es. Bildung ist uns wichtiger als Beton. Der Bildung soll Sorge getragen werden. Bildung wird aber nicht besser, nur weil es mehr Räume gibt. Trotz der kritischen Anmerkungen, die auf fast jedes Schulhaus der Stadt zutreffen, stimmen wir dem Kredit zu, weil wir nicht länger auf das Schulhaus warten können.

Weitere Wortmeldungen:

**Stefan Urech (SVP):** Wir sprechen heute Abend über ein Schulhaus. Das Votum von Balz Bürgisser (Grüne) fasste die Hauptthematik in der Kommissionsberatung sehr gut zusammen. Um Bildungspolitik ging es bei diesem Schulhausbau nämlich nicht sehr oft. Miserable Pisa-Resultate, schlechte Resultate im interkantonalen Vergleich und Bildungs- und Schulpolitik scheinen sekundär zu sein. Für Sie ist am wichtigsten, dass das Schulhaus klimaangepasst gebaut wird. Das Hauptanliegen war, dass das Gebäude längs und nicht quer zum Hang steht, damit die Fallwinde nicht blockiert werden. Man kann sich fragen, wie sie Ihre Prioritäten setzen. Es wurde wenig darüber gesprochen, wieso wir trotz vieler Räume kein erfolgreicherer Bildungssystem haben. Die vielen Räume sind ein Auswuchs und ein Abbild dessen, was die linke Bildungspolitik in den letzten Jahren mit unserem Bildungswesen angestellt hat. Ein Büro reicht für die Schulleitung nicht mehr, weil es so viel Bürokratie gibt, dass es neben der Schulleitung zusätzlich ein Sekretariat braucht – obwohl wir uns alle einig sind, dass man die Bürokratie abbauen müsste. Auch das Sekretariat braucht ein eigenes Büro und einen eigenen Besprechungsraum. Die Anzahl Räume ist nicht nachvollziehbar und bringt die Bildung am Ende des Tages nicht wirklich vorwärts. Dieser Eindruck entsteht nicht nur aufgrund dieser Weisung. In den letzten Jahren sprachen wir über Tagesschulen und das Angebot der Aktivitäten ausserhalb der Schulzeiten, nicht aber über den eigentlich wichtigsten Teil einer Schule – weil sich da nicht die gewünschten Resultate zeigen. Die

*SVP wird trotz aller Kritik dem Kredit zustimmen, weil wir wissen, dass die rot-grüne Mehrheit irgendwann wieder in eine bürgerliche Mehrheit kippen wird. Dann werden wir die Räume – für Begabtenförderung und Roboterkurse – so nutzen können, wie wir das für sinnvoll erachten. Ich sehe absolut keinen Grund, weshalb wir den Änderungsantrag der Grünen unterstützen sollten. Der Antrag ist bereits umgesetzt und deshalb nicht mehr als heisse Luft. Legen Sie in Zukunft den Fokus bitte wieder mehr auf Bildung statt auf Klimaangepasstheit.*

**Isabel Garcia (GLP):** *Die GLP unterstützt die Weisung. Wir sprechen hier von einem Schulhaus in einem der kinder- und familienreichsten Quartiere der Stadt. Ausserdem zeichnet sich eine rege Bautätigkeit und Entwicklungstätigkeit im Friesenbergquartier ab. Es ist deshalb nichts als logisch, dass auch der Schulraum entsprechend angepasst und erweitert werden muss. Es gibt die eine oder andere Thematik betreffend die verschiedenen Räumlichkeiten und Bürokratien, die man angehend sollte. Wir finden aber nicht, dass man deshalb beim Projektierungskredit auf die Bremse stehen sollte. Es geht hier darum, dass unbestritten benötigter Schulraum zur Verfügung gestellt werden kann. Es ist sicherlich wichtig, sich mit den strukturellen Weiterentwicklungen und Raumprogrammen auseinanderzusetzen – aber auf einer generellen Ebene und nicht auf Ebene eines einzelnen Schulhauses oder Quartiers. Es wurde mehrfach ausgeführt, dass die Position, in der das Schulhaus stehen wird, eine stadtklimatisch sehr sensible Position ist. Es ist selbstverständlich, dass wir hier die grössten Anstrengungen bemühen, damit die Kaltluftströme nicht unnötig durch einen öffentlichen Bau aufgehalten werden. Es erstaunt uns aber, dass man dafür derart insistieren musste und es einen Dispositivänderungsantrag benötigt. Die Beachtung des Stadtklimas müsste aus unserer Sicht in Städten, die speziell vom Klimawandel betroffen sind, automatisch in den Bauprozess auf höchster Ebene und mit höchster Priorität einfließen. Nichtsdestotrotz sind wir froh, wurde der Dispositivänderungsantrag gestellt und wir werden ihn natürlich unterstützen.*

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** *Die Grünen können dem Kredit für die Schulanlage Borrweg nicht nur dank der Beachtung der Kaltluftbahnen mit Überzeugung zustimmen. Das Schulhaus Borrweg ist genügend gross. Das ist ein Novum, plante die Stadt doch in den letzten Jahren einige Schulhäuser, die bereits bei der Eröffnung zu klein sein werden. Die Planung des Schulhaus Borrweg ist mutiger und besser. Gemeinsam mit dem Schulhaus Friesenberg, das auf demselben Areal liegt, wird Kapazität für 30 Primarklassen geschaffen. Die zusammengefasste Schule besteht zurzeit aus 28 Klassen. Bereits im nächsten Schuljahr wird es eine Klasse mehr sein. Die Fachstelle für Schulraumplanung geht davon aus, dass die Anzahl Klassen kontinuierlich abnehmen wird. Diese Prognose ist vermutlich falsch, weil die FGZ im Quartier Friesenberg ihre Siedlungen mit über 2000 Wohnungen etappenweise erneuert. Dabei wird verdichtet, so dass bis 2030 etwa 400 zusätzliche Familienwohnungen entstehen werden. Laut Masterplan der FGZ sollen bis 2050 700 zusätzliche Wohnungen im Friesenberg entstehen. Damit wird die Anzahl Klassen kaum zurückgehen. Sie wird konstant bleiben oder leicht ansteigen. Das Schulhaus ist mit der vorliegenden Planung gerade genügend gross. Ein weiterer Vorteil des Schulhauses Borrweg ist seine Höhe. Es besteht aus Untergeschossen und fünf Geschossen über dem Boden. Endlich wird ein Schulhaus, wie vor 150 Jahren, in die Höhe gebaut. Wir sind heute froh um die alten, hohen Schulhäuser mit vielen Stockwerken und Raumreserven. Dank der Höhe ist der Fussabdruck des Schulhaus Borrweg relativ klein. Den Schüler und Schülerinnen wird genügend Freiraum, Pausenplatz und Wiesen für Spiel und Bewegung zur Verfügung stehen. Zudem hat es auf dem Schulareal auch Platz für wertvollen Grünraum, Bäume und Sträucher. Man versprach uns, den Züri-Modular-Pavillon abzubauen, sobald das neue Schulhaus Borrweg bezogen ist. Der Pavillon steht im Moment neben dem Schulhaus Friesenberg auf der grünen Wiese und wirkt als Riegel gegenüber den Kaltluftströmen. Es wäre für*

*alle besser, wenn der Pavillon 2025 verschwinden würde. Auch wenn wir noch nicht ganz daran glauben, hoffen wir fest, dass die Stadt ihr Versprechen einlösen wird.*

**Dr. Jean-Daniel Strub (SP):** *Ich erlaube mir eine Replik auf die Voten, die von einer verschwenderischen Planung sprachen. Der Dissens, der bei Stefan Urech (SVP) zum Ausdruck kam, war nicht die Anzahl Räume, sondern, dass in den Räumen nicht das stattfindet, was er bildungspolitisch angebracht findet. Es war von Anfang an vorgesehen, dass drei bis vier Klassen zusammen ein Cluster bilden und Gruppenräume zusammen nutzen. Es gibt eine doppelte Mehrfachnutzung; es werden in einem Raum nicht nur mehrere Sachen gemacht, sondern ein Raum wird standardmässig auch von mehreren Klassen genutzt. Es erschliesst sich mir nicht, wie man noch mehr Mehrfachnutzung realisieren könnte, ausser man stellt Stellwände auf, die dem Unterricht sicherlich nicht dienlich wären. Die von Yasmine Bourgeois (FDP) angesprochenen 49 Räume für den Hausdienst und die Gebäudetechnik beinhalten 21 Toiletten, 10 Räume für die Gebäudetechnik, 11 Putz- und Lagerräume inklusive der Sportnutzungen, und einen Raum, der als Garderobe für Spetter und Spetterinnen vorgesehen ist. Die Zahlen reichen beim besten Willen nicht, um der Stadt vorzuwerfen, dass sie mit den geplanten Räumen oder Flächen verschwenderisch umgehe. Ich finde es unverständlich, wie man zum Schluss kommen kann, das Projekt «Apollo» sei ein Palast.*

**Patrik Maillard (AL):** *Die AL unterstützt die Weisung zur Schulanlage Borrweg, lehnt den Änderungsantrag der Grünen aber ab, weil die Forderungen bereits erfüllt sind. Das Siegerprojekt hat in dieser Beziehung am besten abgeschnitten. Die Jury schlug verbindliche Optimierungsmassnahmen vor. Der Dispositivänderungsantrag verlangt, dass Bauten unplatziert werden. Man kann aber keinen Projektierungskredit sprechen und mittendrin Bauten umplatzen. Das Projekt müsste konsequenterweise zurückgewiesen oder abgelehnt werden. Der Antrag wurde am 23. Oktober eingereicht, bevor die Kommission wusste, was wir beschliessen. Im Dezember hätten wir über ein Projekt beschliessen sollen, ohne das Siegerprojekt zu kennen, obwohl es bereits abgeschlossen war. Die AL stellte einen Tranchierungsantrag, damit man die Gesamtsumme erst spricht, nachdem der Wettbewerb vorgestellt wurde. Auch wir sind der Meinung, dass Kaltluftströme berücksichtigt werden sollen. Laut der Architekten und Architektinnen gibt es aber ein Problem: da wo die Kaltluftströme gut für das Stadtklima sind, sind sie für das lokale Klima weniger gut und es kommt zu mehr Hitze im Schulhaus. Dieses Problem wurde noch nicht ganz gelöst. Der Blick müsste aber stärker darauf gelegt werden.*

**Stefan Urech (SVP):** *Auch wenn wir dem Schulhaus zustimmen, kritisieren wir ihren Fokus in der Schulhausplanung. Das Gesamtdokument der Weisung umfasst über 290 Seiten. Die Kapitel tragen Titel wie «Gutachten Bäume», «Freiraumberatung», «ökologische Nachhaltigkeit», «Energie- und Gebäudetechnik», es gibt aber kein einziges Kapitel zum Thema des Schulhauses der Zukunft. Die Schulzimmer heute sehen noch relativ ähnlich aus wie vor dreissig Jahren – ausser vielleicht der Beamer. Wenn Sie die Energie, die Sie für das Zählen von Bäumen und dem Messen von Fallwind aufwenden, in Ideen zur bildungstechnischen Zukunft investieren würden, wäre die Situation heute eine andere. Es ist schade, dass Ihr Fokus nicht auf den fallenden Leistungen der Schüler liegt, sondern auf den fallenden Winden von Zürich und Sie sich nicht auf neue Ströme in der Bildungspolitik, sondern auf Kaltströme am Borrweg konzentrieren.*

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** *Ich überprüfte das Raumprogramm Borrweg anhand der kantonalen Richtlinien und kann Sie beruhigen: das Raumprogramm Borrweg entspricht ziemlich genau den kantonalen Richtlinien. In gewissen Punkten, wie den Gruppenräumen, werden sie aber leider unterschritten. Der Kanton empfiehlt pro ein oder zwei Klassen einen Gruppenraum. Im Raumprogramm der Schule Borrweg entspräche das*

neun bis achtzehn solcher Räume. Im Raumprogramm sind aber nur sieben Gruppenräume vorgesehen. Ich bedaure diese Sparübung. Jede Lehrperson weiss, dass Gruppenräume bei Projektunterricht oder auch bei selbstorganisiertem Lernen oder beim Durchführen von Nachprüfungen sehr hilfreich sind. Sie gehören zu einer modernen schulischen Infrastruktur. Eine solche Infrastruktur braucht es, damit man heute erfolgreich unterrichten kann. Die Räume für die Schulleitung sind zudem sehr klein. Für die Leitung Betreuung, das Schulsekretariat und die Schulsozialarbeit sind im Raumprogramm zwei Räume an 18 Quadratmetern vorgesehen und zwei Räume an 12 Quadratmetern. Das sind unglaublich kleine Büros. Der Schulleiter oder die Schulleiterin haben die Verantwortung für 400 Kinder und etwa 80 Lehrpersonen, Betreuungspersonen und Mitarbeitende im Hausdienst und Technik. All diese Menschen suchen ab und zu und teilweise auch in Gruppen das Gespräch mit dem Schulleiter. Der erwähnte Besprechungsraum ist mit einer Grösse von 10 Quadratmetern unglaublich klein. Das Sekretariat ist in einer 12 Quadratmeter grossen Zelle untergebracht. Hier spart die Stadt am falschen Ort. Zu der scheinbar hohen Zahl von 118 Zimmern im neuen Schulhaus gehören Verpflegungs- und Aufenthaltsräume für die benachbarte Schule Friesenberg, einige Räume für die Musikschule und über ein Dutzend Lagerräume und Technikräume. Auch die 21 kleinen Toiletten für die Schule inklusive der Toiletten für die Sporthalle werden zur Zahl da dazugezählt. Eine Schule mit 18 Klassen und etwa 80 Mitarbeitenden braucht so viele Toiletten. Die Anzahl Toiletten entspricht zudem knapp der kantonalen Vorgabe. Durch die Überprüfung des vorliegenden Raumprogramms Borrweg kam ich zum Schluss, dass die Stadt spart und die kantonalen Vorgaben knapp einhält.

**Yasmine Bourgeois (FDP):** Ich sprach absichtlich von Räumen und nicht von Zimmern, weil ich weiss, dass die Toiletten zu der Zahl dazugerechnet werden. Wir wissen, dass es Mehrfachnutzungen gibt, aber wir finden, dass es zu wenige sind und mehr möglich wären. Die schulpolitische Frage der Integration kann man im Moment nicht ändern. Es ist aber eine Tatsache, dass die Schule unter anderem wegen der Integration so viele Räume benötigt. Ich bin Lehrerin und mir ist Bildung sehr wichtig. Nur dank mehr Gruppenräumen oder Clusters wird Bildung aber nicht automatisch besser.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

**STR André Odermatt:** Die Forderung des Änderungsantrags ist bereits umgesetzt. Das Stadtklima wird in der Planung aufgegriffen und war auch im Wettbewerb Teil des Programms, mit dem sich die Architekten und Architektinnen auseinandersetzen mussten. Da das auch in Zukunft bei anderen Projekten so sein wird, setzt der Änderungsantrag kein Zeichen. Man könnte den Antrag als Misstrauensvotum, dass sie uns in der Umsetzung nicht trauen, lesen. Ich nehme ihn aber als Anerkennung entgegen, weiter so vorzugehen. Ein Wettbewerbsergebnis zeigt die Auseinandersetzung von Architekten und Architektinnen, um das Beste zu liefern. Das ist der grosse Vorteil an einem Wettbewerb. In den Entwurf und auch in die Beurteilung fliessen alle Kriterien, die im Wettbewerb gefordert wurden. Ein Teil der Jury besteht auch immer aus Vertretern und Vertreterinnen des Schulamts. Es geht darum, nicht nur klimatisch, sondern auch für die Schule ein gutes Projekt zu realisieren. Guter Unterricht benötigt gute Lehrer und gute Lehrerinnen, aber auch gute Räume, die für den Unterricht funktionieren. Mit dem Projekt des Schulhauses Borrweg können wir dies unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Anforderungen bereitstellen. Wir befinden uns in der heutigen Diskussion in einem Spannungsfeld zwischen Zellen, die an ein Gefängnis erinnern, und einem Luxuspalast. Es ist mitnichten weder das eine, noch das andere. Das Schulhaus bietet gute Qualität für guten Unterricht. Die erwähnte Mehrfachnutzung diskutieren wir bereits seit längerem und nicht erst seit dem Projekt «Kostenklarheit». Die Diskussion, wie viel Raum es für guten Unterricht in welcher Form mit wie viel Mehrfachnutzungen braucht, ist immer wieder nötig. Das Wichtigste sind aber gute Lehrer und Lehrerinnen und gute

*Räume. Nur so entsteht eine gute Bildungssituation.*

#### Änderungsantrag

Die Mehrheit der SK PRD/SSD beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag für den Ersatzneubau der Schulanlage Borrweg, Borrweg 81–85, 8055 Zürich, werden zusätzliche Projektierungsausgaben von Fr. 5 950 000.– bewilligt. Damit erhöht sich der vom Vorsteher des Hochbaudepartements mit Verfügung Nr. 180486 am 11. Dezember 2018 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 650 000.– auf Fr. 6 600 000.–. Die Bauten und Anlagen sowie Freiräume sind so zu platzieren und auszugestalten, dass die Kaltluftleitbahnen möglichst erhalten bleiben oder kompensatorisch berücksichtigt werden.

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Referent; Präsident Dr. Jean Daniel Strub (SP), Simone Hofer Frei (GLP), Maya Kägi Götz (SP), Ursula Näf (SP), Mark Richli (SP), Urs Riklin (Grüne)
Minderheit:	Yasmine Bourgeois (FDP), Referentin; Vizepräsident Stefan Urech (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Christian Huser (FDP)
Enthaltung:	Patrik Maillard (AL)
Abwesend:	Isabel Garcia (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

#### Schlussabstimmung über den bereinigten Antrag des Stadtrats

Die SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zum bereinigten Antrag des Stadtrats.

Zustimmung:	Präsident Dr. Jean Daniel Strub (SP), Referent; Vizepräsident Stefan Urech (SVP), Roger Bartholdi (SVP), Yasmine Bourgeois (FDP), Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Simone Hofer Frei (GLP), Christian Huser (FDP), Maya Kägi Götz (SP), Patrik Maillard (AL), Ursula Näf (SP), Mark Richli (SP), Urs Riklin (Grüne)
Abwesend:	Isabel Garcia (GLP)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der SK PRD/SSD mit 118 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

Für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag für den Ersatzneubau der Schulanlage Borrweg, Borrweg 81–85, 8055 Zürich, werden zusätzliche Projektierungsausgaben von Fr. 5 950 000.– bewilligt. Damit erhöht sich der vom Vorsteher des Hochbaudepartements mit Verfügung Nr. 180486 am 11. Dezember 2018 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 650 000.– auf Fr. 6 600 000.–. Die Bauten und Anlagen sowie Freiräume sind so zu platzieren und auszugestalten, dass die Kaltluftleitbahnen möglichst erhalten bleiben oder kompensatorisch berücksichtigt werden.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 13. April 2020)

**2189. 2019/261**

**Weisung vom 10.07.2019:**

**Tiefbauamt, Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich», Zustimmung**

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Gemeinde:

Der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 wird zugestimmt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

Referentin zur Vorstellung der Weisung:

**Heidi Egger (SP):** Am 19. September 2017 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» eingereicht. Die Initiative wurde von der SP gemeinsam mit der AL, Grünen, der GLP und diversen Velogruppen lanciert. Die nötigen Unterschriften wurden an nur einem Tag gesammelt. Zürich braucht endlich eine gute und zeitgemässe Veloinfrastruktur. Die Initiative verlangt ein Netz aus sternförmigen und tangentialen Veloschnellrouten auf Quartierstrassen. Die Velorouten sollen frei von motorisiertem Durchgangsverkehr sein. Velos sollen Vortritt haben, damit ein schnelles Vorwärtskommen ohne ständiges Abbremsen möglich ist. Die geforderten 50 Kilometer Veloroute sollen nicht zulasten von Grünräumen und Grüninfrastrukturen oder Flächen für Fussgänger gehen. Es sollen alle profitieren; auch die, die zu Fuss oder mit dem Auto unterwegs sind. Da, wo Fuss-, Velo- und Autoverkehr getrennt sind, entstehen weniger Unfälle. Der Stadtrat unterstützt die Forderung der Initiative, das Velofahren in der Stadt flüssig und sicher zu machen. Die Zunahme des Veloverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass das Velofahren in Zürich an Bedeutung gewonnen hat. Der Stadtrat findet die Stossrichtung der Initiative, Verbesserungen für den Veloverkehr auf kommunalen Quartierstrassen umzusetzen, grundsätzlich sinnvoll und zielführend und will ein durchgängiges Netz umsetzen. Dafür sind Veloschnellrouten sehr wichtig. Der Stadtrat sieht Veloschnellrouten für grenzüberschreitende Verbindungen in die Agglomeration als gute Netzelemente, beurteilt Quartierstrassen grundsätzlich als gute Strassen, um Verbesserungen für das Velo zu ermöglichen und will die Interessen der Quartierbevölkerung und der Fussgängerinnen gleichwertig berücksichtigen. Mit der Ankündigung des Bundes, zukünftig Velostrassen zuzulassen, erweitert sich der Spielraum an möglichen Massnahmen. Um das von der Initiative verlangte Veloschnellroutennetz in Zürich schnell umzusetzen und ein zügiges Vorankommen und ein konfliktfreies Fahren für Velofahrende zu erreichen, können die von der Initiative verlangten Massnahmen erweitert werden. Neben Fahrverboten und dem Aufheben von Rechtsvortritten auf einzelnen Abschnitten sind weitere Massnahmen geeignet, um das Velofahren zu erleichtern und zu fördern. Dazu gehören unter anderem die Signalisation von Velostrassen und Tempo 30, das Aufheben und Versetzen von Parkplätzen, zusätzliche Velostreifen an Knotenzufahrten, velogerechte Lichtsignalsteuerung und das bessere Signalisieren und Sichtbarmachen der Veloführung. Der Stadtrat kam nach der Prüfung eines möglichen Gegenvorschlags und Gesprächen mit den Initiantinnen und Initianten zum Schluss, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten und der Initiative zu zustimmen. Er teilt das Anliegen, das Velofahren in der Stadt Zürich flüssig und sicher zu machen.

(Fraktionserklärungen siehe Beschluss-Nrn. 2190/2020–2191/2020)

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

**2190. 2020/51**  
**Erklärung der SP-Fraktion vom 05.02.2020:**  
**Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich»**

Namens der SP-Fraktion verliest Florian Utz (SP) folgende Fraktionserklärung:

Endlich sichere Velorouten für Zürich!

Immer mehr Zürcherinnen und Zürcher fahren Velo. Trotzdem gibt es bei der Infrastruktur kaum Fortschritte, und die Unfälle haben sich seit 2011 mehr als verdoppelt. Deshalb braucht es jetzt ein Ja zur Velorouten-Initiative, welche die SP gemeinsam mit Grünen, GLP und AL lanciert hat – und an nur einem Tag die erforderlichen Unterschriften gesammelt hat.

Das Velo ist bei den Zürcherinnen und Zürchern beliebt: Der Anteil des Veloverkehrs ist in den letzten acht Jahren um 50 Prozent gestiegen. Leider hinkt der Ausbau der Veloinfrastruktur hinterher. Namentlich gibt es kaum Fortschritte bei der Umsetzung des Masterplans Velo: Behält man das bisherige Umsetzungstempo bei, wäre der Masterplan Velo erst im Jahr 2095 umgesetzt.

Die Anzahl der Velounfälle hat stark zugenommen und ist erschreckend hoch. Während im Jahr 2011 noch 264 Velofahrende verletzt wurden, gab es zuletzt bereits 541 verletzte Velofahrerinnen und Velofahrer. Auch die Zahl der schweren Unfälle hat sich fast verdoppelt, von rund 50 auf rund 90. Und leider gibt es auch immer wieder tödliche Unfälle. Angesichts dieser tragischen Zahlen braucht es endlich konkrete Lösungen – und zwar heute, nicht irgendwann in ferner Zukunft.

Weil der Ausbau des Veloroutennetzes auf den Hauptverkehrsachsen weitgehend stillsteht, schlägt die Velorouten-Initiative eine vermehrte Routenführung auf Quartierstrassen vor. So kann das Routennetz schnell ausgebaut werden, und Zürich erhält endlich ein durchgehendes Netz mit sicheren Velorouten. Was in Amsterdam, Kopenhagen oder auch Bern schon längst selbstverständlich ist, muss auch in Zürich möglich sein.

Von der Velorouten-Initiative profitieren aber nicht nur die Velofahrerinnen und Velofahrer. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren unmittelbar, wenn Velos eigene Routen erhalten und nicht mehr auf Trottoirs und Mischverkehrsflächen unterwegs sein müssen. Und auch Autofahrerinnen und Autofahrer haben jedes Interesse daran, den Auto- und den Veloverkehr zu trennen – schliesslich führt Mischverkehr auf Hauptstrassen zu unnötigen Konflikten und unnötigen Behinderungen. Kurzum: Die Velorouten-Initiative schafft eine echte Win-Win-Lösung, bei der es keine Verliererinnen und Verlierer gibt.

Es erstaunt deshalb nicht, dass die Initiative breit unterstützt wird. Neben diversen Parteien und Verbänden steht auch der Stadtrat hinter der Initiative: Zum ersten Mal seit 1988 empfiehlt der Stadtrat eine Volksinitiative zur Annahme. Und heute wird auch der Gemeinderat mit grosser Mehrheit seine Unterstützung beschliessen. Die SP ist sehr erfreut und auch dankbar für diese breite Zustimmung. Denn nur gemeinsam können wir endlich sichere Velorouten schaffen. Und das haben die Zürcherinnen und Zürcher redlich verdient!

**2191. 2020/52**  
**Erklärung der SVP-Fraktion vom 05.02.2020:**  
**Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich»**

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

Instrumentalisierung von Sicherheit für linksgrüne Ausgrenzung

Die alte Leier, wonach Velounfälle ausschliesslich auf eine mangelhafte Infrastruktur zurück zu führen sei, ist faktenfrei und zeigt, dass die Velolobby nicht zur Selbstkritik im Stande ist.

Die offiziellen Zahlen der Stadt Zürich belegen es: weit über die Hälfte aller Velounfälle sind eigenverschuldet. Dies mit einer deutlichen Tendenz nach oben. Auch ist in diesem Zusammenhang von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Über die Art der Selbstverschuldung gibt die aktuelle Statistik aus 2018 deutlich Auskunft. So sind alleine von den aktenkundigen Unfällen der Grossteil auf Ablenkung, aber auch auf Alkohol hinter dem Lenker, Nichtbeherrschen des Fahrzeuges und unerlaubtes Befahren des Trottoirs aufgeführt.

Als erste Partei hat die SVP den so genannten Mischverkehr zwischen Velos und Fussgängern konsequent bekämpft. Mit der Festsetzung von 50 Kilometern an Velorennbahnen mit Vortrittsrecht auf Stadtgebiet sieht die SVP einen Sicherheitsverlust für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, den Fussgängerverkehr.

Es ist ein Trugschluss, dass mit einer exklusiven Infrastruktur für das Schönwetter Verkehrsmittel Velo das Problem mit den steigenden Unfallzahlen gelöst werden soll. Der Veloverkehr deckt nicht einmal 1% der täglichen Verkehrsleistung in Zürich ab, ist jedoch für eine deutliche Mehrheit der Unfälle verantwortlich. Dies sollte uns zu denken geben und Lösungen sind gefragt.

Die SVP fordert eine Koexistenz aller Verkehrsträger frei von Ideologie, Unterdrückung und Egoismus. Die Stossrichtung dieser Volksinitiative liegt auf der Hand; es soll eine Vorstufe für ein Autofreies Zürich sein. Dass der Stadtrat dieser Volksinitiative zustimmt, erachtet die SVP als tendenziös und verantwortungslos!

Wir fordern die linke Ratsmehrheit und die Velolobby dazu auf, ihren Machtrausch zugunsten der Sicherheit für alle Menschen und das Gewerbe in dieser Stadt zu dämmen, anstatt Maximalforderungen für das eigene Klientel anzustreben.

## 2189. 2019/261

**Weisung vom 10.07.2019:**

**Tiefbauamt, Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich», Zustimmung**

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schussabstimmung Dispositivpunkt A/  
Kommissionsreferentin Schlussabstimmung Dispositivpunkt B:

**Heidi Egger (SP):** *Es freut mich, dass wir im Gemeinderat eine solch grosse Mehrheit haben, auch wenn die SVP eher dagegen ist. Die FDP reichte einen gut gemeinten Gegenvorschlag ein. Wir finden den Text der Initiative aber gut so wie er ist. Er schliesst zudem fast alle Forderungen des Gegenvorschlags mit ein. Es ist klar, dass man Rücksicht auf die Interessen der Fussgängerinnen nehmen muss. Die Parkplätze, die abgebaut werden müssen, kann man nicht einfach ersetzen. Die Initiative soll keine Parkplatzdiskussion sein. Die Mehrheit der Verkehrskommission (SK SID/V) ist gegen den Gegenvorschlag. Es ist für die Kommission klar, dass die Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt wird.*

Kommisionsminderheit Änderungsantrag Dispositivpunkt A:

**Andreas Egli (FDP):** *Die Initiative verlangt die einseitige Zurverfügungstellung einzelner Strassen in der Regel autofrei und vortrittsberechtigt von mindestens 50 Kilometer für Velofahrende. Die Initiative ist damit ein direkter Weg in die Konfrontation im Verkehr. Es handelt sich einmal mehr um die Auflösung eines Miteinanders. Die linke Seite beschreitet diesen Weg und zeigt mit der Ablehnung unseres Gegenvorschlags, dass sie nicht an Kompromissen interessiert ist, sondern schlicht maximal die eigenen Möglichkeiten durchsetzt. Die FDP stellt dem einen gangbaren Gegenvorschlag gegenüber. Velorouten sollen sicher sein, aber sie dürfen die Sicherheit nicht auf Kosten von Fussgänger und Fussgängerinnen erkaufen. Fussgänger und Fussgängerinnen sollen angemessen berücksichtigt werden und nicht in der Regel nicht vortrittsberechtigt sein. Sie müssen auch nicht Velofahrer durch ihr Quartier rasen lassen. Die Velosicherheit auf den Quartierstrassen soll auch nicht einfach für Quartier und Gewerbeparkplätze erkaufte werden. Das Quartier und das Gewerbe dürfen nicht angegriffen werden. Es muss auch auf das Interesse dieser Gruppen Rücksicht genommen werden. Unser Vorschlag ist nach unserem Dafürhalten in der Bevölkerung mehrheitsfähig und könnte sichere Velorouten rasch und ohne absehbare, langjährige Rechtshändel ermöglicht und umgesetzt werden. Wir erachten unseren Gegenvorschlag als zielführend, während die Initiative per se eine einseitige Maximallösung ohne Interessenabwägung ist. Diese müssten wir ablehnen. Wenn man sich die Statistiken etwas genauer ansieht, stellt man fest, dass die grossen Unfallschwerpunkte für die Velofahrenden in der Stadt die Gleise der öffentlichen Verkehrsmittel darstellen. Wenn man etwas für die Sicherheit unternehmen will, könnte man die Gleise schliessen und die Trams abschaffen. Das würde wohl kaum in*

*Ihrem Interesse liegen. Ein weiterer wichtiger Punkt in der Sicherheitsstatistik sind die Kollisionen mit Fussgängern, die stark zugenommen haben. Wenn man Raserstrecken für Velofahrer durch die Quartiere schafft, muss man sich nicht wundern, wenn diese Zahlen erneut zunehmen werden. Es geht um Dichtung und Wahrheit, und die Veloinitiative missbraucht den Begriff der Sicherheit und löst nicht die wirklichen Sicherheitsprobleme.*

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung Dispositivpunkt A:

**Derek Richter (SVP):** *Die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» ist auf den ersten Blick ganz sympathisch. Sie suggeriert einen besseren Schutz für Velofahrer. Bei näherer Betrachtung fällt das Argument der Sicherheit aber in sich zusammen. Auf der Website der Initiative wird unter den drei fadenscheinigen Pro-Argumenten folgendes aufgeführt: «Seit Jahren herrscht in der Stadt Zürich in Sachen Velo Stillstand.» Und somit werden vor allem STR Filippo Leutenegger, beziehungsweise weitere ehemalige Vorsteher des Tiefbauamts (TAZ) beschuldigt, nichts für die Velosicherheit unternommen zu haben. Ihnen wird damit eine indirekte Mitschuld an den Unfällen mit Velobeteiligung angelastet. Diese Behauptung weist die Minderheit in aller Form zurück. In der Unfallstatistik der Dienstabteilung Verkehr wird augenfällig, dass die Unfallzahlen im Veloverkehr wie bei keinem anderen Verkehrsträger stark steigen – das trotz dem monierten Stillstand. Das ist ein Widerspruch. Auch die hohe Zahl der Selbstunfälle würde mit der hier geforderten Infrastruktur nicht verbessert werden. Die Minderheit sieht sogar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit; namentlich zwischen Velo und Fussgängern. Im Tagblatt kann man lesen, dass ein intelligenter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei der rasant steigenden Einwohnerzahl dringend nötig ist – für alle statt lediglich für ein einziges Verkehrsmittel, deren Vertreter ausschliesslich Maximalforderungen stellen können. Die Sicherheit für das Velo kann weit schneller, besser und einfacher mit anderen Massnahmen erreicht werden. Ich spreche dabei von Selbstverantwortung und reflektierender Kleidung, einem Helm, einem Velo, das den gesetzlichen Anforderungen entspricht, sowie der Beachtung des Strassenverkehrsgesetzes und auch der Beachtung der elementaren Grenzen der Physik.*

Weitere Wortmeldungen:

**Res Marti (Grüne):** *Seit Jahrzehnten fordert die Bevölkerung der Stadt Zürich eine anständige Veloinfrastruktur. Seit Jahren versucht die Stadt die Veloinfrastruktur irgendwo zwischen Trottoir, Parkplätzen, Spuren des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Öffentlichen Verkehrs (ÖV) hinein zu quetschen. Damit kommen wir offensichtlich nicht vorwärts. Vom Masterplan 2025 ist nach der Hälfte der Laufzeit nicht einmal ein Viertel der Strecken – nicht einmal in der Qualitätsstufe B – realisiert. Die Unzufriedenheit bei den Velofahrenden ist enorm gross. Das zeigt auch die Tatsache, dass die Unterschriften für die Initiative in weniger als einem Tag gesammelt wurden. Wir brauchen einen Befreiungsschlag und ein leistungsfähiges Haupttroutennetz für Velofahrende. Das bedeutet aber nicht, dass man auf allen anderen Strassen auf Velomassnahmen verzichten kann. Es braucht weiterhin Feinverteiler und auch diese Strassen müssen für die Velofahrenden sicher sein. Natürlich soll das Veloroutennetz mit den Haupttrouten entlastet werden. Und natürlich führt das dazu, dass der Druck sinkt, auf Hauptstrassen einen 1,80 Meter breiten Velostreifen aufzumalen. Das Aufheben der Massnahmen muss aber individuell geprüft werden und nicht wie im Gegenvorschlag gefordert einfach generell gelten. Die Forderung des Gegenvorschlags, dass aufgehobene Parkfelder zwingend in der näheren Umgebung kompensiert werden sollen, ist ebenfalls nicht realistisch. Die Idee, dass dadurch die Veloroute schneller realisiert werden könnte und es weniger Einsprachen gäbe, ist abwegig. Mit der vorgegebenen Kompensationspflicht bedeutet das nämlich, dass fast alle Velorouten erst gar nicht realisiert werden könnten,*

*weil die Strassen in der Umgebung, auf denen die Parkplätze ersetzt werden sollten, bereits heute voller Parkplätze sind. Wir möchten mehr Raum für fahrende Velos und nicht für Autos, die offensichtlich ungebraucht auf Parkplätzen herumstehen. Sie wollen doch nicht im Ernst behaupten, dass eine Veloroute gefährlicher für Fussgänger ist als eine Autostrasse, auf der Autos mit 50 km/h fahren. Zu den Unfällen auf Tramgleisen: Auf den Strassen der Veloroute sind befinden sich natürlich keine Gleise.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Die Initiative fordert etwas grundsätzlich völlig Normales. Beim Auto denken wir bereits seit langem in gewissen Netzhierarchien; es gibt Autobahnen, Kantonsstrassen, regionale und kommunale Strassen und sogar unklassierte Strassen. Beim Velo aber fehlt die oberste Hierarchiestufe. Da brauchen wir Veloschnellrouten. Marco Denoth (SP) und ich haben dies in einer Motion bereits gefordert. Die Volksinitiative schliesst das Paket ab und ist die benötigte Ergänzung, um dem Stadtrat den verbindlichen Auftrag zu geben, die 50 Kilometer umzusetzen. Die SVP spricht von der Koexistenz aller Verkehrsmittel – ich freue mich auf den Moment, wenn die Reser vespur im Milchbucktunnel endlich für Velofahrer geöffnet wird und eine direkte Verbindung nach Zürich Nord entsteht. Die Anzahl Velounfälle nimmt zu, weil die Anzahl Velofahrender trotz der mangelnden Infrastruktur zunimmt. Dies insbesondere auch aufgrund der E-Bikes. Ich frage mich, wie weit ein Gegenvorschlag von einer Initiative entfernt sein kann. Sie haben alle elementaren Grundforderungen aus dem Text gestrichen und fordern Kompensationen von Parkplätzen. Hier von einem Kompromiss oder allgemein von einem Gegenvorschlag zu sprechen, ist ein Missbrauch dieser Wörter.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Die Stadt verändert sich und wächst und die Raumprobleme werden immer akuter. Abhilfe können da nur flächeneffiziente Verkehrsmittel, wie der Veloverkehr oder der ÖV, schaffen. Der Anteil Velofahrender steigt seit Jahren und ohne dass wirklich eine gute Infrastruktur zur Verfügung gestellt wurde, ist eine eigentliche Velobegeisterung in der Stadt spürbar. Mit dem Rahmenkredit konnten wir in den letzten Jahren Geld zur Verfügung stellen. Die Umsetzung der Velomassnahmen bleibt aber nach wie vor harzig. Die Initiative setzt an einem entscheidenden Punkt an; der neue Qualitätsfaktor heisst Netz und Netzwirkung. Bei der Veloförderung in der Stadt ist eines der grössten Probleme, dass wir zwar gute Strecken haben, aber vieles ein Stückwerk bleibt. Was nützt es Ihnen, wenn Sie auf einer guten Strecke fahren, es aber auf dem nächsten Abschnitt dafür gar kein Veloweg mehr vorhanden ist? Die Fokussierung auf das Netz ist die neue Qualität, die die Initiative bietet. In Amsterdam kommt man mit dem Velo über jede Kreuzung und jede Strasse, weil dort das Netz wirklich gut ausgestaltet ist. In Zürich ist man viel zu spät dran und wir müssen jetzt versuchen aufzuholen, was andere Städte schon vor Jahrzehnten aufzubauen begannen. Die Ablehnung der Autopartei SVP ist nicht wirklich überraschend, für die FDP ist die Situation hingegen ein wenig schwieriger. Wie man lesen konnte, liegt der Umweltschutz in der DNA der FDP. Es wäre deshalb unglaublich, wenn man die Förderung des Veloverkehrs ablehnen würde. Deshalb muss sie einen Umweg über das Politmarketing nehmen und einen Gegenvorschlag einreichen. In diesem wird der Erhalt von Parkplätzen um jeden Preis gefordert und damit auch die Flächendominanz des Autos auf ewig manifestiert. Mit der Parkplatzförderung blendet die FDP aus, dass sich die Stadt weiterbewegt. Der Autobesitz in der Stadt geht quantitativ zurück, obwohl die Stadt wächst. Auch die Wahrnehmung des Autos verändert sich. Sie wollen aber schlicht und einfach nicht wahrhaben, dass die Mehrheit in der Stadt die Flächendominanz des Autos und ihre finanzielle Dominanz nicht mehr akzeptiert und die Zeit der teuren Strassentunnels und der ewigen Parkplatzdiskussionen eine Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts ist. Wir erachten die Initiative als sinnvollen Baustein einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik.*

**Pascal Lamprecht (SP):** *Das Velo ist flexibel, umweltfreundlich, billig, gesund und für viele auch spassig. Wir wollen niemanden zwingen, sich auf den Sattel zu setzen, aber*

wir wollen es im Gegenteil auch nicht verhindern. Es sind nicht die Raser, die wir motivieren wollen, sondern alle zwischen acht und achtzig Jahren. Die Infrastruktur hinkt aber enorm hinterher. Das will die Initiative zwingend und grossflächig ändern. Dabei geht es nicht um Ausgrenzung, sondern durchaus um eine Koexistenz. Wir sehen in der Initiative einen Beitrag zur Entflechtung. Ich bin nicht nur Velofahrer, sondern auch Fussgänger und werde froh sein, wenn ich keine Angst haben muss, dass mich Velofahrende umfahren, wenn ich um einen Rank gehe. Ich fahre auch manchmal mit dem Auto durch die Stadt und bin froh, wenn ich auch dabei keine Velofahrer umfahren muss. Mich erstaunt, dass ausgerechnet die FDP einen solch ausführlichen Gegenvorschlag macht. Die Unterstützung der Initiative ist ein Appell an die Bevölkerung, aber es gilt, vor dem Abstimmungskampf wirklich in die Pedale zu treten.

**Simone Brander (SP):** Wir sprechen über eine zukunftsweisende und innovative Neuerung, weil es heute noch keine Veloschnellrouten in der Stadt gibt. Es erstaunt mich, dass die andere Ratsseite den Sprung in die Zukunft für Velofahrer nicht unterstützt. Velofahren liegt stark im Trend und wir haben eine rasante Zunahme an Menschen, die mit dem Velo in der Stadt unterwegs sind. Eine zukunftsweisende Infrastruktur fehlt aber, obwohl sie einem grossen Bedürfnis in der Bevölkerung entspricht. Auch als Fussgängerin bin ich froh, dass Menschen, die mit dem Velo unterwegs sind, eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur haben und zügig vorwärtskommen können. Das führt nämlich dazu, dass sie weniger auf dem Trottoir unterwegs sind. Es ist wichtig, dass Querungen für den Fussverkehr entsprechend sicher ausgestaltet werden. Ich bin aber überzeugt, dass auch das möglich ist. Als eine, die selten in der Stadt Velo fährt und sich häufig unsicher fühlt, freue ich mich auf das durchgängige neue Netz. Das Netz muss als solches erkennbar sein, damit man einer gutausgeschilderten Route folgen kann, wenn man mit dem Velo von einem Quartier in ein anderes unterwegs ist. Die Unterstützung des Stadtrats ist ein starkes Zeichen. Ich bin deshalb überzeugt, dass der Stadtrat nach der Volksannahme dafür sorgen wird, dass die Veloinitiative zügig umgesetzt und die Stadt einen Sprung in die Zukunft für das Velo machen wird.

**Olivia Romanelli (AL):** Es gibt heute in Zürich noch keine zusammenhängenden Veloverbindungen, über die die Velofahrenden ihre Ziele erreichen können. Die Velowege enden immer an unübersichtlichen Stellen mit der unausgesprochenen Forderung, sich selbst den Weg zu suchen. Dabei entstehen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und die Unfallgefahr steigt. Nachdem meine Tochter beim Kreuzen der Bederstrasse auf dem Weg in die Schule angefahren wurde, wählt sie heute einen Umweg über den Engehügel. Das ist symptomatisch; mit dem Velo muss man aus Sicherheitsgründen Umwege fahren und längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es mehr gesunde Muskelmobilität. Man kann Dienstleister nur schlecht dazu zwingen, das Velo erhält aber riesigen Zuspruch. Wir brauchen Rahmenbedingungen, die es allen Menschen zwischen acht und achtundachtzig ermöglichen, mit dem Velo unterwegs zu sein. Wir brauchen breite, eingefärbte und gut sichtbare Velowege und ein Netz mit sicheren und durchgangsfreien Veloschnellrouten. Die AL unterstützt die Initiative mit vereinten Kräften und lehnt den Gegenvorschlag ab.

**Dominique Zygmunt (FDP):** Wir setzten uns ernsthaft mit dem Thema auseinander und reichten einen konstruktiven Gegenvorschlag ein. Die Volksinitiative hat Konstruktionsfehler. Die Volksinitiative spricht von sternförmig und tangentialen Routen und gibt damit sowohl das Muster vor, dem die Routen folgen sollen, wie auch die Länge und die Umsetzungszeit. Wir probierten, mit dem Gegenvorschlag einen Weg zu finden, bedarfsgerechte Velorouten zu ermöglichen. Uns geht es darum, einen Kompromiss zu finden. Ein Gegenvorschlag kann durchaus probieren, etwas zu verbessern und valide Punkte hinzufügen. Sie widersprechen der Tatsache nicht, dass Parkplätze durch Veloschnellrouten aufgehoben werden, kommen dabei aber nicht auf die Idee, dass jemand

diese Quartierparkplätze vermissen und man sie ersetzen könnte. Es geht um die Entflechtung der Verkehrsströme und die Veloschnellroute soll durchaus attraktiv sein. Dafür muss aber etwas anderes weniger attraktiv gemacht werden, weil die Velofahrer sonst einfach irgendwie durch die Stadt fahren. Deshalb wollen wir den Velodurchgangsverkehr mehrheitlich über diese Route abwickeln. Wir bedauern, dass Sie unseren Gegenvorschlag, der durchaus wichtige Punkte aufnimmt, ablehnen.

**Derek Richter (SVP):** Es erstaunt, dass bei dem aktuellen Veloverkehr nicht mehr Unfälle passieren. Manche Velofahrer fahren mit Ignoranz, Arroganz und offensichtlich wenig Überlebensinstinkt, als ob es kein Morgen gäbe. Der Kommentar eines Mitarbeiters der Dienstabteilung für Verkehr ist süffisant: «Wir haben dort (beim Bahnhof Altstetten) festgestellt, dass einige Velofahrer einfach in die Mauer gefahren sind, anstatt rechts abzubiegen.» In einem Bericht aus Basel wurde gezeigt, dass in zwei Stunden 50 Prozent aller Velofahrer gebüsst und manche sogar verzeigt wurden. In Zürich vermissen wir solche Berichte. Es herrscht bei den Velofahrern eine Laissez-faire-Politik, dafür findet beim MIV systematischer Raub statt. Auch die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements STR Karin Rykart ist ein Teil des Problems. Im strategischen Plan führt sie nach der ersten Priorität «Diversity» die zweite Priorität «Sicher Velofahren» an. «Mehr Veloverkehr, aber nicht mehr Unfälle». Die SVP will nicht lapidar «nicht mehr Unfälle». Die SVP will «weniger Unfälle». Ein Vorstoss dazu ist unterwegs. Für die SVP ist klar, dass die Initiative einen Schritt Richtung Initiative «Züri autofrei» sein soll, die der Stadtrat mit dem Argument, es gebe auf den Quartiersstrassen kein Problem, ablehnt. Die Veloinitiative nimmt er hingegen an. Das finden wir unverantwortlich. Ebenso unverantwortlich finden wir, dass für das Velofahren hier das Argument der Sicherheit bemüht wird. Der Gegenvorschlag der FDP ist uns zu wenig griffig.

**Stephan Iten (SVP):** Es wurde in der Debatte moniert, es gäbe keine Verbindungen und zu wenig Wege für das Velo in der Stadt. Das Velo darf aber überall dort fahren, wo auch das Auto fahren kann. Als ich noch Velo fuhr, gab es einige Velowege weniger als heute und ich fuhr auf der gleichen Strasse wie die Autos. Im Initiativkomitee sitzt ein ehemaliges Juso-Mitglied, das auch im Initiativkomitee von «Zürich autofrei» ist. Man realisierte, dass «Züri Autofrei» weder beim Stadtrat, noch bei der Bevölkerung eine Chance haben würde und stellte deshalb die Velorouteninitiative vor. Die 1,80 Meter Veloweg sollen beibehalten werden und zusätzlich fordert man autofreie Quartierstrassen. Auf der einen Seite sollen MIV-Spuren abgebaut werden und auf der anderen Seite sollen Quartierstrassen autofrei werden. Mit der Ablehnung des Gegenvorschlags werden zudem Parkplätzen verschwinden müssen. Es geht Ihnen nur darum, mit der Velorouteninitiative die chancenlose Initiative «Züri Autofrei» zu ersetzen. Es wird argumentiert, man wolle nicht bei jedem Rotlicht anhalten müssen und wolle deshalb auf Quartierstrassen fahren –auch kein Autofahrer hält gerne dauernd bei Rotlichtampeln an. Ich verstehe nicht, weshalb der Velofahrer mehr Rechte erhalten sollte als die anderen. Es ist offensichtlich, dass wir einer «Züri Autofrei»-Initiative, was die Velorouteninitiative ist, nicht zustimmen können. Der Gegenvorschlag ist eine Notlösung, bei der man von Anfang an wusste, dass er chancenlos ist. Entweder ist man für oder gegen die Initiative und wir sind ganz klar dagegen.

**Martina Zürcher (FDP):** Die FDP hat wahrscheinlich mindestens gleich viele Hardcore-Velofahrer wie viele andere Fraktionen. In der Initiative wird von einem «Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Veloschnellrouten» gesprochen. Sternförmig und tangential passt vielleicht nach Paris, aber nicht nach Zürich. Selbst die Karte, die in der Kommission vorgestellt wurde, hat nichts mit sternförmig zu tun. Alleine aus diesem Grund kann ich den Initiativtext so nicht unterstützen. In Zürich haben wir leider nicht unendlich viel Platz und wir müssen diesen sinnvoll mit Gesamtverkehrslösungen nutzen. Das platz-

*sparendste Fahrzeug ist nicht das Velo, sondern der ÖV. Etwa Dreiviertel der Schönewettervelofahrenden fahren bei schlechtem Wetter ÖV. Das zeigt, dass die Infrastruktur alleine nicht entscheidend ist, auch wenn sie wichtig ist. Wir unterstützen die Veloinfrastruktur, aber mit Mass und mit einem Gesamtblick.*

**Ernst Danner (EVP):** *Es ist klar, dass wir bezüglich Velowege den heutigen Flickenteppich durch ein tragfähiges Netz ersetzen wollen. In diesem Sinne ist uns die Initiative sehr sympathisch und sie hat die richtige Zielsetzung. In der Umsetzung sind wir allerdings keine Dogmatiker. Wir stellen uns einen «wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel» vor. Wenn das Velonetz nur zum Ziel hat, Parkplätze zu beseitigen, ist das für uns problematisch. Es ist klar, dass es unvermeidbare Zielkonflikte gibt. Es muss aber den verschiedenen Trägern Rechnung getragen werden. Deshalb haben wir sehr viel Sympathien für den Gegenvorschlag der FDP. Wir hätten ihn zwar selbst etwas grüner formuliert, werden ihn aber unterstützen, um zu markieren, dass wir keine dogmatische Umsetzung möchten. Da dieser abgelehnt werden wird, werden wir in der Schlussabstimmung Ja zur Initiative stimmen, weil die Zielsetzung die richtige ist.*

**Roger Bartholdi (SVP):** *Die SVP ist die Mobilitätspartei und will eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Die heute primär für das Auto gedachten Parkplätze werden auch in Zukunft für andere Mobilitätsfahrzeuge – die sehr viel leiser als heute sein werden – genutzt werden. Die Infrastruktur für Velos ist bereits heute vorhanden. Viele Einbahnstrassen wurden für Velofahrer bereits in die Gegenrichtung geöffnet. Es gibt kaum eine Strasse, auf der man keine Velofahrer sieht, obwohl es Verbotstafeln gibt. Ein gutes Beispiel ist die Langstrasse, auf der man die Velofahrer kaum zählen kann, die durch das Fahrverbot fahren. Das wirkliche Problem kann man über die Kantonsgrenzen hinweg jedes Wochenende feststellen, wenn man um den Zürichsee fährt. Der grösste Flaschenhals ist in der Stadt Zürich mit Rotlichtern und Stau und man wird aufs Trottoir gedrängt. Es gibt Konflikte aufgrund der grossen Massen an Fussgängern und man kann beobachten, dass Velofahrer nicht auf den separaten Trassen fahren. Auch der Gegenvorschlag der FDP will die Wege so attraktiv wie möglich machen. Damit die Velofahrer aber auch wirklich da durchfahren, bräuchte es Verbote oder Zwangsmassnahmen, die dann wahrscheinlich auch nicht eingehalten werden würden, weil die Velofahrenden einfach den direktesten und schnellsten Weg fahren. Das Argument der Sicherheit zieht nicht, weil die Unfälle – die es ohne Frage gibt und die sehr alarmierend sind – vor allem entstehen, weil man nicht aufpasst und Verbote nicht einhält. Auch die E-Bikes mit viel zu hoher Geschwindigkeit stellen in unübersichtlichen Strassenzügen eine Gefahr dar. An den wirklichen Problemen setzt die Initiative nicht an.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Die Voten auf der linken Ratsseite unterscheiden sich stark. Auf der einen Seite hört man fast etwas schüchterne Voten, bei denen es wirklich um die Sache zu gehen scheint wie bei Olivia Romanelli (AL). Bei der grossen Mehrheit wird aber einfach mit einem riesen ideologischen Gebrüll gegen Automobilisten gewettert wie bei Markus Knauss (Grüne), wo «alle Macht dem Velo» gilt. Man muss sich nicht wundern, weshalb es immer mehr Velofahrer in der Stadt gibt und immer weniger Autofahrer. Das kommt von der Schikane in der Stadt und den Förderungen von Genossenschaften, die ihren Mitgliedern verbieten, ein Auto zu fahren oder zu besitzen. Das sind diktatoriale Vorgaben, die nicht einer Stadt entsprechen, wie wir sie wollen. Wenn man Velofahrer als besonders schützenswert einschätzt, muss man beachten, dass sie sich teilweise über die Verkehrsregeln foutieren und bei Rot über die Ampel fahren. Wir wissen mittlerweile, dass sie auch Fussgänger anfahren. Ich habe das selbst schon erlebt und wurde vor meiner Haustüre bereits viermal von einem Velo angefahren. Velofahrer kommen mit einer Wucht und einer Geschwindigkeit auf dem Trottoir Fussgängern entgegen und eine Kollision kann zu schweren Verletzungen oder bei älteren Personen auch zu Todesfällen führen. Das ist eine Realität, gegen die die Stadt*

*nichts unternimmt. Die Stadt will aber Velorennbahnen umsetzen.*

**Florian Utz (SP):** *Es freut mich, dass der Handlungsbedarf heute weitgehend unbestritten ist. Es kam der Vorwurf, die Initiative sei einseitig, während der Gegenvorschlag ausgewogen sei. Der Gegenvorschlag fordert ein absolutes Verbot des Abbaus der Anzahl Parkplätze. Jeder einzelne Parkplatz muss zwingend und in jedem Fall kompensiert werden. Wenn das nicht geht, gibt es eben keine sichere Veloroute. Die Initiative ist viel flexibler. Sie verbietet zwar keinen Abbau der Parkplätze aber auch keine Kompensation. Sie verbietet auch nicht, dass man bei einem Einzelfall einen Parkplatz mehr bauen kann. Die Initiative lässt flexible Lösungen zu. Wo eine Kompensation sinnvoll ist, kann sie auch umgesetzt werden. Die FDP verlangt keine Velomassnahmen auf Autorouten. Die Initiative will sich aber den Einzelfall ansehen. Wenn es eine gute Veloroute durch das Quartier gibt, können auf einer Hauptroute selbstverständlich Massnahmen abgebaut werden. Aber auch hier gilt die Betrachtung des Einzelfalls und nicht ein absolutes Verboten, wie das der freisinnige Gegenvorschlag vorsieht. Es ist interessant, sich die Entwicklung des Gegenvorschlags der FDP anzusehen. Die FDP lancierte ihren Gegenvorschlag medial in der NZZ vom 11. Dezember 2019. Damals stellte die FDP noch die Forderung von 50 Kilometern Veloroute ohne Parkplatzabbau auf. Der Gegenvorschlag kam damals wenigstens noch in die Nähe einer gewissen Ausgewogenheit. In letzter Minute sind aber die 50 Kilometer aus dem Vorschlag rausgefallen. So wie der Gegenvorschlag heute aussieht, gibt es keinerlei konkrete verbindliche Massnahmen fürs Velo, aber zwei konkrete Verbote zulasten des Velos. Der Gegenvorschlag heute ist nicht ein Gegenvorschlag zu einer Initiative für mehr Velorouten, sondern ein Gegenvorschlag zu einer Initiative für mehr Parkplätze. Die Begriffe «sternförmig» und «tangential» sind schlicht und einfach Fachbegriffe, die bedeuten, dass es sowohl sternförmige Routen vom Stadtzentrum nach aussen, wie auch umgekehrt sowie auch tangentielle Routen von Aussenquartieren in andere Aussenquartiere geben soll. Die «Raserstrecken» werden mit Tempo 30 umgesetzt. Das unterstützen wir voll und ganz. Das Argument, Velofahrende seien selbst schuld an den Unfällen, halte ich für zynisch. Wenn ein Kind verunfallt, gehe ich nicht zu den Eltern und finde, ihr Kind sei selbst schuld, sondern will dafür sorgen, dass so etwas nicht nochmals passiert. Ich glaube, die Bevölkerung wartet darauf, dass wir gemeinsam dafür sorgen, sichere Velorouten auf eine gute Art zu schaffen. Wir können darüber diskutieren, ob man dabei eine Kompensation von Parkplätzen möchte. Die Bevölkerung will aber Lösungen sehen und keine Vorwürfe hören. Zum Punkt, dass mehr Velofahrer zu mehr Unfällen führen, schreibt der Tages-Anzeiger in einem Artikel «Verblüffende Zahlen: Viele Velofahrer, weniger Velotote», indem empirisch nachgewiesen wird, dass mehr Velofahrer zu weniger Unfällen führen.*

**Mathias Egloff (SP):** *Das flächeneffizienteste Verkehrsmittel hat kein eigenes Grundverbindungsnetz. Das Velo muss in Zürich immer auf von Autos dominierten Flächen verkehren und sich bei jedem Lichtsignal dem Takt des Autos beugen und jedes Mal anhalten. Autos hingegen haben die grüne Welle. Für das schnellste Verkehrsmittel mit dem geringsten Ressourcenverbrauch gibt es nur hochgefährliches Stückwerk. Mit der Initiative könnte man den Veloverkehr bündeln. Ein Beispiel ist die Sonneggstrasse, bei der am Feierabend fast eine kritische Masse an Velofahrern und Velofahrerinnen durchfährt. Das bringt kontinuierlichen Fluss in den Verkehr und ist für alle und nicht nur für die Velos einen Quantensprung an Sicherheit. Da die Autofahrer und Autofahrerinnen immer mit Velos und Fussgängern rechnen müssen, sind sie aufmerksamer und es passieren weniger Unfälle, weil sie vorsichtiger fahren. Dafür braucht es aber Platz und diesen kann man nur da nehmen, wo es ihn gibt; bei Parkplätzen. Die FDP versuchte aber alles, um die Parkplätze zu schützen.*

**Stephan Iten (SVP):** *Wir haben nun mal begrenzten Raum in der Stadt. Das Anhalten*

*vor dem Rotlicht gilt für alle, auch wenn die Velofahrer nicht gerne halten. In vielen Fällen ermöglichen Velowege, rechts an den Autos vorbeizufahren und vorne zu warten. Ich habe noch nie gesehen, wie ein Velofahrer hinten in der Autokolonne wartet. Wenn sie vorne sind, fahren die Velofahrer dann ausserdem meistens weiter über das Rotlicht. Florian Utz (SP) sprach von den Velorouten, die mit Tempo 30 klassiert sind. Das bedeutet aber noch nicht, dass sich die Velofahrer an das Verkehrskonzept halten. Olivia Romanelli (AL) sprach davon, wie umweltfreundlich die Veloinitiative sei. Wenn Sie aber die Parkplätze in den Quartieren aufheben, entsteht umweltschädlicher Suchverkehr. Ich wurde darauf hingewiesen, dass eine Veloschnellroute die Rosengartenstrasse von heute sein wird. Sie zerschneidet Quartiere und wir werden das irgendwann wieder reparieren müssen. Die wichtigste Frage ist aber, weshalb Sie aus Ihrem Anliegen eine Volksinitiative machen. Sie sind in der Mehrheit und brauchen gar keine Volksinitiative. Sie machen doch bereits heute alles für das Velo ohne Rücksicht auf Verluste. Solch radikale Initiativen sind schlicht unnötig. Sie sprechen sogar im Budget Geld für Velospezialisten. Ziehen Sie die Initiative zurück und fahren sie weiterhin wie bis anhin.*

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

**STR Richard Wolff:** *Ich glaube, es ist eine gute Initiative und sie entspricht der Mehrheitsmeinung der Bevölkerung. Deshalb unterstützt der Stadtrat die Initiative auch mit dem Bestandteil «durchgehende, sichere Veloroute», die möglichst frei von automobilen Durchgangsverkehr sein sollen. Das schliesst den Verkehr für Anwohner und Anwohnerinnen und Gewerbe, Blaulicht und mobilitätsbehinderte Personen nicht aus. Für Diskussionen sorgte im Stadtrat aber der Punkt des Vortritts für Velofahrende. Da gebe ich der FDP recht. Auch die Sicherheit der Zufussgehenden, der Quartierbevölkerung in den Quartierstrassen, der Schulkinder, die die Strassen überqueren müssen und auch die Sicherheit der älteren Bevölkerung muss gewährleistet werden. Ich bin aber sicher, dass wir gute Lösungen finden werden, die diese Sicherheit gewährleisten. Wir werden keine Autobahnen für die Velofahrenden quer durch die Stadt bauen, sondern Strassen auf denen man sicher mit möglichst viel Vortrittsrechten – aber keinem absoluten Vortrittsrecht – durch die Strassen fahren kann und die die Sicherheit aller gewährleisten.*

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Dispositivpunkt A2 (Der Antrag des Stadtrats wird zu Dispositivpunkt A1):

A. Zuhanden der Gemeinde:

2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

Art. 126

Zur Umsetzung von Art. 2<sup>quinquies</sup> Abs. 2 Sätze 2 und 3 GO realisiert die Stadt Zürich bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen ein bedarfsgerechtes Netz aus Veloschnellrouten.

Betroffene Parkplätze, die für die Erstellung der Schnellrouten beseitigt werden müssen, sind in angemessener Distanz zu ersetzen. Auf die Interessen der zu Fuss Gehenden ist angemessen Rücksicht zu nehmen.

Die städtischen Veloschnellrouten sind so attraktiv zu gestalten, dass der Veloverkehr inkl. Velo-Durchgangsverkehr grossmehrheitlich über diese abgewickelt werden kann und somit im Grundsatz auf kantonal und überkommunal klassierten Strassen und auf sonstigen Durchgangssachsen mit öffentlichem Verkehr auf Massnahmen für den Veloverkehr möglichst verzichtet werden kann (ausgenommen Zubringer zu Veloschnellrouten).

Die Stadt Zürich veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels einen jährlichen Zwischenbericht.

Mehrheit: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)  
Minderheit: Andreas Egli (FDP), Referent; Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 20 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts A.

Mehrheit: Heidi Egger (SP), Referentin; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)  
Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Andreas Egli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 84 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Zustimmung: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 116 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

A. Zuhanden der Gemeinde:

Der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 wird zugestimmt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

**2192. 2019/403**

**Weisung vom 25.09.2019:**

**Elektrizitätswerk, Instandsetzung und Optimierung ewz-Areal Herdern, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Für die Optimierung des Areals Herdern und des Werkhofs des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich wird ein Objektkredit in Höhe von Fr. 167 440 000.– bewilligt.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag /  
Kommissionsreferent Schlussabstimmung:

**Markus Kunz (Grüne):** *Auf dem Areal Herdern auf dem Pfingstweidareal 85 in Zürich West befindet sich der Werkhof des Elektrizitätswerks (ewz). Der Standort wird mehrheitlich durch den ewz-Geschäftsbereich Verteilnetz genutzt. Knapp 350 Mitarbeitende haben ihren Arbeitsplatz am Werkhof. Es gibt zudem ein Lager für Materialien. Die Bauten und das Areal reichen aber nicht mehr aus und momentan müssen Räume für Arbeitsplätze und Lagerflächen dazu gemietet werden. Gemäss Standortstrategie des ewz soll künftig auf dem Areal Herdern ein Zweithauptstandort mit rund 600 Arbeitsplätzen entstehen. Damit kann das ewz seine Arbeitsplätze und Lagerfläche auf die zwei Hauptstandort Oerlikon und Herdern konzentrieren. Man erhofft sich davon Synergieeffekte in der Zusammenarbeit und Führung und es erübrigen sich Mietkosten in der Summe von jährlich 1,2 Millionen Franken. Für das Werkhofareal Herdern ist eine betriebliche Optimierung geplant. Das Betriebsgebäude aus dem Jahr 1974 muss saniert werden. Der dazugehörige Projektierungskredit wurde in diesem Rat am 31. August 2016 bewilligt und am 3. Juli 2019 stimmten wir einer Erhöhung des Projektierungskredits zu. Mit dem Objektkredit wird eine Summe von 167 440 000 Franken beantragt. Das Projekt umfasst die Instandsetzung und die Erweiterung des Hauptgebäudes mit Büronutzung, die Erstellung eines Zentrallagers als Ersatz für die bestehende Lagerhalle, die sogenannte Mobinhalle, sowie eine Optimierung der Lagerfläche im Aussenbereich. Das Areal wird künftig in einen Verwaltungs- und Logistikteil getrennt. Das bedeutet eine Verbesserung sowohl für den Verkehr- und Warenfluss als auch für die Personensicherheit. Mit dem Projekt soll auch der öffentliche Mühleweg zwischen Toni-Areal und Pfingstweidpark erstellt werden. Die wesentlichen baulichen Massnahmen sind im Einzelnen die Sanierung und Aufstockung des bestehenden Betriebsgebäudes, die Erweiterung der bestehenden Tiefgarage für die Mitarbeitenden, die Überdachung der Transformatorzellen im bestehenden Unterwerk, der Abbruch der bestehenden Bobinhalle und der Neubau des Zentrallagers an dieser Stelle und ein Teilabbruch und Sanierung der Gebäude der Aussenlager der Entsorgungsgüter sowie vom Bau- und Mastenlager im Bereich der Duttweilerbrücke. Dadurch entsteht Platz für den neuen Mühleweg. Planung*

und Umsetzung erfolgen durch einen Generalplaner unter der Federführung von Hämmerle und Partner in der Gesamtleitung und von Meili & Peter Architekten in der Planung. Die Projektorganisation ist in Anbetracht der enormen Baukosten sehr anspruchsvoll. Die Projektstruktur scheint aber zu funktionieren und die Integration des ewz in das Projekt ist gesichert. Die Verkehrsführung ist heute unbefriedigend und es kann einiges verbessert werden – insbesondere beim Mühleweg. Für den Fuss- und Veloverkehr wird als Alternative zur bestehenden Strassenüberquerung zwischen Pfingstweidstrasse und Duttweilerbrücke eine Unterführung erstellt. Zusätzlich wird ein direkter Zugang vom Gelände in die Pfingstweidstrasse ermöglicht. Das Projekt erfüllt die Zielsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft. Der Energiebedarf für das gesamte Areal soll hauptsächlich aus dem Grundwasser gedeckt werden. Dafür wurde ein innovatives Konzept – die saisonale Rezirkulation – entwickelt. Dafür werden zwei Grundwasserbrunnen auf dem Areal gebohrt. Aus dem ersten pumpt man Wasser, entzieht diesem im Sommer die Kälte und pumpt das leicht erwärmte Wasser zurück. Weil man feststellte, dass der Grundwasserstrom unter dem Grundstück extrem langsam fliesst und sechs Monate braucht, bis es beim zweiten Brunnen wieder ankommt, kann man dort wieder Wasser pumpen, im Winter Wärme entziehen und so die Temperatur ausgleichen. Dadurch wird eine ausgeglichene Energiebilanz im lokalen Speichervolumen angestrebt. Die Anlage ist einmalig und wird als Pilotanlage geführt, damit man Erfahrungen gewinnen kann. Die Flachdächer werden begrünt und ab 2000 Quadratmeter wird Fotovoltaik auf der extensiven Begrünung des Hauptgebäudes montiert. Damit erhofft man sich einen Ertrag von knapp 136 000 kWh pro Jahr. Das entspricht dem Bedarf von 40 Haushalten. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes sind Sitzungszimmer und eine Cafeteria vorgesehen. Das Areal befindet sich der Zone Ö6, einer Zone von öffentlichen Bauten und Anlagen. Eine öffentliche Gastronomienutzung ist auf Basis der gültigen Zonenvorschriften nicht bewilligungsfähig. Die aktuelle Planung würde eine öffentliche Nutzung hinsichtlich der baulichen Rahmenbedingungen und des Zutrittskonzepts zulassen. Die Verpflegungsstätte wird so konzipiert, dass nach einer Änderung der Zonengrundlage ein öffentliches Café auf den Pfingstweidpark hin betrieben werden könnte. Bei aktivierbaren Investitionskosten von knapp 120 Millionen Franken ergeben sich Folgekosten bei Amortisation und Betrieb von rund 9,26 Millionen Franken pro Jahr. Das Projekt wird in der Weisung als «zwingend notwendige Investition», um den Betrieb des ewz sowie die Versorgungssicherheit der Stadt Zürich mittel und langfristig zu gewährleisten, bezeichnet. Bei der Nutzerseite sind Aspekte wie die eingesparten Mietzinsen zu erwähnen, den Ertrag aus der Fotovoltaikanlage, Einsparungen bei der Logistik oder der Entfall von Ersatzinvestitionen. Die Ausgaben sind anteilmässig im Budget 2020 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2020 bis 2023 vorgemerkt. Die Volksabstimmung ist noch im Mai vorgesehen, die Ausführung erfolgt gestaffelt; von 2021 bis 2022 das Zentrallager und von 2023 bis 2025 das Hauptgebäude und der Mühleweg. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig die Zustimmung zum Objektkredit. Nur bezüglich der öffentlichen Restauration im Erdgeschoss gab es kleine Differenzen. Aus Sicht der Mehrheit wäre es höchst unklug, bereits heute auf eine mögliche Öffnung der Cafeteria zu verzichten. Die Planung und die spätere Ausführung erlauben ohne weiteres auch die öffentliche Variante mitzudenken und vorzubereiten. Ich wage die Prognose, dass eine Öffnung günstiger zustande kommt, als wenn wir solche Ideen später nachrüsten müssten. Das ewz hätte nichts gegen ein öffentliches Café einzuwenden. Ein öffentliches Café würde auch das Trauerspiel beenden, das bei der Planung des Pfingstweidparks bekanntlich eine solche Einrichtung verhinderte. Die Mehrheit lehnt den Änderungsantrag der GLP deshalb ab.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag:

**Ronny Siev (GLP):** Das ewz-Areal ist gut gelungen. Es kommt zu einer Zentralisierung des ewz, allgemein kürzeren Wegen und die Fremdmieten fallen weg. Es entsteht an der Pfingstweidstrasse, wo sich in den letzten Jahren viel verändert hat, nochmals ein

*neuer architektonischer Fixpunkt, auch wenn er für ein Verwaltungsgebäude ein wenig wuchtig wirkt. Auch auf ökologische Grundsätze wurde mit der intensiven und extensiven Dachbegrünung, Solarpanels, Minergie P, Steckdosen in der Tiefgarage für Elektroautos und der saisonale Rezirkulation des Grundwassers mit der Entnahme und der Rückgabe in entsprechende Brunnen geachtet. Das ist für Zürich etwas ganz Neues und Einmaliges, worauf wir stolz sein können. Unser Änderungsantrag betrifft das öffentliche Restaurant im Erdgeschoss. Die Stadt will in letzter Zeit in jedem neuen Gebäude ein öffentliches Restaurant einbauen. Wir sind aber der Meinung, dass es nicht in jedem neuen öffentlichen Gebäude ein Restaurant braucht. Am Helvetiaplatz mag ein Restaurant Sinn machen. Beim Werdhochhaus ist es enttäuschend, dass das Restaurant nicht auf dem Dach, sondern im Erdgeschoss liegt, wo es private Restaurants in der Umgebung konkurriert. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, einen Gastronomiebetrieb für die Öffentlichkeit zu betreiben. Eine Pacht von der Stadt ist meistens viel billiger als von Privaten, was zu einem Wettbewerbsvorteil führt. Das Restaurant im ewz soll nur zu Bürozeiten geöffnet sein. Wenn die Pfingstweidstrasse aber in Zukunft auch am Abend und am Wochenende besser genutzt wird, will man die Öffnungszeiten sicher auch auf den Abend und das Wochenende ausweiten. Längere Öffnungszeiten könnten dann auch zu höheren Folgekosten führen. Zusätzlich müsste man das entsprechende Gebiet umzonen. Ob das wirklich geschieht, können wir heute noch nicht wissen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Gastronomiebetrieb gar nicht möglich. Deshalb sind wir dagegen, dass man das Café in die Weisung nimmt. Es braucht an diesem Ort kein öffentliches Café und ich danke für die Unterstützung des Änderungsantrags.*

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

**STR Michael Baumer:** *Das Projekt Herdern bringt grossen Nutzen für das ewz. Das ewz verfolgt die Standortstrategie, sich auf die zwei Standorte Oerlikon und Herdern zu konzentrieren. Das ermöglicht das Aufgeben von teuren Fremdmieten und eine nähere Zirkulation von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Davon wird vor allem der Geschäftsbereich Netz, der in der Herdern liegen wird, stark profitieren. Die Logistik an diesem Ort wird für den Geschäftsbereich Netz stark verbessert und es entstehen neue Möglichkeiten, die man mit den heutigen Gebäuden so nicht umsetzen könnte. Hier gelang ein städtebaulicher Wurf, der mit der zukunftsweisende Minergieversorgung gut umgesetzt wird. Das Areal soll aber auch geöffnet werden und insbesondere der neue Mühleweg ermöglicht, dass man vom Pfingstweidpark Richtung Toni-Areal flanieren kann. Das Restaurant würde eine Öffnung zum Pfingstweidpark hin ermöglichen. Zum jetzigen Zeitpunkt könnte man bei der Planung mit wenig Kosten eine Möglichkeit erschaffen. Der Gemeinderat gab uns 2019 den Auftrag, das so zu planen. Das ewz würde ein solches Restaurant gerne umsetzen. Es gibt in der Gegend ausserdem nicht sehr viele private Restaurants. Das Projekt ist eine gute Sache für das ewz, aber auch für Zürich und ermöglicht mehr Grünflächen, mehr Bäume und eine gute Energieversorgung.*

Änderungsantrag

Die Mehrheit der SK TED/DIB beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK TED/DIB beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für die Optimierung des Areals Herdern und des Werkhofs des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich wird ein Objektkredit in Höhe von Fr. 167 440 000.– bewilligt. Auf die Planung einer öffentlichen Gastronomienutzung wird verzichtet.

Mehrheit: Markus Kunz (Grüne), Referent; Präsident Matthias Probst (Grüne), Vizepräsident Michael Kraft (SP), Marianne Aubert (SP), Niyazi Erdem (SP), Elisabeth Schoch (FDP), Roger Tognella (FDP), Michel Urben (SP), Sebastian Vogel (FDP)  
Minderheit: Ronny Siev (GLP), Referent; Guido Hüni (GLP)  
Enthaltung: Olivia Romanelli (AL) i. V. von Andreas Kirstein (AL), Dubravko Sinovcic (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 92 gegen 13 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) zu.

#### Schlussabstimmung

Die SK TED/DIB beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

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

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 115 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Optimierung des Areals Herdern und des Werkhofs des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich wird ein Objektkredit in Höhe von Fr. 167 440 000.– bewilligt.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

#### 2193. 2020/13

##### **Postulat von Markus Kunz (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) vom 15.01.2020: Planung einer möglichst vollständigen Fassadenbegrünung für die neue Bobinenhalle auf dem ewz-Areal Herdern**

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

**Markus Kunz (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2110/2020): *Wir beantragen Ihnen mit diesem Postulat die möglichst vollständige Begrünung des Zentrallagers. Das ewz-Areal liegt zwischen zwei sehr wichtigen Lebensräumen mit einer hohen Artenvielfalt – dem Limmatraum und dem SBB-Gleisraum. Zwischen den beiden Lebensräumen sind raumplanerisch eigentlich Vernetzungskorridore vorgesehen. Einer würde genau durch das Areal hindurchführen. Auch im Freiraumkonzept ist vorgesehen, dass die beiden Gebiete vernetzt sind. Man kann aber unschwer feststellen, dass zwischen den Gebieten alles zubetoniert ist. Aus Sicht eines Froschs ist das problematisch. Das ewz gibt sich grosse Mühe auf dem Areal doch etwas zu begrünen, aber es ist offensichtlich, dass es sich um einen zubetonierten Werkhof und nicht um eine Wiese und nicht um ein Biotop handelt. Wir versuchen deshalb etwas Schadensbegrenzung vorzunehmen, indem man ein geeignetes Gebäude vollflächig begrünt. Das Zentrallager hat kaum Fenster und ist von der Fassadengestaltung her geeignet. Mit einer*

*möglichst vollflächigen Begrünung werden wir den Tieren zwar kein Paradies bescheeren, aber doch eine Insel mehr, um sich von Gebiet zu Gebiet fortzubewegen. Letztlich können wir in der Stadt nicht viel mehr als das anbieten. Verschiedene Parteien sprachen auch schon in anderen Zusammenhängen über die Fassadenbegrünung. Wir glauben, dass hier das passende Objekt vorhanden ist, um die Fassadenbegrünung auszuprobieren.*

**Dubravko Sinovcic (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 29. Januar 2020 gestellten Ablehnungsantrag: *Wir sind nur wegen den Kosten, der Bauweise und dem Nutzen der Begrünung kritisch. Zum wiederholten Mal haben wir heute ein Projekt mit Kosten vorliegen, das zur Volksabstimmung kommen wird und das die Grünen mit Zusatzausbauten weiter verteuern wollen, die dem Stimmvolk aber vorenthalten werden. Dieses Vorgehen haben wir schon bei diversen anderen Projekten beobachten können. Das Vorgehen ist für uns demokratiepolitisch problematisch. Aus diesem Grund lehnen wir die Weisung ab. Es wäre sinnvoll, wenn Sie ihre Vorstösse in der Diskussion zum Projektierungskredit vorstellen würden und nicht im Nachhinein, wenn das Projekt schon fertig ist.*

Das Postulat wird mit 97 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

#### **2194. 2019/423**

**Weisung vom 02.10.2019:**

**Wasserversorgung, Bau einer Direktverbindung zwischen Limmatzone, Glatt- und Hangzone des Wasserleitungsnetzes der Stadt Zürich, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Für den Bau einer Direktverbindung zwischen Limmatzone, Glatt- und Hangzone des Wasserleitungsnetzes der Stadt Zürich wird ein Objektkredit von Fr. 25 245 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer) bewilligt.

Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2019) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Matthias Probst (Grüne):** *Es wird eine direkte Verbindungsleitung zwischen der Limmatzone, der Glattzone und der Hangzone für die Wasserversorgung der Stadt Zürich gebaut. Dieses strategische Element dient dazu, den Norden von Zürich und die Gemeinden im Glatttal zu versorgen. Die Verbindungsleitung wird mit zwei Pumpwerken gebaut. Das Pumpwerk Milchbuck steht im Schindlergutpark und hat eine Förderleistung von 50 000 Kubikmeter pro Tag. Im Schindlergut wird zusätzlich auch eine Travostation und auf Wunsch des Quartiers eine Züri-WC-Anlage gebaut. Das andere Pumpwerk Strickhof hat eine Förderleistung von 25 000 Kubikmeter pro Tag. Der Rohrleitungsbau zwischen den drei Zonen und eine interne Glasfaserverbindung für die Wasserversorgung werden mehr oder weniger unterirdisch gebaut. Was man am Ende sehen wird, sind die beiden Aufbauten im Schindlergutpark und im Milchbuck. Der grösste Teil befindet sich unter dem Park und es müssen für das Vorhaben deshalb auch keine Bäume gefällt werden. Der Kanton übernimmt voraussichtlich zehn Prozent des Objektkredits*

*von 25 Millionen Franken. Da man die Direktverbindung hauptsächlich für die Versorgungssicherheit der Gemeinden in Zürich Glatttal baut, dürften der Kanton oder die Anrainergemeinden durchaus etwas mehr daran zahlen. Nichtsdestotrotz ist es eine gute Investition. Von den 25 Millionen Franken sind 500 000 Franken vom ewz für die Trastation und 300 000 Franken für das Züri-WC im Park geplant. Es werden jährliche Folgekosten von 1,6 Millionen Franken anfallen, davon 600 000 Franken für den Unterhalt und eine Million Franken für Abschreibungen der Investitionsbeiträge. Die Verbindungsleitung ist eine gute Investition für unsere Wasserversorgung und ist strategisch relevant.*

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

**STR Michael Baumer:** *Es geht hier um eine sehr zentrale Infrastrukturenweiterung. Wir verbinden das Glatttal direkt mit dem Limmattal und leisten einen massiven Beitrag in die Versorgungssicherheit der wachsenden Stadt und des wachsenden Glatttals. Es ist aber auch eine Möglichkeit, unsere Infrastrukturen zu erneuern und die Versorgungssicherheit sicherzustellen. Der grösste Teil des Rohrs wird im existierenden Milchbuckeltunnel unter der Fahrbahn eingezogen, wo das Loch bereits vorhanden ist. Der Wasserversorgungsbau ist ein Beitrag an die Versorgungssicherheit, aber auch ein Beitrag, um Wasser zu sparen. Es braucht nämlich weniger Wasser, wenn man das Wasser nicht weiter hoch als nötig pumpen muss. Mit dem Züri-WC kann zudem ein lang gehegter Wunsch des Quartiers erfüllt werden. Wir sprachen auch beim Schindlergutpark über Fassadenbegrünungen und prüfen, ob diese möglich sind.*

Schlussabstimmung

Die SK TED/DIB beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats

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

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 112 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für den Bau einer Direktverbindung zwischen Limmattalzone, Glatt- und Hangzone des Wasserleitungsnetzes der Stadt Zürich wird ein Objektkredit von Fr. 25 245 000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer) bewilligt.

Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2019) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

## E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### 2195. 2020/53

#### **Motion von Martin Götzl (SVP) und Thomas Schwendener (SVP) vom 05.02.2020: Umnutzung der Parzelle SE 6363 (Zihlacker) zur Behebung der Kapazitätsengpässe für Sporttreibende**

Von Martin Götzl (SVP) und Thomas Schwendener (SVP) ist am 5. Februar 2020 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Umnutzung der Parzelle SE 6364 (Zihlacker) vorsieht.

Die Fläche der Parzelle SE 6364, welche aktuell gemäss BZO eine W4 ist und eine temporäre Siedlung für Asylsuchende ist, sollen mit der Eichrain-Sportstätte verbunden werden. Sie soll entsprechend umgezont, ausgebaut und so für Sporttreibende nutzbar gemacht werden.

Begründung:

Sportvereine und Sporttreibende in der Stadt Zürich benötigen Infrastruktur. Im Zuge des unnatürlichen Bevölkerungswachstums der Stadt Zürich gibt es bei der Infrastruktur verschiedener Sportarten Kapazitätsengpässe. Es werden beispielsweise für Fussballspielende mehrere neue Fussballfelder und Garderobenräume benötigt.

Eine Folge dieser Kapazitätsengpässe ist, dass zahlreiche Sportklubs in Folge von Kapazitätsengpässen in die Agglomerationsgemeinden ausweichen müssen, um ihren Sport ausüben zu können.

Im Zihlacker wurden temporäre Asylunterkünfte erstellt. Die zugemietete Messehalle 9 wird hingegen nicht mehr als Asylunterkunft genutzt und kann als Ersatz für den Zihlacker verwendet werden. Zudem ist das vom Stimmvolk bejahte Bundesasylzentrum eröffnet und somit sind entsprechende Unterkunftsmöglichkeiten vorhanden.

Mitteilung an den Stadtrat

### 2196. 2020/54

#### **Postulat von Barbara Wiesmann (SP), Raphaël Tschanz (FDP) und 14 Mitunterzeichnenden vom 05.02.2020: Erstellung des zusätzlichen Eisfelds beim Sportzentrum Heuried**

Von Barbara Wiesmann (SP), Raphaël Tschanz (FDP) und 14 Mitunterzeichnenden ist am 5. Februar 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie und unter welchen Kostenfolgen auf dem ehemaligen zweiten aussen liegenden Eisfeld des Sportzentrums Heuried ein weiteres Eisfeld erstellt werden kann, das prioritär der Bevölkerung und den Schulen zur Verfügung stehen soll. Dabei soll auch synthetisches Eis in Betracht gezogen werden.

Begründung:

Schlittschuhlaufen und Eishockeyspielen sind bei der Bevölkerung sehr beliebt. Wie der schriftlichen Anfrage 2019/330 entnommen werden kann, ist gemäss der Raumbedarfsstrategie (RBS) Sport und den Rückmeldungen der entsprechenden Vereine der Bedarf der Eislauf- und Eishockeyvereine sowie der Bevölkerung für Eisfelder nicht gedeckt. Auch auf Grund der Rückmeldungen aus der Bevölkerung sowie von den Eissportvereinen besteht grosser Bedarf nach einem weiteren Eisfeld. Kein anderer Ort bietet sich mehr an, als die Erweiterung der bestehenden Eissportanlage im Heuried. Dies dürfte sowohl kostengünstiger und betrieblich zweckmässiger sein als der Bau einer neuen Kunsteisbahn an einem anderen Standort.

Beim Bau des Sportzentrums Heuried stellte synthetisches Eis keine Option dar, da kein Eisfeld lediglich dem Publikum zur Verfügung gestellt werden konnte. Da mit dem weiteren Feld die Konstellation ändert,

bitten wir ein synthetisches Eisfeld ebenfalls in Betracht zu ziehen und damit eine möglichst nachhaltige Option zu favorisieren.

Mitteilung an den Stadtrat

**2197. 2020/55**

**Postulat von Stefan Urech (SVP) und Urs Helfenstein (SP) vom 05.02.2020:  
Permanente Würdigung von Jakob «Köbi» Kuhn**

Von Stefan Urech (SVP) und Urs Helfenstein (SP) ist am 5. Februar 2020 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie eine permanente Würdigung von Jakob «Köbi» Kuhn erreicht werden kann, wie z.B. durch eine Skulptur oder eine andere Art der Wertschätzung.

Begründung:

Köbi Kuhn kam 1943 in Zürich zur Welt, wuchs in Zürich-Wiedikon auf und verbrachte einen Grossteil seines Lebens in unserer Stadt, insbesondere auch die letzten Jahre.

Wie kein anderer Zürcher hat er den schweizerischen Fussball während einer sehr langen Zeit geprägt und gefördert.

Als «Köbi National» war er in den 60er und 70er-Jahren das Idol vieler Zürcherinnen und Zürcher. Von 1960 bis 1977 spielte er durchgehend für den FC Zürich und von 1962 bis 1976 für die schweizerische Fussballnationalmannschaft. 1983 und 1984 trainierte er den FC Zürich, von 1995 bis 2001 die schweizerische U21-Herren-Fussballnationalmannschaft und von 2001 bis 2008 die schweizerische Herren-Fussballnationalmannschaft.

In Köbi Kuhns aktiver Zeit konnte der FC Zürich viele Erfolge feiern: Der FCZ gewann 6-mal die Schweizer Meisterschaft und 5-mal den Schweizer Cup.

Als schweizerischer Nationaltrainer qualifizierte sich Köbi Kuhn mit der Nationalmannschaft für die Fussball-Europameisterschaft 2004 und die Fussball-Weltmeisterschaft 2006.

Der Bekanntheitsgrad und die Popularität von Köbi Kuhn reicht aber weit über den engeren Kreis der Fussball-Begeisterten hinaus, weshalb eine Würdigung seiner Leistung durch eine offizielle permanente Würdigung angebracht wäre.

Mitteilung an den Stadtrat

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

**2198. 2020/56**

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Elisabeth Schoch (FDP), Corina Ursprung (FDP) und 35 Mitunterzeichnenden vom 05.02.2020:  
Abschreibung für das Bettenhaus im Triemlispital, Hintergründe zum Zeitpunkt der Abschreibung und zum Prozess zur Festlegung der Abschreibungssumme sowie Darlegung des Projektplans zur Vorlage der Entscheidungsgrundlagen einer Eignerstrategie**

Von Elisabeth Schoch (FDP), Corina Ursprung (FDP) und 35 Mitunterzeichnenden ist am 5. Februar 2020 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Am 22. Januar 2020 informierte der Stadtrat über einen auf den 1. Januar 2019 rückwirkenden Abschreiber für das Bettenhaus im Triemlispital in der Höhe von 175,686 Millionen Franken. Im November 2017 zog der Stadtrat die Weisung betreffend der Eckwerte Spitälerstrategie zurück, mit dem Versprechen, bis Ende 2018 die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für die Eignerstrategie über Rechtsform bis zur Kapitalisierung, Kooperationskonzept und Unternehmensstrategie zu erarbeiten und dem Gemeinderat entsprechende Anträge zu stellen. Bis zum heutigen Tag wurde dieses Versprechen nicht eingehalten.

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

1. Warum entschied der Stadtrat erst jetzt über diese rückwirkende Abschreibung? Warum wurde der Auftrag zur Neubewertung erst 2019 erteilt? Die Fakten waren schon lange bekannt, so sprach die abtretende Stadträtin bereits 2017 von 500 Millionen Franken, welche abgeschrieben werden müssten.
2. Weiter stellt sich die Frage, wie sich der Prozess für die Festlegung der Abschreibungssumme gestaltete (terminliche Abfolge)? Warum konnte dieser Prozess nicht bereits im 2017 angestossen werden und spätestens Ende 2018 abgeschlossen und im ordentlichen Budget berücksichtigt werden?
3. Sind weitere Abschreibungen bei den Stadtspitälern zu erwarten? Wenn ja, wie hoch werden diese geschätzt? Falls dazu keine Angaben gemacht werden können, bitten wir um Auflistung der kritischen Anlagen, welche eine aktuelle Bewertung noch verunmöglichen, jedoch risikobehaftet sind.
4. Warum ist der Stadtrat seiner Ankündigung, dem Gemeinderat die Entscheidungsgrundlagen noch bis Ende 2018 zu unterbreiten, nicht nachgekommen? Gab und gibt es dazu einen Projektplan mit Meilensteinen? Wenn ja, bitte um Darlegung des Projektplanes, der Meilensteine sowie des aktuellen Projektstandes mit Begründung der Abweichungen. Wenn nein, bitte um Erklärung eines in diesem Falle doch sehr fragwürdigen Vorgehens ohne Projektplan bei einem solch enorm wichtigen Projekt.
5. Welche Nachteile hätten Stadt und Spitäler zu gewärtigen, wenn die Ausgliederung jetzt angegangen würde und nicht auf die nächste Legislaturperiode hinausgeschoben würde? Bitte um Auflistung sämtlicher Pro- und Contra-Argumente, welche zum Entscheid des bisherigen Hinauszögerns geführt haben.
6. Wie wird sichergestellt, dass mit der neuen Legislaturperiode und dann neu zusammen gestellten Stadtrat, das Projekt weitergeführt und zum Abschluss gebracht werden kann? Wie wird eine weitere Verzögerung verhindert?
7. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass der ausserordentlich herausfordernden Aufgabe der Oberaufsicht über die Spitäler und der strategischen Ausrichtung genügend Rechnung getragen wird? Wie stellt der Stadtrat die Corporate Governance sicher? Wie stellt der Stadtrat die nötige Fachkompetenz sicher, welche den anderen Spitälern in Form eines austarierten Spitalrates zur Seite gestellt wird? Wie stellt der Stadtrat die nötigen Kenntnisse des Marktes, genügend Zeit und Aufmerksamkeit sowie Entscheidungsgeschwindigkeit sicher, um den Stadtspitälern ein fähiger Sparringspartner zu sein?
8. Welche Lehren zieht der Stadtrat heute aus der Situation, dass 176 Mio. Steuergelder abgeschrieben werden müssen? Hat der Stadtrat eine rückwirkende Analyse vorgenommen, wie in Zukunft solche Fehlinvestitionen vermieden werden? Welche Erkenntnisse und Massnahmen wurden aus einer allfälligen Analyse beschlossen?

Mitteilung an den Stadtrat

**2199. 2020/57**

**Schriftliche Anfrage von Marcel Bührig (Grüne), Karin Meier-Bohrer (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 05.02.2020:**

**Ortung von Personen durch die Einsatzleitzentralen bei Notrufen, Einsatz technischer Hilfsmittel für die Ortung von anrufenden Personen und Überschreitung der Hilfsfrist aufgrund unklarer Angaben zum Einsatzort sowie Bestrebungen für eine automatische Ortung auf nationaler oder kantonaler Ebene**

Von Marcel Bührig (Grüne), Karin Meier-Bohrer (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden ist am 5. Februar 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In den letzten Jahrzehnten hat sich die persönliche Kommunikation der Menschen stark gewandelt, anstatt schnurgebundene Heimtelefone besitzt heute ein Grossteil der Bevölkerung eines oder mehrere Mobiltelefone. Die Stadt Zürich verfügt über zwei Einsatzleitzentralen (117 der Stadtpolizei und 144/118 von Schutz und Rettung), welche Notrufe aus der Bevölkerung entgegennehmen. Vor allem bei Mobiltelefonen stellt sich das Problem, dass die Person, die den Notruf gewählt hat, wissen muss, wo sie sich befindet. Seit mehreren Jahren gibt es die Möglichkeit, dass der/die Calltaker\*in der anrufenden Person ein SMS schickt, welches der ELZ (Einsatzleitzentrale) erlaubt, das Mobiltelefon zu orten. Ebenfalls gibt es Apps für Smartphones von verschiedenen Anbietern (z.B. «Echo 112»), welche die Ortung erlauben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen, jeweils aufgeschlüsselt auf die beiden Einsatzleitzentralen und die jeweils gewählte Notrufnummer. Die Fragen beziehen sich in der Regel auf das letzte Jahr.

1. Wie viele Alarmierungen erreichten die beiden Einsatzleitzentralen letztes Jahr per Mobiltelefon? Wie gross ist der Anteil relativ zu der Gesamtanzahl Alarmierungen? Wie entwickelte sich diese Zahl in den letzten 10 Jahren?
2. Wie oft konnten die Calltaker den Einsatzort aufgrund der Angaben der anrufenden Person nicht genau bestimmen?
3. Wie oft wurde von der Einsatzleitzentrale eine SMS geschickt, um eine Ortung zu ermöglichen? In wie vielen Fällen war die Ortung erfolgreich?
4. Wie oft wurden zur Ortung andere technische Möglichkeiten genutzt, wie z.B. die App «Echo 112»?
5. Wie oft wurde die Hilfsfrist von 10 Minuten bei Einsätzen der Feuerwehr von Schutz und Rettung überschritten, weil die Angaben zum Einsatzort unklar oder unpräzise waren? Falls ermittelbar, wie oft wurde die Hilfsfrist im kompletten Dispositionsgebiet der ELZ für die Feuerwehr (inkl. Neunforn TG) überschritten, aufgrund unklarer oder unpräziser Angaben zum Einsatzort?
6. Wie oft wurde die Hilfsfrist von 10 Minuten bei Einsätzen des Rettungsdienstes von Schutz und Rettung überschritten, weil die Angaben zum Einsatzort unklar oder unpräzise waren (inkl. Einsätze in den Vertragsgemeinden)? Wie oft handelte es sich dabei um Einsätze der Kategorie A (Vitale Gefährdung)? Falls ermittelbar, wie oft wurde die Hilfsfrist im kompletten Dispositionsgebiet der ELZ für den Sanitätsnotruf überschritten, aufgrund unklarer oder unpräziser Angaben zum Einsatzort? Wie oft handelte es sich dabei um Einsätze der Kategorie A?
7. Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit einer automatischen Ortung von Mobiltelefonen bei Anruf auf eine Notrufnummer?
8. Gab es in den letzten Jahren Bestrebungen des Stadtrats, ob auf nationaler oder kantonaler Ebene, eine automatische Ortung zu ermöglichen?

Mitteilung an den Stadtrat

**2200. 2020/58**

**Schriftliche Anfrage von Susanne Brunner (SVP) und Roberto Bertozzi (SVP) vom 05.02.2020:**

**Werbekampagne «Mis Züri. Mis Spital.» für das Stadtspital Waid und Triemli, Höhe der Gesamtkosten der Kampagne und Beurteilung der Werbung vor dem Hintergrund der Überkapazitäten im Kanton und einer möglichen Wirkung als Kostentreiber im Gesundheitswesen**

Von Susanne Brunner (SVP) und Roberto Bertozzi (SVP) ist am 5. Februar 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Mit dem Claim «Mis Züri. Mis Spital.» schaltete die Stadt Zürich im Sommer 2019 über mehrere Wochen hinweg eine reich bebilderte Werbekampagne für das Stadtspital Waid und Triemli. Die Werbung war sowohl im öffentlichen Raum als auch auf online-Medien zu sehen.

Im Zusammenhang mit dieser Image-Kampagne für das Stadtspital Waid und Triemli bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch belaufen sich die Gesamtkosten für diese Werbekampagne?
2. Wie beurteilt der Stadtrat den Umstand, dass die Gesamtheit der Spitäler im Kanton Zürich im stationären Bereich an Überkapazitäten leidet mit der Vereinbarkeit von Werbeausgaben für ein einzelnes Spital?
3. Spitäler finanzieren sich aus dem KVG-Obligatorium und aus Steuergeldern. Letztlich kommt für beides der Steuerzahler auf. Wie beurteilt der Stadtrat diese Kosten, die der Steuerzahler tragen muss, in Anbetracht der Überkapazitäten im Kanton Zürich?
4. Mit der Werbekampagne für das Stadtspital generiert der Stadtrat mehr teure Notfälle, indem die Kampagne in den Köpfen der Bürger verfestigt, dass sie direkt die Notfallstation eines Spitals aufsuchen sollen, wenn ein Malheur passiert oder ein Krankheitsfall eintritt. Wie beurteilt der Stadtrat sein Handeln als Kostentreiber im Gesundheitswesen?
5. Ist der Stadtrat bereit, künftig auf solche Werbekampagnen zu verzichten? Sollen nicht eher das Ärtztelefon oder der Gang zum Hausarzt propagiert werden als Wege, die Gesundheitskosten zu senken?

Mitteilung an den Stadtrat

**2201. 2020/59**

**Schriftliche Anfrage von Matthias Probst (Grüne) vom 05.02.2020:  
Verweigerte Badebewilligung in öffentlichen Brunnen im Rahmen der Wellness-  
wochen im Theater Neumarkt, Hintergründe zum allfälligen Badeverbot in den  
städtischen Brunnen auch mit Blick auf ähnliche Aktionen in Basel**

Von Matthias Probst (Grüne) ist am 5. Februar 2020 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Im Theater Neumarkt finden zur Zeit mit «Wellness Retrotopia» Wellnesswochen statt. Sie dachten sich, da das Leben sonst genügend Strapazen bietet, darf das Theater auch mal einfach nur schön sein und Spass machen. Soweit so gut. Nun kamen sie auf die Idee, die BrunnenheizerInnen aus Basel einzuladen. Diese heizen professionell öffentliche Brunnen auf Badetemperatur auf. Das machen sie mit einem Holzofen und mit einer Pumpe, die mit Pedalen betrieben wird. Danach wird der Brunnen der Öffentlichkeit zum Baden frei gegeben.

Organisiert sind die BrunnenheizerInnen im «pro fontaines chaudes», dem Schweizer Verband für BrunnenheizerInnen.

Da das Theater Neumarkt eingeladen hatte, musste die ganze Sache natürlich offiziell bewilligt werden, was vom Stadtrat abgelehnt wurde. Die Begründung lässt aufforchen. Da steht geschrieben: Die Brunnen in der Stadt Zürich seien nicht zum Baden gedacht. Das lässt doch einige Fragen offen und lässt auch am historischen Verständnis des Stadtrates zweifeln.

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

1. Ist es verboten, in den Brunnen der Stadt Zürich zu baden?
2. Wie kommt der Stadtrat auf die Idee, dass die Brunnen nicht zum Baden gedacht sind?
3. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass Brunnen in der Stadt Zürich gebaut wurden, um die Bevölkerung mit Trinkwasser zu versorgen und zum Waschen von Kleidern und Körper?
4. In Basel ist das Baden in Brunnen offenbar kein Problem, solange die Nachtruhe gewährt bleibt. Was ist der Unterschied zu Zürich? Sind wir einfach langweiliger?

Mitteilung an den Stadtrat

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

**2202. 2019/432**

**Schriftliche Anfrage von Thomas Schwendener (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom  
02.10.2019:  
Religiös motivierte Drohung auf dem Pausenplatz des Schulhauses Schauenberg,  
getroffene Massnahmen bezüglich Strafanzeige, Rayonverbote, Sicherheitskon-  
zepte oder Notfallszenarien**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 53 vom 22. Januar 2020).

- 2203. 2019/433**  
**Schriftliche Anfrage von Ezgi Akyol (AL), Luca Maggi (Grüne) und 21 Mitunterzeichnenden vom 02.10.2019:**  
**Betreuung der unbegleiteten minderjährigen Asylsuchenden (MNA), Berichte und Empfehlungen im Zusammenhang mit der Aufsicht der MNA-Einrichtungen der AOZ durch die kantonale Sicherheitsdirektion sowie Verantwortung der Stadt für die Einhaltung der Kinderschutzkonvention und die Respektierung der Rechte der Kinder und Jugendlichen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 74 vom 29. Januar 2020).

- 2204. 2019/448**  
**Schriftliche Anfrage von Natascha Wey (SP) und Anjushka Früh (SP) vom 23.10.2019:**  
**Verweigerung der Mitgliedschaft für Frauen durch die Rudersektion des Grasshopper Clubs, Angaben über die Verträge zur Landnutzung sowie Möglichkeiten für die Anpassung der Bedingungen betreffend Geschlechtergerechtigkeit bei einer allfälligen Vertragsverlängerung**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 51 vom 22. Januar 2020).

- 2205. 2019/449**  
**Schriftliche Anfrage von Dominique Zygmunt (FDP), Alexander Brunner (FDP) und 18 Mitunterzeichnenden vom 23.10.2019:**  
**Sitzverlegungen von Unternehmen, Angaben über die zu- und wegziehenden Unternehmen und deren Gründe sowie Beurteilung der Rahmenbedingungen und der Attraktivität für international tätige Technologieunternehmen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 68 vom 29. Januar 2020).

- 2206. 2019/451**  
**Schriftliche Anfrage von Derek Richter (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 23.10.2019:**  
**Unterkunft «Better Shelter» für Asylbewerbende in Zürich-Oerlikon, Anzahl einquartierter Asylbewerberinnen und -bewerber während dem Betrieb und Angaben über die Produktion und Entsorgung oder den Verkauf der «Better Shelter» sowie Bilanz betreffend Kosten für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 54 vom 22. Januar 2020).

- 2207. 2018/88**  
**Weisung vom 07.03.2018:**  
**Amt für Städtebau, Öffentlicher Gestaltungsplan «Thurgauerstrasse Teilgebiet B Schule/Quartierpark», Zürich-Seebach, Festsetzung**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 20. November 2019 ist am 27. Januar 2020 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 12. Februar 2020.

**2208. 2019/242**

**Weisung vom 05.06.2019:**

**Liegenschaften Stadt Zürich, Wohnhaus Magnusstrasse 27, Quartier Aussersihl, Kauf ins Verwaltungsvermögen, Objektkredit, Projektierungskredit, Nachtragskredit**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 20. November 2019 ist am 27. Januar 2020 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 12. Februar 2020.

**2209. 2019/235**

**Weisung vom 23.05.2019:**

**Amt für Städtebau, privater Gestaltungsplan «Areal Hardturm – Stadion» mit Umweltverträglichkeitsprüfung, Zürich-Escher Wyss, Kreis 5**

Gegen den Gemeinderatsbeschluss Nr. 1786 vom 23. Oktober 2019 bezüglich Privater Gestaltungsplan «Areal Hardturm – Stadion» mit Umweltverträglichkeitsprüfung, Zürich-Escher Wyss, Kreis 5 (Dispositivziffern 1–4), veröffentlicht im Städtischen Amtsblatt vom 30. Oktober 2019, hat die IG Freiräume Zürich West das Volksreferendum ergriffen.

In Anwendung von § 127 in Verbindung mit §§ 143 und 158 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR), hat der Stadtrat am 29. Januar 2020 beschlossen:

Das Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss Nr. 1786 vom 23. Oktober 2019 betreffend Privater Gestaltungsplan «Areal Hardturm – Stadion» mit Umweltverträglichkeitsprüfung, Zürich-Escher Wyss, Kreis 5 (Dispositivziffern 1–4) ist zustande gekommen.

Nächste Sitzung: 26. Februar 2020, 17 Uhr.