

## **Substanzielles Protokoll 49. Sitzung des Gemeinderats von Zürich**

Mittwoch, 31. Mai 2023, 17.00 Uhr bis 22.14 Uhr, im Rathaus Hard  
in Zürich-Aussersihl

---

Vorsitz: Präsidentin Sofia Karakostas (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretariat Simon Kälin-Werth (Grüne)

Substanzielles Protokoll: Matthias Wettach

Anwesend: 120 Mitglieder

Abwesend: Walter Anken (SVP), Isabel Garcia (FDP), Claudia Rabelbauer (EVP), Michele Romagnolo (SVP), Sven Sobernheim (GLP)

---

Der Rat behandelt aus der von der Präsidentin erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

1. Mitteilungen
2. [2023/236](#) \* Weisung vom 17.05.2023: VHB  
Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Vogtsrain, Erweiterung, VSS  
Projektierungskredit
3. [2023/207](#) \* Postulat von Anna Graff (SP) und Dr. Frank Rühli (FDP) vom VGU  
E 19.04.2023:  
Schaffung einer Einheit für Impfungen als Teil der Fachstelle  
Pandemievorsorge
4. [2023/209](#) \* Postulat von Islam Alijaj (SP), Karin Weyermann (Die Mitte) und STP  
E 1 Mitunterzeichnenden vom 19.04.2023:  
Gewährleistung eines attraktiven Weiterbildungsangebots für  
städtische Angestellte zur Inklusion durch Menschen mit  
Behinderungen
5. [2023/204](#) Beschlussantrag der SP-, Grüne-, AL-, GLP- und Die Mitte/  
EVP-Fraktion vom 19.04.2023:  
Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Einführung eines Stimm-  
und Wahlrechts in den Gemeinden für Menschen mit einer  
Beistandschaft
6. [2022/687](#) Weisung vom 21.12.2022: VHB  
Immobilien Stadt Zürich, Ersatzneubau der Schulanlage VSS  
Triemli B und C und Erweiterung der Schulanlage In der Ey,  
neue einmalige Ausgaben, Erstellung von Provisorien, Zusatz-  
kredit zum Projektierungskredit

- |     |                          |     |  |     |
|-----|--------------------------|-----|--|-----|
| 7.  | <a href="#">2023/213</a> | E/A | Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 19.04.2023:<br>Einrichtung einer attraktiven Veloinfrastruktur auf den Schul- und Sportanlagen Triemli und In der Ey  | VHB |
| 8.  | <a href="#">2023/214</a> | E/A | Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 19.04.2023:<br>Erhalt der Spielwiese vor dem Kindergarten In der Ey mittels Auslagerung der geplanten Pflichtparkplätze für das Neubau- und Erweiterungsprojekt der Schulen Triemli und In der Ey | VHB |
| 9.  | <a href="#">2023/243</a> | E   | Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 24.05.2023:<br>Reduzierung der Parkplätze auf dem Schulareal Triemli/In der Ey auf ein Minimum unter Anwendung des erstellten Mobilitätskonzepts für eine autoarme Nutzung                        | VHB |
| 10. | <a href="#">2022/454</a> |     | Weisung vom 21.09.2022:<br>Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts betreffend Fringe Benefits (Lohnnebenleistungen)  | FV  |
| 11. | <a href="#">2023/189</a> | E/A | Postulat von Martin Busekros (Grüne) und Yves Henz (Grüne) vom 05.04.2023:<br>Fringe Benefits, Integration eines Abonnements zur Nutzung eines stationsgebundenen Veloverleihsystems bei den Mobilitätsbeiträgen   | FV  |
| 12. | <a href="#">2023/211</a> | A   | Postulat von Martin Götzl (SVP) und Isabel Garcia (FDP) vom 19.04.2023:<br>Beschränkung des Anstiegs der Lohnkosten der Stadt ab 2024 auf das Bevölkerungswachstum   | FV  |
| 13. | <a href="#">2023/215</a> | A   | Postulat von Serap Kahriman (GLP) und Martin Götzl (SVP) vom 19.04.2023:<br>Beschränkung des Stellenwachstums der Stadt ab 2024 auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum   | FV  |
| 14. | <a href="#">2022/569</a> | A   | Postulat von Michael Schmid (AL) und Anna Graff (SP) vom 16.11.2022:<br>Sensibilisierung der Stadtpolizei betreffend Veloverkehrssicherheit  | VSI |
| 15. | <a href="#">2023/34</a>  | E/A | Postulat von Urs Riklin (Grüne), Dr. Roland Hohmann (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 25.01.2023:<br>Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen  | VSI |
| 16. | <a href="#">2023/42</a>  | E/A | Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP) vom 01.02.2023:<br>Rasche farbliche Auszeichnung des geplanten Velovorzugsrouten-Netzes mit Fokus auf den Beginn und das Ende von Teilstücken   | VSI |

17. [2022/574](#) E/A Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Michael Schmid (AL) vom 16.11.2022: VSI  
Vortritt für die zu Fuss Gehenden im Kreuzungsbereich der Morgental-, Etzel- und Mutschellenstrasse in Wollishofen
- \* Keine materielle Behandlung

## **Mitteilungen**

Die Mitteilungen der Ratspräsidentin werden zur Kenntnis genommen.

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### **Persönliche Erklärungen:**

Michael Schmid (FDP) hält eine persönliche Erklärung zur im Rat gelebten Praxis betreffend Verzicht von Fraktionserklärungen zu laufenden Geschäften.

Nicolas Cavalli (GLP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Dr. David Garcia Nuñez (AL).

Moritz Bögli (AL) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Michael Schmid (FDP).

Michael Schmid (FDP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Moritz Bögli (AL).

Christine Huber (GLP) hält eine persönliche Erklärung zur Einschränkung des öffentlichen Verkehrs während und nach Fussballspielen.

Dr. Roland Hohmann (Grüne) hält eine persönliche Erklärung zum Begriff «Strommfresergeschäft».

Samuel Balsiger (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Dr. Roland Hohmann (Grüne).

Johann Widmer (SVP) hält eine persönliche zum seinerseits eingereichten offenen Brief an den FCZ-Präsidenten Ancillo Canepa betreffend die Problematik von Sprayereien im Zusammenhang mit Fussballspielen.

Carla Reinhard (GLP) hält eine persönliche Erklärung zu Betty Farbstein-Osterseiter.

Anna-Beatrice Schmalz (Grüne) hält eine persönliche Erklärung zu Anna Vock.

Selina Frey (GLP) hält eine persönliche Erklärung zu Elsa Felicya Gasser-Pfau.

1840. 2023/258

**Erklärung der AL-Fraktion vom 31.05.2023:  
Kritik am vom Stadtrat angekündigten Bericht zur Spitalauslagerung**

Namens der AL-Fraktion verliest Dr. David Garcia Nuñez (AL) folgende Fraktions-  
erklärung:

Spitalauslagerung: Störrisch bleibt der Stadtrat auf seinem Holzweg

In seinem heute angekündigten Bericht untersucht der Stadtrat verschiedene Szenarien, wie der „unternehmerische Handlungsspielraum“ des Stadtspitals Zürichs „unter angemessener demokratischer Mitbestimmung“ erweitert werden kann. Er kommt damit einem dringlichen Postulat von SP, GRÜNE und EVP vom Oktober 2021 nach. Leider wurde diese parlamentarische Auftragsarbeit nicht mit der dazu notwendigen ergebnisoffenen Haltung erledigt. Trotz all den sachlichen Argumenten, die für die demokratische Weiterentwicklung vom Stadtspital in seiner aktuellen Verwaltungsform sprechen, verkündet der Stadtrat bei seiner ursprünglichen, aber längst überholten Einschätzung: Die Auslagerung vom Stadtspital aus der Stadtverwaltung sei das einzige Instrument, dass die Zukunft des Hauses, und damit der städtischen Gesundheitsversorgung garantiere. Damit zerschellen die naiven Hoffnungen jener Parteien, welche im Berichtspostulat eine Möglichkeit sahen, ihre Ambivalenz gegenüber der Spitalauslagerung zu überwinden. Diese Arbeit kann nur eine kontinuierliche Analyse der Fakten schaffen.

Fakt ist, dass sich die finanzielle Situation des Stadtspitals in den letzten 6 Jahren dank verschiedenen gemeinderätlichen Interventionen stabilisiert, jedoch nicht gänzlich gelöst hat. Jahr für Jahr schreibt das Stadtspital ein Defizit, welches viel mit der unterdotierten Fallpauschalen und wenig mit seiner Rechtsform zu tun hat. Fakt ist, dass trotz verzerrten Behauptungen seitens des Stadtrats das Stadtspital schnell und geordnet verwaltungstechnisch weiterentwickelt werden konnte. Fakt ist, dass sich das Stadtspital auch in den schlimmsten Zeiten der Pandemie auf die effiziente Unterstützung des Stadtparlaments verlassen durfte. Die Verantwortung fürs Stadtspital trägt also nicht nur der Stadtrat allein. Er teilt sie stets mit dem Parlament.

Ebenso Fakt ist, dass die gesundheitspolitischen Herausforderungen, welche sowohl einzelne Krankenhäuser als auch die gesamte Gesundheitsversorgung in diesem Land bedrohen, struktureller und nicht verwaltungstechnischer Natur sind. Wie die Klimapolitik, braucht das Gesundheitswesen einen „system change“: Weder die individuelle noch die öffentliche Gesundheit sind Güter, die sich von kaum kontrollierten „Gesundheitsexpert:innen“ innerhalb eines Pseudomarkts handeln und verwalten lassen. Strukturell defizitäre Verwaltungseinheiten lassen sich auch nicht kostenneutral externalisieren. Wie erdrückend die zwischenzeitliche Schuldenlast für die ausgelagerten Spitäler ist, lässt sich Woche für Woche nachlesen. Wer also glaubt, eine Dämpfung der Gesundheitskosten mit Auslagerung der Spitäler zu erreichen, befindet sich schlichtweg auf dem Holzweg.

Mit seiner störrischen Haltung stürzt der Stadtrat das Stadtspital in ein formal rechtliches Abenteuer – und dies zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt. Gerade jetzt, da sich der Fachkräftemangel in eine regelrechte Fachkräftedürre verwandelt, die Umsetzung der Pflegeinitiative auf sich warten lässt und die Ärzt:innen mehr Zeit am Schreibtisch als am Patient:innenbett verbringen, wäre es notwendig, dass der Stadtrat die vorhandenen Ressourcen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals aufwendet statt diese in administrativen Spielereien zu investieren. Es ist und bleibt für die AL daher unverständlich, weshalb SP und GRÜNE vor diesem Szenario und insbesondere nach der aktuellen stadträtlichen Positionierung eine technokratische Auslagerung des Spitals immer noch nicht definitiv ausschliessen können.

Selbstverständlich wird die AL die Weisung zum Bericht genau prüfen und die parlamentarische Debatte aktiv mitgestalten. Sie bietet nach wie vor gerne Hand für jede Erweiterung der demokratischen Kontrolle unserer Gesundheitsinstitutionen. Gleichzeitig wird sie jedoch jeden einzelnen Vorschlag, der zur Verschlechterung der medizinischen Situation des einzelnen bzw. der Stadtbevölkerung beiträgt, sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Parlaments bekämpfen.

## G e s c h ä f t e

**1841. 2023/236**

**Weisung vom 17.05.2023:**

**Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Vogtsrain, Erweiterung, Projektierungs-kredit**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Zirkularbeschluss der Geschäftsleitung vom 30. Mai 2023

**1842. 2023/207**

**Postulat von Anna Graff (SP) und Dr. Frank Rühli (FDP) vom 19.04.2023:**

**Schaffung einer Einheit für Impfungen als Teil der Fachstelle Pandemievorsorge**

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

Reto Brüesch (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1843. 2023/209**

**Postulat von Islam Alijaj (SP), Karin Weyermann (Die Mitte) und 1 Mitunterzeichnenden vom 19.04.2023:**

**Gewährleistung eines attraktiven Weiterbildungsangebots für städtische Angestellte zur Inklusion durch Menschen mit Behinderungen**

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

Reto Brüesch (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1844. 2023/204**

**Beschlussantrag der SP-, Grüne-, AL-, GLP- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 19.04.2023:**

**Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Einführung eines Stimm- und Wahlrechts in den Gemeinden für Menschen mit einer Beistandschaft**

*Islam Alijaj (SP) begründet den Beschlussantrag (vergleiche Beschluss-Nr. 1735/2023):  
Wir sind wahrscheinlich alle froh, in einer direkten Demokratie zu leben, in der wir als einfache Bürger\*innen Einfluss auf die politische Meinung unseres Orts nehmen können. Eine direkte Demokratie lebt davon, dass alle, die hier ihr Lebenszentrum haben, mitentscheiden können, was auf der politischen Agenda steht. In einer Demokratie braucht es*

*Mehrheiten, aber das bedeutet nicht, dass wir das Gesetz des Stärkeren ausleben müssen. In der Schweiz entschieden wir, beziehungsweise die Männer, vor über 50 Jahren, dass Frauen in der direkten Demokratie mitentscheiden können. Vor ein paar Wochen verpasste der Kantonsrat leider die Chance, Menschen ohne Schweizer Pass auf Gemeindeebene dasselbe zu gewähren. Bei dieser Behördeninitiative geht es darum, auf kantonaler Ebene eine Rechtsgrundlage zu schaffen, damit Menschen mit einer Beistandschaft zumindest auf Gemeindeebene gleichberechtigt politisch teilnehmen können. Mit der Ratifizierung der UNO-Behindertenrechtskonvention verpflichtete sich die Schweiz im Jahr 2014, alle Hindernisse zu beseitigen, mit denen Menschen mit Behinderungen konfrontiert werden. Der Kanton Genf ist in diesem Bereich voraus: Im Jahr 2020 wurde Menschen mit einer geistigen oder psychischen Behinderung ein kommunales und kantonales Stimmrecht ermöglicht. Das Jahr 2023 ist für die Behindertenbewegung ein historisches: Im März 2023 fand im Bundeshaus die erste Behindertensession statt. Wir brachten die Inklusionsinitiative auf den Weg und wir wollen politisch mehr engagiert sein können. Darum verabschiedeten wir die erste Behindertenliste in der Geschichte der Schweiz für die eidgenössischen Wahlen. Damit unsere Kolleg\*innen unter Beistandschaft sich zumindest auf Gemeindeebene politisch engagieren können, würde ich es sehr begrüßen, wenn wir ein starkes Signal an den Kantonsrat senden, damit er die rechtlichen Grundlagen dafür schafft.*

**Michael Schmid (FDP)** stellt den Ablehnungsantrag: *Die Besserung der Partizipation von Menschen mit körperlicher oder geistiger Beeinträchtigung unterstützen wir auf allen föderalen Ebenen. Dass Verbeiständete ebenfalls unterstützt werden sollen, um die Partizipation zu ermöglichen, unterstützen wir ausdrücklich. Der Vorstoss fordert, und dort geht er uns zu weit, auch das Stimm- und Wahlrecht für Personen, die wegen andauernder Urteilsunfähigkeit unter umfassender Beistandschaft stehen. Sie verlangen nicht eine Rechtsänderung, sondern etwas, das sachlich unmöglich ist: ein Stimm- und Wahlrecht für dauernd urteilsunfähige Personen. Das wäre ein mehrfaches Stimm- und Wahlrecht für ihre Beistände. Das lehnen wir ab. Wenn die Meinung wäre, dass Menschen zu Unrecht als dauernd urteilsunfähig erklärt, unter umfassende Beistandschaft gestellt und so vom Stimm- und Wahlrecht ausgeschlossen werden, dann wäre das ein Missstand, den wir gemeinsam bekämpfen müssten. Mit der letzten Revision des Kindes- und Erwachsenenschutzrechts (KESR) wurden die Beistandschaften verstärkt und so massgeschneidert, dass eine umfassende Beistandschaft und die Feststellung einer dauernden Urteilsunfähigkeit die absolute Ausnahme sein müssen. Das ist im Einzelfall zu prüfen und festzustellen. Natürlich ist es eine Achillesferse der Demokratie, dass man auf die Idee kommen könnte, dass man Menschen, die unangenehm sein oder stören könnten, die Urteilsfähigkeit abspricht und die politischen Rechte entzieht. Ein historisches Beispiel im Kanton, das dank der Zivilcourage der zuständigen Behörde ein positives Beispiel wurde, ist Max Daetwyler. Der «Friedensapostel mit der weissen Fahne» war vielen, auch Schweizer Behördenvertretern, ein Dorn im Auge. Es gab den Versuch, ihn zu entmündigen. Es waren die Zumiker Gemeindebehörden, die sich diesen Versuchen kategorisch widersetzen. Das muss zu allen Zeiten kritisch angeschaut werden. Dauernd Urteilsunfähige sind aber per Definition nicht in der Lage, das Stimm- und Wahlrecht auszuüben. Das entspräche einer zusätzlichen Stimme für die Beistände.*

Weiter Wortmeldungen:

**Stefan Urech (SVP):** *Während des Votums von Michael Schmid (FDP) konnte ich meine Argumente eins nach dem anderen abhaken. Die SVP lehnt den Vorstoss mit der gleichen Begründung ab. Ich hoffe auf eine sachliche Debatte.*

**Karin Weyermann (Die Mitte):** *Das Ziel des Erwachsenenschutzrechts waren massgeschneiderte Beistandschaften. Das erfolgte im Grossteil. Allerdings sah ich bereits ein*

*paar Entscheide der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) über Beistandschaften und ich sah keine, die derart massgeschneidert war, dass abgeklärt wurde, ob jemand betreffend Stimm- und Wahlrecht urteilsfähig ist. Beim betreuten Wohnen ist es schnell der Fall, dass die Person vollumfänglich als urteilsunfähig beurteilt und eine umfassende Beistandschaft verfügt wird. Das ist in vielen Punkten wahrscheinlich richtig und gut. Aber gerade beim Stimm- und Wahlrecht gibt es viele Personen, die sich stark dafür interessieren und sich beteiligen wollen. Ich bin überzeugt, dass sie das mindestens so gut können, wie ein Grossteil der Bevölkerung, die als urteilsfähig gilt. Ich bin überzeugt, dass der ganz grosse Teil der Beistände sehr gut – mit Vernunft, Wissen und im Sinn des verbeiständeten Mandats – damit umgehen und keine zweite Stimme ausnützen wird. Sie werden die Verbeiständeten allenfalls darin begleiten, sich selbst eine Meinung zu bilden. Das ist aus meiner Sicht in Ordnung. In meinem Umfeld habe ich zahlreiche Personen, die urteilsfähig sind und mich vor Abstimmungen fragen, was sie stimmen sollen. Selbstverständlich ist es nicht ausgeschlossen, dass es vereinzelte schwarze Schafe gibt. Aber zugunsten der Personen, die das Stimm- und Wahlrecht ausüben wollen und die die Einzelbegabung haben, unterstützt die Fraktion Die Mitte/EVP den Beschlussantrag.*

**Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne):** *Die aktuelle Gesetzgebung schliesst gewisse Menschen von den demokratischen Rechten aus. Dazu gehören auch Bürger\*innen mit geistiger Behinderung oder psychischer Erkrankung, die unter umfassender Beistandschaft stehen und darum vom Stimm- und Wahlrecht ausgeschlossen sind. Im Jahr 2020 hat der Kanton Genf mit 75 Prozent Ja-Stimmen das kommunale und kantonale Wahlrecht für Menschen angenommen, die unter umfassender Beistandschaft stehen. In Schweden, Frankreich, Österreich, Italien, Grossbritannien und Spanien haben Menschen mit Behinderungen bereits das allgemeine Wahlrecht. Das Stimm- und Wahlrecht für alle ist Teil einer inklusiven Gesellschaft. Es geht nicht, dass Menschen mit geistigen Behinderungen eine eigene Meinung, eigene Ansichten sowie den Wunsch, am politischen Leben teilzunehmen, abgesprochen wird. Es ist beispielsweise möglich, dass eine Person zwar nicht in der Lage ist, das eigene Vermögen allein zu verwalten, aber dass sie sich sehr gut eine politische Meinung bilden kann. Pauschale Ausschlüsse sind in einer Demokratie mehr als fragwürdig. Es ist diskriminierend, Menschen mit umfassender Beistandschaft pauschal das Stimm- und Wahlrecht zu entziehen und es widerspricht der UNO-Behindertenrechtskonvention. Mit dem Beitritt zur UNO verpflichtete sich die Schweiz, Menschen mit Behinderung politische Rechte zu gewähren. Generell ist es wichtig, dass Abstimmungsvorlagen verständlich und barrierefrei zugänglich sind. Ich bin überzeugt, dass die Beiständ\*innen eine gute Arbeit in der Begleitung leisten werden. Auch diverse Organisationen, die sich für die Rechte für Menschen mit Behinderungen einsetzen sowie Organisationen mit Selbstvertreter\*innen fordern politische Rechte und Mitbestimmung. Die Gemeinden im Kanton Zürich können so eine Vorreiterrolle einnehmen und einen wichtigen Schritt in Richtung einer inklusiven Gesellschaft gehen.*

**Tanja Maag Sturzenegger (AL):** *Es ist ein Kernanliegen der AL, die Mitsprache, Mitgestaltung und Ausübung von politischen Rechten zu ermöglichen. Wir unterstützen die Behördeninitiative der Stadt für ein fakultatives Ausländer\*innenstimmrecht auf Gemeindeebene und wir unterstützen auch diesen Vorstoss zur Gewährleistung der politischen Rechte von Menschen mit einer Beistandschaft. Die Behördeninitiative für ein Ausländer\*innenstimmrecht ist auf eine äusserst unerfreuliche Art und Weise gescheitert. Wir erhoffen uns von diesem Vorstoss eine neue Dynamik in Richtung einer Gesellschaft, die sich nicht ausschliessend, sondern inklusiv charakterisiert. Zudem ist die Ratifizierung der UNO-Behindertenrechtskonvention kein leeres Versprechen, sondern bedeutet eine verbindliche Erklärung. In der Schweiz werden Menschen mit einer umfassenden Beistandschaft die politischen Rechte auf Bundesebene gegenwärtig verwehrt. Nach dem beispielhaften Vorgehen des Kantons Genf wurden sehr viele Stimmen von Betroffenen*

aus der ganzen Schweiz hörbar. Zurzeit beschäftigen sich auch die Kantone Waadt und Neuenburg mit der Frage, ob sie schwerbeeinträchtigten Menschen das Stimm- und Wahlrecht ermöglichen. Wir sind dafür, dass sich der Kanton Zürich hier einreihet. Das Missbrauchsrisiko beim Stimm- und Wahlrecht für Menschen mit Beeinträchtigungen ist nicht grösser als bei Pensionären, Menschen in Alters- und Pflegeheimen oder auch bei sehbehinderten Menschen, die ihren Stimmzettel nicht selbst ausfüllen können.

**Martina Zürcher (FDP):** Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne) sprach davon, dass Menschen mit Beeinträchtigungen vom politischen Leben ausgeschlossen werden. Das ist schlichtweg falsch. In der Stadt waren gemäss Geschäftsbericht des Stadtrats per 31. Dezember 2022 rund 4600 volljährige Personen verbeiständet. Nur gerade 172 davon haben eine umfassende Beistandschaft. Die anderen werden vom Stimm- und Wahlrecht nicht ausgeschlossen. Das ist wichtig zu betonen. Bei den 172 Personen fand eine Einzelfallprüfung statt. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte bestätigt, dass ein Ausschluss vom Wahlrecht möglich ist, wenn eine Einzelfallprüfung stattfand. Die 172 Personen können nicht nur mit ihrem Vermögen nicht umgehen. Dann wären sie «normal» verbeiständet. Wenn Karin Weyermann (Die Mitte) meint, dass diese Prüfung nicht richtig gemacht wird, dann muss dort angesetzt und nicht das Stimm- und Wahlrecht für umfassend Verbeiständete gefordert werden.

**Reto Brüesch (SVP):** Ich war selbst Privatbeistand einer Person mit körperlicher und geistiger Einschränkung – als Vollbeistand. Meine betreute Person erhielt immer das Stimmrechtscouvert. Ich habe es soweit es ging mit ihr besprochen und in den letzten fünf Jahren nahm sie an jeder Abstimmung teil.

**Islam Alijaj (SP):** Ich möchte Michael Schmid (FDP), Stefan Urech (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und die ganze SVP- und FDP-Fraktion am 3. Dezember, am Tag der Menschen mit Behinderungen, auf den Ni-una-menos-Platz, beziehungsweise den Helvetiaplatz, einladen, wo sie sich erkundigen und bestätigen können, dass es Menschen unter Beistandschaft gibt, die sich politisch engagieren können und wollen. Lasst euch von ihnen überzeugen und hört auf, Statistiken falsch zu lesen.

**Stefan Urech (SVP):** Ich nehme die Einladung gerne an. Niemand hat behauptet, dass es nicht so sei: Dass sich Menschen unter Beistandschaft politisch engagieren und interessieren. Ich glaube auch, dass es Fälle gibt, bei denen dies zu Unrecht geschah. Aber das Stimmrecht für alle einzuführen, ist nicht die richtige Reaktion. Es gab auch schon Menschen, die zu Unrecht ins Gefängnis kamen – die Antwort ist nicht, alle freizulassen.

Der Rat stimmt dem Beschlussantrag mit 81 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

## **2023/273**

### **Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Einführung eines Stimm- und Wahlrechts in den Gemeinden für Menschen mit einer Beistandschaft**

Der Gemeinderat der Stadt Zürich beschliesst beim Kantonsrat eine Behördeninitiative einzureichen, mit welcher dieser beauftragt wird, im Gesetz über die politischen Rechte (GPR) auf kantonaler Ebene eine Rechtsgrundlage zu schaffen, die es den Gemeinden ermöglicht, die Einführung des Stimm- und Wahlrechts für alle Menschen mit einer Beistandschaft zu ermöglichen.

Begründung:

Nicht alle Menschen mit einer Behinderung haben in der Stadt Zürich das Wahlrecht. Und das obwohl die UNO-Behindertenrechtskonvention im April 2014 von der Schweiz ratifiziert wurde und damit verbindlich ist. Mit ihrem Beitritt zum Übereinkommen verpflichtet sich die Schweiz, Hindernisse zu beseitigen, mit denen

Menschen mit Behinderung konfrontiert sind, Menschen mit Behinderung vor Diskriminierung zu schützen und ihre Inklusion sowie ihre Gleichstellung in der Gesellschaft zu fördern. Trotzdem werden Menschen mit Behinderungen immer noch aus dem politischen und demokratischen Prozess ausgeschlossen. Menschen, die wegen dauernder Urteilsunfähigkeit unter umfassender Beistandschaft stehen oder durch eine vorsorgebeauftragte Person vertreten werden haben kein Stimm- und Wahlrecht. Das Gesetz über die politischen Rechte verweist diesbezüglich auf das Bundesgesetz über die politischen Rechte (§ 3 GPR i.V.m. Art. 2 BPR mit Verweis auf Art. 136 Abs. 1 BV). Das kantonale und kommunale Stimm- und Wahlrecht wird auf kantonaler Ebene geregelt. Orientierung soll zudem der Kanton Genf leisten, der bereits 2020 das kommunale und kantonale Stimmrecht für Menschen mit einer geistigen oder psychischen Behinderung ermöglicht hat.

Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrats, 8090 Zürich und an den Stadtrat

**1845. 2022/687**

**Weisung vom 21.12.2022:**

**Immobilien Stadt Zürich, Ersatzneubau der Schulanlage Triemli B und C und Erweiterung der Schulanlage In der Ey, neue einmalige Ausgaben, Erstellung von Provisorien, Zusatzkredit zum Projektierungskredit**

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Für den Ersatzneubau auf der Schulanlage Triemli und die Erweiterung der Schulanlage In der Ey werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 151 500 000.– bewilligt (Preisstand: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Für die vorgezogene Erstellung von Provisorien im Hinblick auf den Ersatzneubau der Schulanlage Triemli/In der Ey wird zu den neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 8 500 000.– gemäss GR Nr. 2020/49 ein Zusatzkredit von Fr. 4 800 000.– bewilligt. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen neu insgesamt Fr. 13 300 000.– (Preisstand: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

Referat zur Vorstellung der Weisung:

**Urs Riklin (Grüne):** *Die Volksschule in der Stadt wächst stark. Im Jahr 2030 werden wir voraussichtlich 40 000 Schülerinnen und Schüler auf allen Stufen der Volksschule unterrichten. Das entspricht der ungefähren Einwohnerinnenzahl der Städte La Chaux-de-Fonds, Schaffhausen, Fribourg oder Bellinzona. Die Schulraumoffensive umfasst die Erstellung von 25 neuen Schulhäusern bis ins Jahr 2030. Mit dem projektierten Neu- und Erweiterungsbau für die Schulanlagen Triemli und In der Ey in der Höhe von 151,5 Millionen Franken sind wir beim dreizehnten Objektkredit der Schulraumoffensive. Mit dem Geld kann die Stadt auf dem Schulareal neuen Schulraum für 42 Primar- und 4 Kindergartenklassen schaffen. Gebaut werden drei Gebäudeteile: Ein Ersatzneubau für das Schulhaus Triemli B und C, zweitens ein Erweiterungsbau für das Schulhaus In der Ey sowie drittens eine neue Dreifachsporthalle, die sich im Untergrund, respektive im Fundament des Ersatzneubaus Triemli B und C befindet. Mit den 151,5 Millionen Franken werden insgesamt 253 Räume gebaut. Im Verpflichtungskredit sind auch die anzuschaffenden Schulraumprovisorien in Form von Unterrichtscontainern und Turnhallenprovisorien enthalten. Die provisorischen Schulcontainer werden während der Bauphase nebst den ZM-Pavillons auf dem Pausenareal aufgestellt. Wegen der engen Platzverhältnisse in den nächsten sechs Jahren werden sich die Schülerinnen und Schüler eher in den Strassenschluchten Manhattans wägen, als in der Gartenstadt am Fuss des Uetlibergs. Die Kommission betrachtete den Abbruch der historischen Gebäude im Triemli B und C kritisch. Das wurde bereits im Rahmen des Projektierungskredits diskutiert. Positiv zu*

werten ist, dass Zürich mit dem neuen Projekt nicht nur viele ökologische Anliegen wie fossilfreies Heizen und hitzemindernde Massnahmen berücksichtigt, sondern dass das Projekt auch als Pilot für zirkuläres Bauen im Bildungsbereich gilt. Die Stadt arbeitet daran sich ein Erfahrungswissen aufzubauen, auch wenn man nicht unbedingt davon ausgehen kann, dass viel altes Material der beiden Häuser Triemli B und C für den Neubau wiederverwendet werden kann. Das Bauprojekt sollte im Jahr 2028 abgeschlossen sein, sodass ab dem Schuljahr 2028/29 voraussichtlich tausend Schülerinnen und Schüler im Tagesschulbetrieb unterrichtet werden können. Nicht Teil des Verpflichtungskredits ist die Sanierung des bestehenden Schulhauses In der Ey. Die Sanierung wird mit einem separaten Kredit erfolgen, sobald das Bauprojekt abgeschlossen ist. Die Mehrheit der Kommission sieht den Bedarf des Erneuerungs- und Erweiterungsbaus als gegeben und findet es ein gutes Projekt. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Grünen ihren Änderungsantrag zur Anwendung eines Mobilitätskonzepts zugunsten des Begleitpostulats GR Nr. 2023/243 zurückgezogen haben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/687, 2023/213, 2023/214 und 2023/243

**Urs Riklin (Grüne)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/213 (vergleiche Beschluss-Nr. 1744/2023): Wir reichten drei Begleitpostulate zur Mobilität ein. Hier geht es um eine attraktive Veloinfrastruktur auf der Schulanlage. Wir stellen fest, dass die Stadt bei Schulneubauten zwar Veloabstellplätze errichtet, dass aber nur die Abstellplätze für Lehrerinnen und Lehrer einen Witterungsschutz aufweisen. Die Anzahl der Veloabstellplätze wird nur aufgrund der Lehrerschaft berechnet. Nicht berücksichtigt wird, dass auch sonstiges Personal an der Schule tätig ist und mit dem Velo anreisen könnte. Gleichzeitig werden die Veloabstellplätze für die Schülerinnen und Schüler ohne Witterungsschutz erstellt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Für alle soll ein Anreiz bestehen und es soll attraktiv und komfortabel sein, mit dem Velo an den Arbeitsplatz und zum Unterricht zu fahren. Niemand soll im Regen stehen gelassen werden. Eine attraktive Veloinfrastruktur umfasst nicht nur gut und bequem erreichbare Veloabstellplätze. Das ist das Minimum. Wir wollen die Stadt zu weiteren Überlegungen anregen. Eine Möglichkeit wäre eine Velowerkstatt bei den Oberstufenschulen, die von den Schülerinnen und Schülern freiwillig am freien Nachmittag betrieben werden könnte. Auch könnte man sich bei grossen Schularealen überlegen, ob es Platz für einen Pumptrack, eine öffentlich zugängliche Velopumpe oder Bikesharing-Stationen gibt, was für die Quartierbevölkerung einen Zusatznutzen bringen würde.

**Stefan Urech (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 24. Mai 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/213: Ich weiss und bewundere, dass es auf der linken Ratsseite ein paar Personen gibt, die im strömenden Regen mit dem Velo an die Ratssitzungen fahren. Es sind aber nicht sehr viele. Wenn die Witterung schlecht ist, wechseln die Schüler auf ein anderes Verkehrsmittel oder gehen zu Fuss in die Schule. Auch Lehrerinnen und Lehrer kommen dann eher mit dem öffentlichen Verkehr. Mein Velo steht ohne Witterungsschutz vor meiner Wohnung. Wenn ich es brauche, streiche ich das Wasser auf dem Sattel ab, schüttele das Velo und fahre los. Das sollte kein Hindernis sein, mit dem Velo in die Schule zu fahren. Die vorhandene Infrastruktur reicht aus.

**Urs Riklin (Grüne)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/214 (vergleiche Beschluss-Nr. 1745/2023): Die Tagesordnungspunkte (TOP) 8 und 9 hängen sehr stark zusammen, wurden aber aus technischen Gründen getrennt. Mit diesem Postulat muss ich erst den zweiten Teil erklären, der erste Teil folgt dann mit TOP 9. Es geht hier um die Spielwiese, die sich vor dem Kindergarten beim Schulhaus In der Ey im nordöstlichen Teil des Grundstücks befindet. Heute ist es eine grüne Wiese mit Klettergerüst, die von den

Schülerinnen und Schülern sowie von den Kindergärtnern für Aufenthalt, Spiel und Bewegung genutzt werden kann. Mit dem neuen Bauprojekt werden auf der Spielwiese 21 Autoparkplätze realisiert. Die Spielwiese wird also zu zwei Dritteln durch einen Autoparkplatz teilversiegelt und nicht mehr nutzbar für die Kinder. Wir Grünen finden das stossend. Das ganze Schulareal In der Ey wird stark verdichtet: Die Zahl der Schülerinnen und Schüler wird in etwa verdoppelt. Darum wollen wir eine andere Lösung finden. Es sollen möglichst wenige Autoparkplätze auf dem Schulhausareal realisiert und eine möglichst hohe Anzahl der Pflichtparkplätze vom Grundstück ausgelagert werden. Auslagern bedeutet, dass andere Standortmöglichkeiten gesucht werden. Neben dem Grundstück befinden sich Privatgrundstücke mit Tiefgaragen. Wir sind der Ansicht, dass die Stadt prüfen soll, ob es in den Tiefgaragen einen Parkplatzüberbestand gibt, sodass eine gewisse Anzahl von Autoparkplätzen dorthin verlagert werden kann. Die Auslagerung muss sich nicht allein auf die Tiefgaragen beschränken; auch andere Möglichkeiten im Umkreis von 300 Metern sollten geprüft werden. Das Postulat verlangt nicht, dass die Spielwiese erhalten bleibt, indem die Parkplätze auf den Pausenplatz umgelagert werden. Unser Ziel ist, dass so viel Parkplätze wie möglich vom Grundstück wegkommen.

**Stefan Urech (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 24. Mai 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/214: Es ist skurril, wenn man als Sprecher der Grünen weniger Versiegelung auf dem noch grünen Areal verlangt, während man fünf Minuten zuvor beantragt hat, dass man einer Weissung mit einem riesigen, viereckigen Beton-Donut mit einer fragwürdig grossen Quadratmeterzahl zustimmt. Es sind über 1000 Quadratmeter Betreuungsflächen und 425 Quadratmeter für Gruppenräume, Therapieräume und Räume für die musikalische Grunderziehung. Das alles sei kein Problem und dem müsse man zustimmen; das Problem seien die wenigen Parkplätze. Mich stimmt nachdenklich, dass die linke Ratsseite immer wieder propagiert, dass sie für gute Bildung sei. Der Vorstoss zeigt auf, dass Sie nicht für die beste Bildung sind, sondern für die Bildung, die auf Ihre eigenen Interessen zugeschnitten ist. Sie wollen nicht die besten Lehrerinnen und Lehrer, sondern Sie wollen die, die zu Ihrem Schema passen. Das ist jemand, der nicht Auto fährt. In der Kommission stellten wir die Frage, woher die Lehrerinnen und Lehrer kommen, die in Zürich unterrichten. Die Antwort zeigte, dass ein grosser Teil von weit herkommt. Wenn ein solch grosses Schulhaus gebaut wird, braucht das viele neue Lehrerinnen und Lehrer, die nach Zürich kommen müssen. Sie finden sie nicht in Velo-Distanz und auch nicht in ÖV-Distanz. Teilweise kommt die Lehrerschaft von kleinen Dörfern in Schaffhausen. Wenn der Unterricht morgens um 7:30 Uhr beginnt, dann müssten sie enorm früh aufstehen, um rechtzeitig mit dem öffentlichen Verkehr vor Ort zu sein. In der Zeit von Lehrermangel – in der Personen ohne pädagogische Ausbildung Klassen unterrichten, weil sonst niemand gefunden wird – zu fordern, dass keine Lehrer mit dem Auto kommen, bedeutet, dass Sie nicht die beste Bildung für unsere Schüler wollen.

**Urs Riklin (Grüne)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/243 (vergleiche Beschluss-Nr. 1823/2023): Wissen Sie, wie viele Autoparkplätze auf den Schularealen Triemli und In der Ey realisiert werden? In der Kommissionsberatung hörten wir verschiedene Zahlen. Wir finden das eigenartig, denn bereits beim Projektionskredit stellten wir den Antrag, dass ein Mobilitätskonzept erstellt und die Anzahl zu realisierender Parkplätze gemäss Artikel 8, Absatz 5 der Parkplatzverordnung auf ein Minimum begrenzt werden soll. Wir waren überrascht, dass nicht klar ist, wie viele Autoparkplätze auf dem Gelände entstehen sollen. Darum stellen wir den Antrag, dass das ausgearbeitete Mobilitätskonzept angewendet werden soll. Die Anzahl soll unter dem Pflichtbedarf auf ein Minimum reduziert werden. Wenn ich es richtig berechnet habe, sollten es 33 Parkplätze sein.

**Stefan Urech (SVP)** stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/243 und begründet diesen: Ich verweise auf das vorherige Votum.

Weitere Wortmeldungen:

**Stefan Urech (SVP):** Die SVP wird die Weisung ablehnen. Wir sind gegen eine schnelle Verdichtung in der Stadt und gegen das Ultrawachstum. Wir wollen keine Mega-Stadt und somit auch keine Mega-Schule. Es ist bereits das zweite Schulhaus innerhalb kürzester Zeit, das einen dreistelligen Millionenbetrag kostet. Beim Argument, dass das Schulhaus schlichtweg gebaut werden muss, weil die Schülerinnen und Schüler sonst nicht unterrichtet werden können, muss ich dagegenhalten, dass man nach der Art des Schulhauses fragen muss. Der Anteil an Fläche, auf der nicht unterrichtet wird, ist für uns zu hoch: Betreuungsräume, Aufenthaltsräume und Gruppenräume. Uns schmerzt auch, dass im Zug des Wachstums und der Verdichtung in Zürich historisch wertvolle Häuser daran glauben müssen. Heute Abend graben Sie das Grab des historischen Schulhauses Triemli B und C, das aus der Kriegszeit stammt und mit Materialien aus der Schweiz gebaut wurde; mit Holz aus dem Sihlwald, mit Steinen aus dem Tessin. Das Schulhaus musste aus dem Inventar entlassen werden, damit es dem Erdboden gleich gemacht werden kann, um einen weiteren Betonklotz in die Höhe zu ziehen. Wir wünschten uns, dass das Schulhaus stehen gelassen und ein Anbau erstellt wird. Das wäre ein sparsamerer Umgang mit Geld und Quadratmetern.

**Christine Huber (GLP):** Die GLP ist für die Weisung GR Nr. 2022/687; wir sagen Ja zum Verpflichtungskredit. Wir begrüßen, dass in den Bereichen Biodiversität, Hitzeminderung und Kreislaufwirtschaft verschiedene Massnahmen ergriffen werden. Konkret wird beispielsweise für die Hitzeminderung der Baumbestand um 54 Bäume erhöht. Der Schutz und weitgehende Erhalt der bestehenden Vegetation und des Baumbestands sowie die Pflanzung von zusätzlichen Stadtbäumen leisten einen wertvollen Beitrag zur Biodiversität und Hitzeminderung. Zur gezielten Förderung von Tierarten werden Habitate wie Nisthilfen, Nahrungsquellen, Ruhe- und Schlafplätze mitberücksichtigt. Das Neubauprojekt In der Ey dient als Pilotprojekt für die Zertifizierung nach zwei bekannten Nachhaltigkeitsstandards. Es erfüllt damit hohe Anforderungen an nachhaltiges Bauen in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Gemäss dem städtischem Klimaschutzziel Netto-Null 2035 errichtet und betreibt das Elektrizitätswerk (ewz) eine Photovoltaik-Anlage. Zu den drei Begleitpostulaten der Grünen sagt die GLP dreifach Ja. Beim Postulat GR Nr. 2023/213 muss ich den Grünen Recht geben. Die Veloinfrastruktur ist eher bescheiden gehalten. Bequem erreichbare, witterungsgeschützte Veloabstellplätze für Schülerinnen und Schüler, das Schulpersonal, Beschäftigte und Besuchende der Sportanlage sollten ein Ziel sein, das wir unterstützen. Die GLP unterstützt das Velo und den Veloverkehr. Damit möglichst viele Personen mit dem Velo an die Schulen kommen, muss eine taugliche Velostruktur bereitgestellt werden. Wir sagen auch Ja zu den Postulaten GR Nr. 2023/214 und 2023/243. Beide Schulanlagen sind hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

**Islam Alijaj (SP):** Weil der Kreis 9 so stark wächst, liegt es auf der Hand, dass wir mehr Schulraum brauchen. Wir finden den Neubau und die Erweiterung der Schulanlagen In der Ey wichtig und richtig. Die SP stimmt der Weisung und allen Begleitpostulaten zu.

**Yasmine Bourgeois (FDP):** Die FDP wird dem Schulhaus zähneknirschend zustimmen. Mit Reserven kostet das Schulhaus 151 Millionen Franken. Es ist ein aufwendiges Projekt, aber wir wissen, dass die Stadt zu den bereits aufwendigen kantonalen Vorgaben immer etwas dazu packt. Beispielsweise kommen beim Raumprogramm weitere Begehrlichkeiten dazu, unter anderem vom Gemeinderat, was bewirkt, dass die Klassenzimmer im Schulhaus in der Minderzahl sind. Auch fordern Sie immer grössere Räume, als das bereits grosszügige Betriebskonzept vorsieht. Die Ansprüche an die Ökologie und Energie machen einen grossen Teil des hohen Preises aus. Warum muss das Schulhaus drei Labels inklusive Zertifizierung erfüllen? Das sind Papiertiger, die viele

Anforderungen enthalten, die unheimlich aufwendig erfüllt werden müssen. Ein Miner-gie-Label generiert bereits 5 bis 16 Prozent Mehrkosten. Eine grosse Rolle spielt auch das Material. In Zürich kommt man kaum mehr um Holz herum. Mit Holz zu bauen, kostet zehn Prozent mehr. Die Bildung wird nicht besser, wenn Labels erfüllt werden, wenn Holz verwendet wird oder wenn man aufwendige Haustechnik fordert. Das zeigt das Beispiel Am Wasser. Das ist eine Tagesschule, die wunderbar funktioniert – ohne Labels und wesentlich günstiger. Auch auf dem Land geht es günstiger, wenn man den Blick nach Wallisellen oder Opfikon richtet. Wir wissen alle, dass die Bildung dort nicht schlechter ist. Die FDP fordert mehr Bildungsqualität und nicht teure Vorzeigeobjekte und appelliert darum an den Stadtrat und an den Gemeinderat, in Zukunft mit mehr Augenmass vorzugehen. Zum Postulat GR Nr. 2023/213: Rund die Hälfte aller Veloabstellplätze ist überdacht. Das Schulhaus hat also 64 überdachte Veloabstellplätze. Velofahrer sind witterungstauglich oder die, die es nicht sind, kommen dann mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss. Wo in der Stadt haben Sie überdachte Veloabstellplätze? Wo stellen Sie ihr Velo ab? Es braucht auch keine zusätzlichen Duschen, davon gibt es in der Sporthalle zur Genüge. Das Schulhausprojekt ist teuer genug, es braucht nicht noch mehr. Zum Postulat GR Nr. 2023/214: In der Weisung kommt klar zum Ausdruck, dass die dringend benötigten Freiflächen – unter anderem auch für die Bevölkerung – sowie der Raum für die Schüler wegen des Ersatzneubaus ausreichend vorhanden sind. Darum lehnen wir auch dieses Postulat ab. Man muss sich immer in Erinnerung rufen, dass die Anforderungen des Kantons an die Stadt hoch sind. Wenn es in der Weisung explizit erwähnt ist, dann kann man darauf vertrauen, dass genügend Schulraum vorhanden ist. Das Parkplatzpostulat kommt immer und ich gebe die gleiche Antwort wie immer: Genügend Parkplätze sind essenziell. Nicht alle Lehrerinnen und Lehrer wohnen in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle. Viele kommen von weiter weg und gerade jetzt während dem Lehrermangel ist es schwierig, Lehrpersonen zu finden. Daher braucht es Parkplätze. Tiefgaragen sind nicht das Gelbe vom Ei: Sie befinden sich nicht immer in unmittelbarer Nähe und kosten viel Geld.

**Roger Föhn (EVP):** Die Fraktion Die Mitte/EVP stimmt der Weisung zu. Zum Postulat GR Nr. 2023/213: Wir unterstützen die Richtung einer attraktiven Veloinfrastruktur. Es sollen genügend bedeckte Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Wir unterstützen auch das Postulat GR Nr. 2023/214. Der Stadtrat soll prüfen, ob Parkplätze in der Umgebung angemietet werden können, womit Raum auf der Wiese freigespielt werden kann. Das Postulat GR Nr. 2023/243 und die Reduzierung der Parkplätze lehnen wir ab.

**Urs Riklin (Grüne):** Es wurde gesagt, dass die abzureissenden Schulhäuser aus der Nachkriegszeit stammen. Das Schulhaus Triemli B wurde im Jahr 1908 erbaut; ich weiss nicht, ob dafür nur Material aus der Schweiz verwendet wurde. Das Schulhaus Triemli C wurde im Jahr 1947 erbaut. Stefan Urech (SVP) sagte, dass sie gegen grosses Wachstum und Verdichtung sind und dass sie nicht daran interessiert sind, dass Zürich zu einer Megalopolis wächst. Ich möchte ihn an die «Greater Zurich Area» und an die Standortförderung erinnern, wofür wir jeweils jährlich 250 000 Franken investieren. Auch erinnere ich an die Steuerpolitik und den Steuerwettbewerb, was dazu führt, dass man ein attraktiver Standort sein kann und somit wächst. Von der FDP hören wir, dass sie lieber Bildung statt Beton wollen. Das versuchen wir mit dem Holzbau zu realisieren. Dass der Betonanteil nun sinkt, scheint auch nicht recht zu sein. Es wurde hinterfragt, warum so viele ökologische Auflagen und Labels erfüllt werden sollen. Ich weiss nicht, ob ich daraus lesen soll, dass die FDP nicht mehr hinter dem Netto-Null-Ziel steht und nichts mehr zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen will?

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

**STR André Odermatt:** Vom Schulamt wird bestellt, was für einen guten Unterricht und eine Tagesschule notwendig ist. Grundsätzlich halten wir uns an die kantonalen Vorgaben, beziehungsweise sind immer leicht unter ihnen. Dank den Mehrfachnutzungen müssen wir den Vergleich mit anderen Städten nicht scheuen und sind besser als sie unterwegs. Bezüglich der Kosten haben wir klare Benchmarks, an denen wir uns ausrichten. Mit den Gebäudekosten befinden wir uns 13 Prozent unter dem Benchmark. Bei der Hauptnutzfläche, einem der grossen Kostentreiber, sind wir sogar 25 Prozent darunter. Das ist möglich dank sorgfältiger Planung. Das Gebäude ist kein viereckiger Betonklotz; es ist ein Holzbau. Mit den Synergien haben wir ein gutes Projekt in einem Quartier, das wächst, ohne dass aufzoniert wird. Es ist unsere Aufgabe als Gemeinde, den Schulraum für das Wachstum im Quartier bereitstellen zu können. Alles andere wäre eine Verweigerungshaltung gegenüber den Tatsachen. Ich nehme zur Kenntnis, dass von der FDP weniger Ökologie gefordert wird. Aber auch dazu haben wir einen klaren Auftrag. Wir wollen das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2035 bei den eigenen Bauten erreichen. Beim Baumaterial müssen wir darum ökologischere Varianten zum Beton finden. Holz ist naheliegend. Auch beim Energiebedarf müssen wir uns auf den richtigen Weg begeben: Wir müssen nicht nur erneuerbare Energien, sondern auch weniger Energie brauchen. In diesem Projekt wurde das vorbildlich umgesetzt.

Änderungsantrag, neuer Dispositivpunkt A2

Die Mehrheit der SK PRD/SSD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt folgenden neuen Dispositivpunkt A2 (Der bisherige Dispositivpunkt A wird zu Dispositivpunkt A1):

2. Die Anzahl der Autoparkplätze wird, gestützt auf ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 8 der Parkplatzverordnung (PPV), für eine autoarme Nutzung auf das Minimum begrenzt.

Mehrheit: Referat: Stefan Urech (SVP); Yasmine Bourgeois (FDP), Präsidium; Maya Kägi Götz (SP), Vizepräsidium; Islam Alijaj (SP), Roger Föhn (EVP), Christina Horisberger (SP), Sabine Koch (FDP), Liv Mahrer (SP)  
Minderheit: Referat: Urs Riklin (Grüne); Moritz Bögli (AL), Dr. Balz Bürgisser (Grüne)  
Enthaltung: Christine Huber (GLP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Urs Riklin (Grüne) zieht den Antrag der Minderheit zurück.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A

Die SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A.

Zustimmung: Referat: Urs Riklin (Grüne); Maya Kägi Götz (SP), Vizepräsidium; Islam Alijaj (SP), Moritz Bögli (AL), Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Roger Föhn (EVP), Christina Horisberger (SP), Christine Huber (GLP), Liv Mahrer (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)  
Enthaltung: Yasmine Bourgeois (FDP), Präsidium; Sabine Koch (FDP), Stefan Urech (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK PRD/SSD mit 106 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B

Die SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Zustimmung: Referat: Urs Riklin (Grüne); Maya Kägi Götz (SP), Vizepräsidium; Islam Alijaj (SP), Moritz Bögli (AL), Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Roger Föhn (EVP), Christina Horisberger (SP), Christine Huber (GLP), Liv Mahrer (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)  
Enthaltung: Yasmine Bourgeois (FDP), Präsidium; Sabine Koch (FDP), Stefan Urech (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK PRD/SSD mit 107 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Für den Ersatzneubau auf der Schulanlage Triemli und die Erweiterung der Schulanlage In der Ey werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 151 500 000.– bewilligt (Preisstand: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Für die vorgezogene Erstellung von Provisorien im Hinblick auf den Ersatzneubau der Schulanlage Triemli/In der Ey wird zu den neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 8 500 000.– gemäss GR Nr. 2020/49 ein Zusatzkredit von Fr. 4 800 000.– bewilligt. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen neu insgesamt Fr. 13 300 000.– (Preisstand: 1. April 2022, Zürcher Index der Wohnbaupreise).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 7. Juni 2023 gemäss Art. 35 sowie Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 7. August 2023)

#### **1846. 2023/213**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 19.04.2023: Einrichtung einer attraktiven Veloinfrastruktur auf den Schul- und Sportanlagen Triemli und In der Ey**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/687, Beschluss-Nr. 1845/2023.

Urs Riklin (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1744/2023).

Stefan Urech (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 24. Mai 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 84 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1847. 2023/214**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 19.04.2023:  
Erhalt der Spielwiese vor dem Kindergarten In der Ey mittels Auslagerung der ge-  
planten Pflichtparkplätze für das Neubau- und Erweiterungsprojekt der Schulen  
Triemli und In der Ey**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/687, Beschluss-Nr. 1845/2023.

Urs Riklin (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1745/2023).

Stefan Urech (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 24. Mai 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 85 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1848. 2023/243**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 24.05.2023:  
Reduzierung der Parkplätze auf dem Schulareal Triemli/In der Ey auf ein Minimum  
unter Anwendung des erstellten Mobilitätskonzepts für eine autoarme Nutzung**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/687, Beschluss-Nr. 1845/2023.

Urs Riklin (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1823/2023).

Stefan Urech (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 77 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1849. 2022/454**

**Weisung vom 21.09.2022:**

**Human Resources Management, Teilrevision des Personalrechts betreffend Fringe Benefits (Lohnnebenleistungen)**

Antrag des Stadtrats

1. Die Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals (Personalrecht, AS 177.100) wird gemäss Beilage (datiert vom 21. September 2022) geändert.
2. Die Gemeinderatsbeschlüsse Nrn. 315 vom 16. November 1966 und 671 vom 16. November 1994 werden aufgehoben.
3. Der Stadtrat setzt die Änderungen und Aufhebungen in Kraft.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit zum Hauptantrag zu den bereinigten Dispositivziffern 1–3:

**Anjushka Früh (SP):** Gegenstand dieser Weisung sind Lohnnebenleistungen, sogenannte Fringe Benefits. Darunter fallen funktions- und leistungsunabhängige Beiträge oder Sachleistungen, die ganz oder teilweise von der Stadt als Arbeitgeberin finanziert oder ermässigt zur Verfügung gestellt werden. Die Weisung und die vom Stadtrat vorgeschlagene Neuregelung unterscheiden vier Arten der Fringe Benefits. Es wird unterschieden zwischen zentralen Fringe Benefits, die grundsätzlich allen städtischen Angestellten offenstehen, und dezentralen Fringe Benefits, die von den verschiedenen Departementen und Dienstabteilungen an ihre Angestellten organisationsspezifisch ausgerichtet werden. Die zentralen Fringe Benefits enthalten drei verschiedene Arten: erstens der Verpflegungsbeitrag, insbesondere die Ausrichtung von Lunch-Checks, wie es sie heute bereits gibt; zweitens der Mobilitätsbeitrag als neues mögliches Angebot im Bereich Mobilität; drittens soll im Personalrecht (PR) die Möglichkeit aufgenommen werden, den Angestellten einen ermässigten Zugang zu städtischen Einrichtungen und Anlässen in Kultur und Sport zu gewähren. Als dezentrale Fringe Benefits soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass organisationsspezifische Fringe Benefits durch die Departementvorstehenden in ihren Organisationseinheiten verankert werden. Ich gehe nun auf die vier verschiedenen Arten der vorgeschlagenen Fringe Benefits ein. Den Verpflegungsbeitrag gibt es bereits. Es handelt sich primär um Lunch-Checks in der Höhe von jährlich 1200 Franken, aber auch um Barvergütungen und vergünstigte Verpflegung im Betrieb oder in Personalrestaurants. Dafür wurden im Jahr 2021 rund 17 Millionen Franken ausgegeben. Für den neuen Mobilitätsbeitrag beantragt der Stadtrat, dass er in Form eines finanziellen Beitrags an die Benutzung des öffentlichen Verkehrs oder an bestimmte Kosten der Velomobilität oder anderer umweltfreundlicher Transportmittel ausgerichtet werden kann. Der Mobilitätsbeitrag ist auf maximal 600 Franken pro Jahr bei einem Vollzeitpensum beschränkt und reduziert sich dem Beschäftigungsgrad entsprechend. Die Begrenzung auf 600 Franken hat den Vorteil, dass keine sozialversicherungs- und steuerrechtlichen Folgen entstehen. Wird der Mobilitätsbeitrag ausgerichtet, ist die Vergütung von Spesen für Dienstfahrten auf dem Stadtgebiet ausgeschlossen. Der Stadtrat beabsichtigt, den Mobilitätsbeitrag für den öffentlichen Verkehr in Form von Reka-Rail-Checks auszurichten. Alternativ kann ein Beitrag an die Kosten für die Velomobilität bezogen werden. Die genaue Ausgestaltung und die möglichen Beitragsarten wird der Stadtrat genauer prüfen und in den Ausführungsbestimmungen regeln. Dabei sollen auch Veloverleiher einbezogen werden. Dafür nennt der Stadtrat jährliche Kosten von 10,1 Millionen Franken. Als weitere neue Fringe Benefits soll die Möglichkeit für den ermässigten Zugang zu städtischen Einrichtungen im Bereich von Kultur und Sport gewährt werden. Zudem soll die Möglichkeit für organisationsspezifische Fringe Benefits

geschaffen oder beibehalten werden. Am häufigsten ist das die ermässigte oder kostenlose Nutzung organisationseigener Infrastruktur und Betriebsmittel oder Dienstleistungen. Das soll auch künftig möglich sein, wo dies bereits heute gemacht wird. Zudem soll es auf alle städtischen Angestellten ausgeweitet werden. Im PR werden bewusst keine konkreten Angebote genannt. Es wird festgehalten, dass die Departementsvorstehenden dies in formellen Erlassen regeln können, wobei ein Maximalbeitrag von 150 Franken pro Jahr für eine Person im Vollzeitpensum festgelegt wird. Es obliegt dem Stadtrat, weitere Einzelheiten zu regeln. Die Mehrheit der Sachkommission Finanzdepartement (SK FD) beantragt Zustimmung zur Neuregelung der Fringe Benefits.

Kommissionsminderheit zum Hauptantrag zu den bereinigten Dispositivziffern 1–3

**Martin Götzl (SVP):** Mit der Vorlage verfolgt der Stadtrat zwei wesentliche Ziele. Erstens sind es moderne und attraktive Anstellungsbedingungen. Dieses Ziel teilen wir vollumfänglich. Doch um das Ziel zu gewährleisten, ist diese Vorlage nicht notwendig, denn die Stadt bietet bereits überdurchschnittlich gute Anstellungsbedingungen. Das zweite Ziel ist die Verankerung im PR. Dieses Ziel teilen wir nicht. Fringe Benefits funktionieren seit Jahren auch ohne Verankerung im PR. Wenn Sie glauben, dass es zu einer Vereinheitlichung kommt, muss ich Sie weitgehend enttäuschen, denn im PR werden nur die zentralen Fringe Benefits aufgeführt. Das sind erstens die Verpflegungsbeiträge für jährlich wiederkehrende Kosten von 17 Millionen Franken. Zweitens sind es die Mobilitätsbeiträge für jährlich wiederkehrende Kosten von 10 Millionen Franken. Drittens sind es Ermässigungen zu städtischen Einrichtungen und Anlässen im Bereich Kultur und Sport. Die Kosten dafür sind nicht abschätzbar, weil die Nachfrage heute nicht bekannt ist. Die dezentralen Fringe Benefits sind weiterhin nicht einheitlich und nicht im PR festgehalten; sie können von den jeweiligen Dienstabteilungen zusätzlich zu den zentralen Fringe Benefits gewährt werden. Diese jährlich wiederkehrenden Kosten betragen 4,4 Millionen Franken. Zudem werden nach der Überführung ins Personalrecht nicht alle städtischen Mitarbeitenden die gleichen Verpflegungszulagen erhalten, weil für die Lehrpersonen als kantonale Angestellte andere Zulagen gelten. Die Mobilitätsbeiträge in der Höhe von jährlich 10 Millionen Franken sind neu. Das ist ein Lenkungsbeitrag, denn Velofahrende und ÖV-Benutzer werden von den Fringe Benefits profitieren. Nicht profitieren werden Schicht-Mitarbeitende, die nachts arbeiten und auf ihr Auto angewiesen sind. Sie erhalten nichts, was in unseren Augen nicht gleichberechtigt ist. Faktisch sind es 10 Millionen Franken für ein radikales Stadtzürcher Verkehrsentswöhnungsprogramm. Es ist eine Zweiklassen-Mitarbeiterschaft. Ich frage mich, was der Gewinn ist, wenn die heutigen Fringe Benefits ins PR überführt werden. Sie und ich wissen, warum uns diese Weisung vorliegt: Sie basiert auf dem Sparprogramm, bei dem wir damals die Reka-Checks streichen mussten. Wir haben den Eindruck, dass die Handlungsfähigkeit der Stadt unnötig eingeschränkt wird. Denn wer weiss, vielleicht ist irgendwann wieder ein Sparprogramm notwendig. Die SVP-Fraktion unterstützt überdurchschnittlich gute Arbeitsbedingungen. Wir lehnen jedoch Masslosigkeit beim Personalwachstum und uneingeschränkten Ausbau von Arbeitsbedingungen ab. Für uns ist die Stadtzürcher Personalpolitik nicht nachhaltig. Dazu gibt es vier Eckpunkte: Erstens sind es die zusätzlichen Fixkosten der heutigen Vorlagen. Zweitens ist es die Gesamtkostensteigerung der letzten Jahre, die durch fortwährende Anpassungen im PR ausgelöst wird. Der dritte Punkt schlägt am wesentlichsten zu Buche: der stete Personalausbau. Der vierte ist der wesentliche Kritikpunkt: die eminente Kostensteigerung Jahr für Jahr, die nicht nachhaltig sein kann und meist durch überbordende Forderungen aus dem Gemeinderat ausgelöst wird. Aus diesem Grund haben wir zwei Begleitpostulate lanciert. In der Vergangenheit und auch im laufenden Jahr erlebten wir, wie die Zahl des städtischen Personals um jährlich mehrere hundert Stellen anwächst – Tendenz steigend. Die gesamten Personalkosten gilt es mittel- und langfristig zu stabilisieren. Bald arbeitet jeder Dritte für den Staat oder in staatsnahen Betrieben. In der Stadt sind es über 30 000 Mitarbeitende.

*Zum Vergleich: Im Jahr 2017 waren es noch 27 400 Mitarbeitende. In der Verwaltung zu arbeiten, bedeutet auch überdurchschnittliche Arbeitsbedingungen. Beispielsweise sind es statt vier Wochen Ferien sechs bis acht Wochen Ferien und sechs zusätzliche Betriebsferientage pro Jahr. Der nationale Vaterschaftsurlaub beträgt zwei Wochen, in Zürich sind es vier Wochen. Die Schere der Ungleichheit nimmt auch beim Medianlohn zu, wie ein Blick auf die Statistik zeigt. Das Lohnniveau beim Staat liegt bei einem Durchschnittslohn von 8012 Franken und mit 26 Prozent deutlich über dem der Privatwirtschaft. Das Fazit sind mehr Privilegien, überdurchschnittlicher Lohn und überdurchschnittliche Benefits. Gleichzeitig besteht ein exorbitanter Ausbau des Personals durch rot-grüne Forderungen. Das starke Wachstum der städtischen Gesamtlohnkosten ist zu bremsen – nicht auf Kosten der einzelnen Mitarbeitenden. Stattdessen ist die Politik aufgefordert, nachhaltig zu agieren und bei Stellenbesetzungen Zurückhaltung zu üben. Wir lehnen alle Anträge ab. Einige verschlimmbessern die stadträtliche Vorlage, andere machen sie komplizierter und eine unbürokratische Umsetzung unmöglich.*

Weitere Wortmeldungen:

**Hans Dellenbach (FDP):** *Die FDP begrüsst die Anstrengungen der Stadt, das Thema Fringe Benefits klarer und einheitlicher zu regeln und ins PR aufzunehmen. Während vielen Kommissionssitzungen sahen wir, wie unübersichtlich die Ausgangslage ist, aber auch wie kompliziert die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen sind. Die Verwaltungsangestellten erarbeiteten nicht nur ein ausgewogenes Resultat, sondern stellten es uns auch geduldig vor. Im Hinblick auf den Fachkräftemangel und auf die Schwierigkeiten, offene Stellen zu besetzen, ist es wichtig und richtig, dass Fringe Benefits als zentrales Element der Lohnnebenleistungen ins PR aufgenommen werden. Zürich wird damit als moderne Arbeitgeberin positioniert. Wir sind der Meinung, dass lieber weniger Leute eingestellt werden und diese dafür anständige Arbeitsbedingungen erhalten. Gerade weil das Geschäft im Detail sehr kompliziert ist und der Stadtrat einen ausgewogenen Kompromiss vorlegte, verstehen wir nicht, dass vor allem linke Parteien so viele Änderungsanträge vorbrachten. In ausnahmslos allen Fällen führen die Anträge zu einer Verkomplizierung und Bürokratisierung der Vorlage. Bei einem Antrag kommt es sogar zu einer Diskriminierung von Mitarbeitenden. Wie wenn sich die Experten der Stadt nichts überlegt hätten, findet hier ein Wunschkonzert von Partikularinteressen statt – frei nach dem Motto «Wer hat noch nicht, wer will noch mehr». Jemand verlangt die Erhöhung von Lunch-Beiträgen, jemand anderes will Car-Sharing einschliessen oder eine jährliche Veloreparatur. Weiter soll Personal bestraft werden, das Parkplätze von der Stadt mietet und gleichzeitig soll der Skitag des Elektrizitätswerks (ewz) gestrichen werden. Gewisse Fraktionen haben nicht verstanden, dass der Mobilitätsbeitrag so heisst, weil es ein Beitrag an die Mobilität ist und nicht ein Pendler-Beitrag. Umweltfreundliche Mobilität soll gefördert und nicht ein Autoverbot für Pendler eingeführt werden. Insgesamt bleibt bei mir das ungute Gefühl, dass die linken Parteien die städtischen Fringe Benefits nicht als Instrument der Personalrekrutierung und der Mitarbeitermotivation betrachten, sondern der Erziehung. Wer mit dem Velo arbeiten geht, erhält Applaus und Geld, wer mit dem Auto arbeiten geht, dem wird ein Teil der Fringe Benefits gestrichen. Diese Verpolitisierung der Fringe Benefits bedauern wir. Zum Glück wurden in der Kommission praktisch alle Anträge abgelehnt. Auch wenn mich persönlich ärgert, dass der Diskriminierungsantrag der SP eine Mehrheit fand, steht für uns der Vorteil der Weisung im Vordergrund, weshalb wir sie als Ganzes unterstützen.*

**Christian Traber (Die Mitte):** *Auch die Fraktion Die Mitte/EVP begrüsst die Vorlage. Sie ist wichtig und wir gehen mit dem Stadtrat und seiner ursprünglich vorgelegten Form einig. Die Weisung regelt die Lohnnebenleistungen im nötigen und wichtigen Rahmen. Sie sorgt mit den vorgeschlagenen Änderungen auch dafür, dass eine gewisse Vereinheitlichung und Rechtssicherheit oder Klarheit für die städtischen Mitarbeiter und auch die*

Vorgesetzten und Dienstabteilungen geschaffen werden. Die Attraktivität der Stadt als Arbeitgeberin steht im Vordergrund und nicht etwa das Erreichen von Klimazielen oder von mehr Velofahrern und weniger Autofahrern. Wir erinnern uns an die Budgetdebatte und die 800 offenen Stellen in Zürich. Es ist wichtig, dass die Lohnnebenleistungen stimmen, was dazu führt, dass die Stadt eine attraktive Arbeitgeberin bleibt. Sie sind nicht der wichtigste, aber sie sind ein wichtiger Punkt. Als Mitarbeiter einer grösseren Firma haben wir vergünstigte Kantinenpreise, Essenszulagen, vergünstigte ZVV-Abonnements sowie Reka-Checks. Ich kann davon profitieren. Die Stadt als grosse Arbeitgeberin steht in Konkurrenz mit solchen Firmen. Mit Recht können Sie anmerken, dass ein Kleinunternehmer solche Leistungen niemals gewähren kann. Es ist ein Spagat zwischen den Lohnnebenleistungen und den Möglichkeiten, die eine Firma finanziell hat. Es ist mir klar, dass das schwierig und eine Gratwanderung ist. Wichtig ist aber, dass Zürich gute Mitarbeitende braucht. Damit wir diese gewinnen und halten können, braucht es solche Massnahmen. Wir sind der Meinung, dass der Stadtrat eine gute Weisung vorlegte. Man kann darüber diskutieren, ob die internen Angebote der einzelnen Dienstabteilungen behalten werden sollen und ob die einzelnen Organisationseinheiten über Interpretationsspielraum verfügen sollen oder nicht. Ich glaube aber, dass der Grundsatz richtig ist, weshalb wir die Weisung annehmen und die Änderungsanträge ablehnen.

**Serap Kahrman (GLP):** Mit der Einführung der Fringe Benefits wird die Stadt als Arbeitgeberin attraktiver. Bereits heute vergibt die Stadt Lohn-Checks und teilweise auch Mobilitätsbeiträge. Mit der Vorlage kommen wiederkehrende Kosten von ungefähr 30 Millionen Franken auf die Stadt zu, weil die Fringe Benefits ausgebaut werden. Darum ist es aus unserer Sicht wichtig, dass die Fringe Benefits gesetzlich verankert werden, damit die Kosten demokratisch legitimiert sind. Wir werden der Vorlage zustimmen, weil wir im Grundsatz dafür sind. Zu den Änderungsanträgen werden wir unsere Kritik vor allem in Bezug auf die Ausgestaltung des Mobilitätsbeitrags und der dezentralen Lohnnebenleistungen äussern. Es geht uns nicht um eine Verpolitisierung, sondern um eine Diskussion darüber, wie die Ausgestaltung stattfinden soll.

**Luca Maggi (Grüne):** Wir Grünen werden der Weisung zustimmen. Wir begrüssen, dass der Stadtrat die Lohnnebenleistungen jetzt im PR regelt. Wir werden das funktions- und leistungsunabhängige Gewähren der Fringe Benefits im Rahmen der Weisung nicht antasten, auch wenn wir gerade den tieferen Lohnstufen gerne mehr gegeben hätten. Das führt dazu, dass wir alle Änderungsanträge bis auf einen ablehnen. Ich verstehe darum nicht, warum Hans Dellenbach (FDP) von einem Wunschkonzert der Linken sprach: Die Änderungsanträge wurden von der SP und GLP eingereicht. Er kam am Ende seines Votums zum Schluss, dass sie alle in der Kommission abgelehnt würden – meines Wissens wird in der Kommission ohne zumindest eine linke Partei kein einziger Änderungsantrag abgelehnt. Von einem Wunschkonzert kann nicht gesprochen werden. Uns gehen die Anträge in einem Fall zu wenig weit, in einem anderen Fall halten wir es nicht für zweckmässig, dies in der Weisung zu regeln. Auch wir sind der Meinung, dass sich die Stadt mit der Weisung in der vorgelegten Version als gute Arbeitgeberin positioniert. Wir werden ihr auch zustimmen, wenn die Änderungsanträge abgelehnt werden.

**Patrik Maillard (AL):** Die AL sagt ebenfalls Ja zur Weisung. Es geht um eine Vereinheitlichung der Fringe Benefits. Es ergibt Sinn, dass nicht jede Abteilung die Lohnnebenleistungen anders handhabt und beispielsweise andere Beiträge auszahlt oder Naturalleistungen mit unterschiedlichem Wert erbringt. Das Kostendach von 150 Franken bei den dezentralen Fringe Benefits ist unserer Meinung nach in einem vernünftigen Rahmen. Zusätzlich zu den bisherigen Leistungen soll es einen Mobilitätsbeitrag geben, also ein Anteil an die Kosten für ein umweltfreundliches Transportmittel. Die Stadt will oder kann dabei nicht kontrollieren, ob die Transportmittel für den Weg zur Arbeit oder in

*der Freizeit genutzt werden – es ist nicht der Sinn, zu erziehen. Beim Mobilitätsbonus handelt es sich vielmehr um ein «Goodie», das man möglichst umweltschonend nutzen soll. Wir erachten den Vorschlag des Stadtrats für einen solchen Bonus als gut. Man kann sich aber allgemein Fragen, was diese «Goodies» sollen, wenn sie an alle Mitarbeitenden verteilt werden. Brauchen Mitarbeitende, die im Extremfall 250 000 Franken im Jahr verdienen, einen Zustupf ans Mittagessen? Wäre es nicht sinnvoller, die Essensbeiträge in Form von beispielsweise Lunch-Checks nur bis Lohnstufe 8, was immer noch bis 100 000 Franken sein können, auszubezahlen, wobei die Einzelnen dann wesentlich höhere Beiträge an das Mittagessen haben? Das ist natürlich eine rhetorische Frage. Die AL war schon immer gegen eine zusätzliche Alimentierung von Spitzenverdienenden, auch in der Verwaltung. Bei sehr guten Löhnen sollen die «Goodies» bereits inbegriffen sein. Sie sind aber keine Lohnzulagen, sondern Lohnnebenleistungen, die bei einer schlechten Finanzlage der Stadt ausfallen können. Fringe Benefits sind zudem per Definition lohnunabhängig. Dass das bestehende System verbessert und vor allem über alle Dienstabteilungen hinweg auf die gleiche Ebene gestellt wird, halten wir für sinnvoll. Deshalb unterstützen wir die Weisung des Stadtrats.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

**STR Daniel Leupi:** *Die Vorlage hat eine sehr lange Geschichte. Beim Budget 2017 oder 2018 hatte ich angekündigt, dass wir die Fringe Benefits anpassen werden. Bei der rechtlichen Diskussion stellten wir fest, dass wir nicht nur die zentralen, sondern auch die dezentralen Fringe Benefits behandeln müssen. Auch für diese braucht es eine Rechtsgrundlage, auch wenn eine Partei das nicht glaubt. Die dezentralen Fringe Benefits waren eine Herausforderung. Es brauchte einige Zeit, bis wir eine Übersicht hatten und herausfanden, wo sie herkommen, wer genau sie leistet und welchen Umfang sie haben. Wir mussten eine Lösung finden, die der Vielfalt gerecht wird und nicht dazu führt, dass flächendeckend dezentral ausgeschüttet oder man zu sehr eingeschränkt wird. Wir haben nun eine gute Lösung gefunden. Daher bin ich froh um die Würdigung der Redner der FDP und der Mitte und dass die Mehrleistungen für die Mitarbeitenden breit abgestützt sind. Es ist ein massvoller Ausbau, der nicht überbordert. Nicht jedes KMU kann sich so etwas leisten. Wir konkurrieren aber mit den grossen Unternehmen und Konzernen wie Google, mit dem Kanton, der Bundesverwaltung und den Universitäten. Sie alle haben solche Angebote. Wenn die Stadt in finanziellen Schwierigkeiten stecken würde, dann wären die Fringe Benefits einer der Spielräume. Auf die gesamte Lohnsumme betrachtet, geht es um einen Promille-Bereich. Mit dieser Vorlage haben wir eine grosse Baustelle im Personalbereich erledigt. Für das Personal ist es eine Anerkennung und ein Teil, der die Stadt als Arbeitgeberin attraktiv macht.*

### Antrag 1

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

**Anjushka Früh (SP):** *Wir beantragen – wie in der Vernehmlassungsantwort gefordert – eine Erhöhung der Verpflegungspauschale, insbesondere bei den Lunch-Checks von bisher 1200 Franken auf 1500 Franken. Sie werden sich allenfalls fragen, warum es eine solch kleine Erhöhung pro Person sein soll. Damit gleichen wir uns dem Niveau des Kantons als Arbeitgeber an. Meines Erachtens sind keine Gründe ersichtlich, wieso die Stadt nicht das gleiche Niveau wie der Kanton ausbezahlen sollte. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt leisten sehr viel und hervorragende Arbeit. Das darf mit der Erhöhung der Lunch-Check-Beiträge honoriert werden. Die städtischen Finanzen sind stabil; es gibt keine finanziellen Aspekte, die gegen die Erhöhung sprechen würden. Die SP-Fraktion beantragt die Erhöhung, um den städtischen Mitarbeitern einen*

*Dank für die grosse geleistete Arbeit auszusprechen.*

**Hans Dellenbach (FDP):** *Erstens ist der Verpflegungsbeitrag bereits heute Teil der Fringe Benefits, nur wurde er noch nicht formell ins PR aufgenommen. Bei der vorliegenden Weisung ging es einzig darum, die bestehende Regelung ins PR aufzunehmen. Eine Erhöhung der Beiträge stand verwaltungsintern nie zur Debatte und kam nur während der Vernehmlassung auf: Der Schweizerische Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) versuchte, ein wenig mehr für die Mitarbeiter herauszuholen. Zweitens handelt es sich bei der Fringe-Benefits-Vorlage bereits um einen Ausbau. Die Kosten für die Verpflegungsbeiträge betragen heute 16,9 Millionen Franken. Mit der Einführung des Mobilitätsbeitrags und den dezentralen Benefits kommen 10 bis 14 Millionen Franken dazu. Es braucht also keinen weiteren Millionenausbau bei den bestehenden Fringe Benefits. Drittens hinkt der Vergleich mit dem Kanton: Dieser betreibt beispielsweise viel weniger Kantinen als die Stadt und er bezahlt meines Wissens keine Mobilitätszulagen. Wenn man die Stadt und den Kanton miteinander vergleichen will, dann muss man andere städtische Leistungen für die Mitarbeitenden aufnehmen: das betriebliche Gesundheitsmanagement, Geschenkaktionen, das Spesenreglement, Personalparkplätze, usw. Auch die Löhne kann man nicht direkt miteinander vergleichen. Am Ende sind die Verpflegungsbeiträge ein Teil der Fringe Benefits. Sie sind ein Teil der Lohnnebenleistungen. Diese sind ein Teil der gesamten Anstellungsbedingungen. Es ist nicht richtig, nur einen kleinen Teil der Anstellungsbedingungen mit dem Kanton zu vergleichen und zu sagen, dass sie bei der Stadt schlechter seien. Unter dem Strich sind die Anstellungsbedingungen der Stadt mehr als gut. An einem gewissen Punkt braucht es eine Grenze.*

Änderungsantrag 1 zu Dispositivziffer 1

Art. 59<sup>bis</sup> «Beitrag an die Kosten der Verpflegung» Abs. 1 lit. a

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt folgende Änderung von Art. 59<sup>bis</sup> Abs. 1 lit. a:

- a. Lunch-Checks oder eine entsprechende Barvergütung je Arbeitstag in Höhe von jährlich höchstens Fr. 1200.–1500.– bei einem Vollzeitpensum; oder

Mehrheit: Hans Dellenbach (FDP), Referent; Präsident Luca Maggi (Grüne), Vizepräsidentin Serap Kahriman (GLP), Martin Busekros (Grüne), Selina Frey (GLP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte), Patrik Maillard (AL)

Minderheit: Anjushka Früh (SP), Referentin; Ivo Bieri (SP), Simon Diggelmann (SP), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

## Antrag 2

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

**Vizepräsidentin Serap Kahriman (GLP):** *Die GLP begrüsst grundsätzlich die Einführung des Mobilitätsbeitrags von maximal 600 Franken für eine Vollzeitstelle. Wir üben lediglich Kritik an der Ausgestaltung dieser Lohnnebenleistung und stellen darum diesen Änderungsantrag. Einerseits kritisieren wir die Ausrichtung des Mobilitätsbeitrags in Form von Reka-Rail-Checks und andererseits, dass die Beiträge ohne einen Nachweis gesprochen werden. Im ersten Moment denkt man natürlich, für 600 Franken einen*

*grossen Verwaltungsaufwand zu betreiben, lohnt sich nicht. Aber in Anbetracht der Tatsache, dass es jährlich mögliche Kosten von 10 Millionen Franken sein können, sind wir davon überzeugt, dass ein Nachweis verhältnismässig und gefordert ist. Gemäss dieser Vorlage sollen die Mitarbeitenden Reka-Rail-Checks nutzen, um sich ein ZVV-Abonnement zu kaufen. Gerade in der Privatwirtschaft gelingt es anderen Unternehmen, nur Abonnemente zu vergüten, wenn diese auch bezogen werden. Warum man das von den städtischen Mitarbeitenden nicht verlangen kann, bleibt uns ein Rätsel.*

**Anjushka Früh (SP):** *In der Kommissionsberatung wurde uns dargelegt, dass eine administrative Prüfung nicht in einem vernünftigen Mass durchführbar ist. Ich bin ebenso der Meinung, dass dies – wenn überhaupt – in den Ausführungsbestimmungen im Detail geregelt werden sollte, wenn der Stadtrat es als zielführend erachten würde. In diesem Detaillierungsgrad gehört es nicht ins PR.*

Änderungsantrag 2 zu Dispositivziffer 1  
Art. 59<sup>ter</sup> «Beitrag an die Kosten der Mobilität» Abs. 2

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt folgende Änderung von Art. 59<sup>ter</sup> Abs. 2:

<sup>2</sup> Die Höhe des Mobilitätsbeitrags der öffentlichen Verkehrsmittel beträgt jährlich höchstens Fr. 600.– bei einem Vollzeitpensum und wird nur vergütet, sofern ein Abonnement bezogen wurde.

Mehrheit:	Anjushka Früh (SP), Referentin; Präsident Luca Maggi (Grüne), Ivo Bieri (SP), Martin Busekros (Grüne), Hans Dellenbach (FDP), Simon Diggelmann (SP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)
Minderheit:	Vizepräsidentin Serap Kahriman (GLP), Referentin; Selina Frey (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 103 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

### Antrag 3

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

**Anjushka Früh (SP):** *Wir beantragen, dass der Mobilitätsbeitrag, den die SP-Fraktion grundsätzlich unterstützt, nur an Personen ausgerichtet wird, die keinen Personalparkplatz nutzen. Angestellte, die einen subventionierten oder nicht subventionierten Personalparkplatz mieten oder ein kostenloses Angebot nutzen können, legen ihren Arbeitsweg offensichtlich mit dem Auto zurück. In diesen Fällen ist die Ausrichtung des Mobilitätsbeitrags zur Zurücklegung des Arbeitswegs mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel nicht opportun, da dieser nicht gemäss der Zweckbestimmung genutzt würde. Die vorgeschlagene Regelung hätte die gewünschte Wirkung, dass Mitarbeitende den Anreiz erhalten, den Arbeitsweg in Zukunft mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Auto zurückzulegen. Ausnahmen sind für Personen mit Arbeitszeiten ausserhalb der Betriebszeit des öffentlichen Verkehrs vorgesehen, sowie für Personen, die aufgrund einer Behinderung oder Einschränkung auf die Nutzung des Autos angewiesen sind.*

**Hans Dellenbach (FDP):** *Ich war auf der Webseite der Stadt für potenzielle neue Mitarbeitende. Zu den Gründen, die dafürsprechen, sich bei der Stadt anstellen zu lassen, steht: «Vertrauen und Anerkennung guter Leistungen sind uns wichtig. Wir nutzen und*

*gewähren Spielräume, handeln fair und transparent. Wir bieten gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit, Treueprämien, Geld oder Naturalien für besondere Leistungen, vier Wochen Vaterschaftsurlaub, unbezahlten Treueurlaub» und vieles weiteres. Dazu kommen 1200 Franken Verpflegungsbeiträge und 600 Franken Mobilitätsbeiträge. Die Stadt ist eine grossartige und moderne Arbeitgeberin. Wir machen alles, was das Personal von uns verlangen kann. Aber, liebe Mitarbeitende, nehmt auf keinen Fall Personalparkplätze. Dann streichen wir euch 600 Franken. Das will dieser Antrag. Es geht hier nicht um die Ausnahme der Regel, sondern um die Regel selbst. Dieser Antrag ergibt keinen Sinn. Erstens ist es ein Mobilitätsbeitrag und nicht ein Pendlerbeitrag. Man kann mit diesen 600 Franken entweder zur Arbeit fahren oder in die Ferien. Warum sollte jemand 600 Franken von der Stadt erhalten, der mit dem Auto in die Ferien und mit dem Zug arbeiten geht? Jemand, der mit dem Auto arbeiten und mit dem Zug in die Ferien geht, erhält den Beitrag nicht. Man kann weiterhin mit dem Auto zur Arbeit, man muss aber auf der anderen Strassenseite bei einem Privaten parkieren und dann erhält man 600 Franken. Müsste man nicht diesen Menschen einen ökologischen Anreiz bieten, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, damit sie den öffentlichen Verkehr in der Freizeit benutzen können? Dazu kommt, dass die Parkierenden die Selbstkosten bereits bezahlen. Die Gebühren der Personalparkplätze wurden in den letzten Jahren drastisch erhöht. Der Antrag bringt also nichts, kostet aber viel. Er macht die Fringe-Benefit-Vorlage komplizierter und bürokratischer. Denn in Zukunft muss bei allen Mitarbeitenden abgeklärt werden, ob sie den Parkplatz benötigen oder nicht. Das ist Unsinn. Der Zwang zu einem bestimmten Transportmittel und die Kontrolle darüber ist nicht möglich oder erstrebenswert. Der Änderungsantrag ist nicht pragmatisch, sondern kleinkariert. Jemandem die Kürzung von 600 Franken aufzubrummen, nur weil sie oder er einen Personalparkplatz benützt, würde ich als diskriminierend bezeichnen. Gerade die Parteien, die sonst von Inklusion sprechen, grenzen hier eine Gruppe des Personals aus, die es sich erlaubt, einen Personalparkplatz zu benutzen und sich nicht an die links-grüne Moral zu halten.*

Änderungsantrag 3 zu Dispositivziffer 1

Art. 59<sup>ter</sup> «Beitrag an die Kosten der Mobilität» Abs. 3 und 4

Die Mehrheit der SK FD beantragt folgende Änderung von Art. 59<sup>ter</sup> Abs. 3 und 4:

<sup>3</sup> Der Bezug des Mobilitätsbeitrags und schliesst aus:

a. die Nutzung von Personalparkplätzen; sowie

b. die Vergütung von Spesen für Dienstfahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf Stadtgebiet ~~schliessen sich gegenseitig aus.~~

<sup>4</sup> Der Stadtrat regelt die Anspruchsberechtigung und kann dabei Ausnahmen von Abs. 3 lit. a vorsehen, insbesondere für Angestellte, die auf einen Personalparkplatz angewiesen sind infolge:

a. Beginn oder Ende der Arbeit ausserhalb der Betriebszeiten öffentlicher Verkehrsmittel; oder

b. einer Behinderung.

Die Minderheit der SK FD beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Anjushka Früh (SP), Referentin; Präsident Luca Maggi (Grüne), Vizepräsidentin Serap Kahriman (GLP), Ivo Bieri (SP), Martin Busekros (Grüne), Simon Diggelmann (SP), Selina Frey (GLP), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)

Minderheit: Hans Dellenbach (FDP), Referent; Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

#### Antrag 4

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

**Vizepräsidentin Serap Kahrman (GLP):** *Mit diesem Änderungsantrag wollen wir Personen, die beispielsweise Schichtarbeit leisten, die Möglichkeit geben, vom Mobilitätsbeitrag profitieren zu können. Dies soll explizit in der Gesetzgebung erwähnt werden. Damit sich diese Personen kein Auto zulegen müssen, wollen wir im Sinn von ökologischen, nachhaltigen Überlegungen einen Beitrag an ein Car-Sharing-Angebot vergüten.*

**Anjushka Früh (SP):** *In der Kommission wurde uns dargelegt, dass dieser Antrag ein umfassendes gesamtstädtisches Mobilitätskonzept erfordern würde und nicht im Rahmen dieser Weisung zu den Fringe Benefits gelöst werden kann.*

Änderungsantrag 4 zu Dispositivziffer 1

Art. 59<sup>ter</sup> «Beitrag an die Kosten der Mobilität», neuer Abs. 3

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt folgenden neuen Art. 59<sup>ter</sup> Abs. 3 (Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst):

<sup>3</sup> Wenn Angestellte nachweisen können, dass aufgrund der Einsatzzeiten öffentliche Verkehrsmittel nicht genutzt werden können, kann der Stadtrat vorsehen, sich an den Kosten für Car-Sharing zu beteiligen.

Mehrheit:	Anjushka Früh (SP), Referentin; Präsident Luca Maggi (Grüne), Ivo Bieri (SP), Martin Busekros (Grüne), Hans Dellenbach (FDP), Simon Diggelmann (SP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)
Minderheit:	Vizepräsidentin Serap Kahrman (GLP), Referentin; Selina Frey (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 103 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

#### Antrag 5

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

**Vizepräsidentin Serap Kahrman (GLP):** *Der Änderungsantrag bezieht sich auf den Begriff der «weiteren umweltfreundlichen Transportmittel», womit wir vor allem auf das Velo abzielen. Der Sinn des Antrags ist, dass die Beiträge verhältnismässig zum Verkehrsmittel gesprochen werden sollen. Die Kosten für ein Velo sind nicht mit Kosten für ein ZVV-Abonnement vergleichbar. Mit dem Beitrag von 250 Franken für einen Velo-Service sollen die Mitarbeitenden, die bereits ein Velo haben und es weiterhin nutzen wollen, auch vom Mobilitätsbeitrag profitieren. Zudem soll ein Anreiz entstehen, dass Mitarbeitende kein neues Velo kaufen, sondern im Sinne der Ressourcenschonung ihr altes nutzen. Personen, die bereits ein Veloverleih-Abonnement haben, sollen auch vom Mobilitätsbeitrag profitieren und einen Beitrag von 200 Franken erhalten, damit sie das Veloverleih-Abonnement weiterhin nutzen können. Natürlich sollen auch Personen vom Beitrag profitieren können, die sich neu entschliessen, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Diese Personen sollen alle fünf Jahre 800 Franken erhalten. Wir gehen davon aus, dass ein Velo für 800 Franken verhältnismässig und in der Regel fünf Jahre haltbar ist.*

**Anjushka Früh (SP):** Beiträge an einen Veloservice, abgestufte Beiträge und dass Beiträge kumuliert werden, sind sinnvoll. Der Stadtrat sieht dies auch in der Weisung vor: Je nach Art der Beiträge an die Velomobilität werden Unterschiede gemacht. Ich bin aber der Meinung, dass dies dem Stadtrat für die Ausführungsbestimmungen obliegt und nicht in diesem Detaillierungsgrad im PR festgeschrieben werden sollte.

Änderungsantrag 5 zu Dispositivziffer 1

Art. 59<sup>ter</sup> «Beitrag an die Kosten der Mobilität», neuer Abs. 4

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt folgenden neuen Art. 59<sup>ter</sup> Abs. 4 (Die Nummerierung der Absätze wird gemäss Ratsbeschluss angepasst):

4 Die Höhe des Mobilitätsbeitrags des Velos beträgt höchstens Fr. 250.– für einen jährlichen Velo-Service sowie höchstens Fr. 800.– alle fünf Jahre für den Kauf eines Velos oder höchstens Fr. 200.– jährlich für die Kosten eines Velomiet-Abonnements. Eine Vergütung findet nur statt, wenn ein entsprechender Beleg vorgewiesen werden kann.

Mehrheit: Anjushka Früh (SP), Referentin; Präsident Luca Maggi (Grüne), Ivo Bieri (SP), Martin Busekros (Grüne), Hans Dellenbach (FDP), Simon Diggelmann (SP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)  
Minderheit: Vizepräsidentin Serap Kahrیمان (GLP), Referentin; Selina Frey (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 103 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

### Antrag 6

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

**Vizepräsidentin Serap Kahrیمان (GLP):** Mit diesem Änderungsantrag möchte die GLP die Streichung der dezentralen Lohnnebenleistungen. Gemäss der Weisung werden sie neu für alle städtischen Mitarbeitenden aus allen Departementen einheitlich geregelt und gesetzlich verankert. In diesem Artikel ist aber eine Kann-Formulierung vorhanden. Das bedeutet, dass es den einzelnen Departementsvorstehenden freisteht, Fringe Benefits so zu vergeben oder nicht. Dadurch entsteht wieder eine uneinheitliche Vergabe – nicht nur beim Bezug, sondern auch bei der Höhe. Die dezentralen Lohnnebenleistungen widersprechen der Vorlage im Kern. Wir sind überzeugt, dass die Attraktivität als Arbeitgeberin mit den übrigen Fringe Benefits und Geschenkkaktionen gewahrt ist.

**Anjushka Früh (SP):** Die dezentralen Fringe Benefits werden teilweise bereits in den Organisationseinheiten gelebt. Die Mehrheit der Kommission sieht es nicht als opportun, diese zu streichen. Die 150 Franken pro Person sind ein kleiner Betrag. Es spricht nichts dagegen, eine gewisse Spezialisierung nach Organisationseinheit zuzulassen.

Änderungsantrag 6 zu Dispositivziffer 1

Art. 59<sup>quinquies</sup> «Dezentrale Lohnnebenleistungen»

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt die Streichung von Art. 59<sup>quinquies</sup>.

- Mehrheit: Anjushka Früh (SP), Referentin; Präsident Luca Maggi (Grüne), Ivo Bieri (SP), Martin Busekros (Grüne), Hans Dellenbach (FDP), Simon Diggelmann (SP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Markus Haselbach (Die Mitte) i. V. von Christian Traber (Die Mitte), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Judith Boppart (SP)
- Minderheit: Vizepräsidentin Serap Kahriman (GLP), Referentin; Selina Frey (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 103 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

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

Damit ist beschlossen:

Die neuen Artikel der Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals (PR) Leistungen sind durch die RedK zu überprüfen (Art. 70 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 213 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

#### **177.100**

#### **Verordnung über das Arbeitsverhältnis des städtischen Personals (PR)**

Änderung vom ...

#### **Art. 59<sup>bis</sup> Beitrag an die Kosten der Verpflegung**

<sup>1</sup> Der Stadtrat kann den Angestellten einen der folgenden Beiträge an die Kosten der Verpflegung ausrichten:

- a. Lunch-Checks oder eine entsprechende Barvergütung je Arbeitstag in Höhe von jährlich höchstens Fr. 1200.– bei einem Vollzeitpensum; oder
- b. verbilligte Verpflegung im Betrieb oder in einem Personalrestaurant in vergleichbarer Höhe.

<sup>2</sup> Der Stadtrat regelt die Anspruchsberechtigung.

#### **Art. 59<sup>ter</sup> Beitrag an die Kosten der Mobilität**

<sup>1</sup> Der Stadtrat kann den Angestellten einen Beitrag an die Kosten der Mobilität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder anderen umweltfreundlichen Transportmitteln (Mobilitätsbeitrag) ausrichten.

<sup>2</sup> Die Höhe des Mobilitätsbeitrags beträgt jährlich höchstens Fr. 600.– bei einem Vollzeitpensum.

<sup>3</sup> Der Bezug des Mobilitätsbeitrags schliesst aus:

- a. die Nutzung von Personalparkplätzen; sowie
- b. die Vergütung von Spesen für Dienstreisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf Stadtgebiet.

<sup>4</sup> Der Stadtrat regelt die Anspruchsberechtigung und kann dabei Ausnahmen von Abs. 3 lit. a vorsehen, insbesondere für Angestellte, die auf einen Personalparkplatz angewiesen sind infolge:

- a. Beginn oder Ende der Arbeit ausserhalb der Betriebszeiten öffentlicher Verkehrsmittel; oder
- b. einer Behinderung.

#### **Art. 59<sup>quater</sup> Ermässigtter Zugang zu Einrichtungen und Anlässen in Kultur und Sport**

In den städtischen Betrieben aus den Bereichen Sport und Kultur kann den Angestellten der Zugang zu Einrichtungen und Anlässen ermässigt angeboten werden.

#### **Art. 59<sup>quinquies</sup> Dezentrale Lohnnebenleistungen**

<sup>1</sup> Die Departementsvorstehenden können für Angestellte ihres Departements dezentrale Lohnnebenleistungen vorsehen.

<sup>2</sup> Unzulässig sind:

- a. Beiträge an die Kosten der Verpflegung und Mobilität;
- b. Leistungen, die den Aufgaben und Zielen der Stadt gemäss Gemeindeordnung widersprechen;

c. Leistungen, die einzelne Anbietende von externen Dienstleistungen und Produkten unverhältnismässig begünstigen.

<sup>3</sup> Die Höhe dezentraler Lohnnebenleistungen für einzelne Angestellte beträgt jährlich höchstens Fr. 150.–.

<sup>4</sup> Vorbehalten bleibt die branchenübliche Fahrvergünstigung der Angestellten der Verkehrsbetriebe Zürich; deren Bezug schliesst den Bezug des Mobilitätsbeitrags nach Art. 59<sup>ter</sup> und die Vergütung von Spesen für Dienstfahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Schweiz aus.

Mitteilung an den Stadtrat

**1850. 2023/189**

**Postulat von Martin Busekros (Grüne) und Yves Henz (Grüne) vom 05.04.2023:  
Fringe Benefits, Integration eines Abonnements zur Nutzung eines stationsgebundenen Veloverleihsystems bei den Mobilitätsbeiträgen**

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

***Martin Busekros (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1668/2023): Mit dem Postulat fordert die Grüne-Fraktion, dass zusätzlich geprüft wird, ob auch ein Abonnement für ein Veloverleihsystem zur Verfügung gestellt werden kann, wie das beispielsweise die Zürcher Kantonalbank (ZKB) für ihre Mitarbeitenden tut. Momentan bietet sich PubliBike an, aber natürlich sind wir offen für andere stationsgebundene Systeme, falls sich die Ausschreibung des Veloverleihsystems ändert.*

***Hans Dellenbach (FDP)** begründet den namens der FDP-Fraktion am 19. April 2023 gestellten Ablehnungsantrag: Es gibt drei Gründe für die Ablehnung des Postulats. Erstens ist die Fringe-Benefits-Weisung bereits sehr komplex und überladen. Es werden Mehrkosten in der Höhe von 10 bis 14 Millionen Franken auf die Stadt zukommen. Es braucht eine Grenze und keinen weiteren Millionenausbau der Lohnnebenleistungen. Sogar wenn man einen weiteren Ausbau befürwortet, ist das Postulat zweitens der falsche Weg. Das Personalrecht sieht mit Artikel 59<sup>ter</sup> vor, dass ein Beitrag an die Kosten der Mobilität «mit anderen umweltfreundlichen Transportmitteln» erlaubt ist. Eine solche Prüfung wird im Umsetzungsprojekt, also in den Ausführungsbestimmungen festgeschrieben. Dafür braucht es kein Postulat. Drittens stört uns, dass das Postulat von einem «stationsgebundenen Veloverleihsystem» spricht. Wir wissen, dass es in Zürich nur eines dieser Systeme gibt: PubliBike. Das Postulat verlangt also, dass eine weitere staatliche Subventionierung für ein halbstaatliches Unternehmen festgelegt wird, während andere private Anbieter von vornherein ausgeschlossen werden. PubliBike wird bereits über sehr viele Kanäle subventioniert: durch den Erlass von Gebühren, Sponsoring und die Zurverfügungstellung von Parkplätzen. Jetzt soll vorgegeben werden, dass die Stadt ihren Mitarbeitenden ein Abonnement für dieses Veloverleihsystem zur Verfügung stellen soll, das bereits auf städtischen Parkplätzen steht. Ist es die Aufgabe des Staates, private Initiativen zu behindern und zu benachteiligen? Wir sagen klar Nein dazu.*

Das Postulat wird mit 77 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1851. 2023/211**

**Postulat von Martin Götzl (SVP) und Isabel Garcia (FDP) vom 19.04.2023:  
Beschränkung des Anstiegs der Lohnkosten der Stadt ab 2024 auf das Bevölkerungswachstum**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Finanzdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2023/211 und 2023/215

**Martin Götzl (SVP)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/211 (vergleiche Beschluss-Nr. 1742/2023): Wir von der SVP-Fraktion unterstützen grundsätzlich überdurchschnittlich gute Arbeitsbedingungen, lehnen jedoch Masslosigkeit beim Personalwachstum und uneingeschränkten Ausbau von Arbeitsbedingungen ab. Darum initiierte unsere Seite zwei Postulate mit. Das eine Postulat soll das Lohnkostenwachstum und das andere das Stellenwachstum plafonieren. Mit den zwei Postulaten hat die linke Ratsseite eine Auswahl, wie sie auf einen massvollen Weg der Personalpolitik zurückkehren kann. In der Vergangenheit und im laufenden Jahr erlebten wir, wie die Zahl des städtischen Personals jährlich um mehrere hundert Stellen wuchs. Die Schere der Ungleichheit zwischen der Arbeitgeberin Stadt Zürich und der Privatwirtschaft nimmt zu, wie die Statistik zeigt. Das darf unserer Auffassung nach nicht sein. Mehr Privilegien, überdurchschnittlicher Lohn und Benefits und gleichzeitig ein exorbitanter Personalausbaue in den letzten Jahren. Das starke Wachstum der städtischen Gesamtlohnkosten muss gebremst werden. Das soll aber nicht auf Kosten des einzelnen Mitarbeiters erfolgen. Die Politik ist aufgefordert, nachhaltig zu agieren und sich bei Stellenbesetzungen zurückzuhalten und diese zu hinterfragen. In Anbetracht des Wachstums der letzten Jahre ist es unerlässlich, die gesamten Personalkosten mittel- oder langfristig zu stabilisieren. Folgende Zahlen zeigen auf, warum wir von Masslosigkeit sprechen müssen. Im Jahr 2011 lebten rund 390 000 Einwohnerinnen und Einwohner in Zürich. Im Jahr 2021 sind es 434 000 Einwohner. Das ist ein Wachstum von 11,28 Prozent. Das Personalwachstum, so argumentierte die linke Seite immer, ist eine Folge des Bevölkerungswachstums. Das ist weitgehend eine Mär. Denn trotz Investitionen in die Digitalisierung in Millionenhöhe, ist insgesamt wenig von einer Effizienzsteigerung ersichtlich. Wo der Wert der 100-Prozent-Stellen im Jahr 2011 bei 19 825 lag, sind es im Jahr 2021 bereits 22 720 Stellenwerte. Das ist ein Plus von 14,6 Prozent. Frappant ist der Personalaufwand. Im Jahr 2011 betrug er 2,43 Milliarden Franken, zehn Jahre später waren es 2,95 Milliarden Franken. Das ist ein Plus von 22 Prozent. Das Bevölkerungswachstum im gleichen Zeitraum betrug aber nur 11 Prozent. Ich zähle Ihnen die jährlichen Lohnanpassungen im Budget der letzten sechs Jahre auf: im Jahr 2018: 24 Millionen Franken; im Jahr 2019: 17 Millionen Franken; im Jahr 2020: 22 Millionen Franken; im Jahr 2021: 17 Millionen Franken; im Jahr 2022: 24 Millionen Franken und im Jahr 2023: 71 Millionen Franken. Das sind Lohnanpassungen über das Budget in der Höhe von 175 Millionen Franken innerhalb von sechs Jahren. Auch die Arbeitsbedingungen und die Lohnnebenleistungen haben Sie in den letzten fünf Jahren tatkräftig ausgebaut. Mit der Weisung GR Nr. 2018/444 entstanden zusätzliche Kosten von 23,4 Millionen Franken pro Jahr, mit der Vorlage GR Nr. 2019/303 zusätzliche Kosten von 1 Million Franken pro Jahr. Die Teilrevision des städtischen Lohnsystems verursacht Mehrkosten von 25 Millionen Franken pro Jahr, die Vorlage GR Nr. 2022/175 gewährt vier Wochen Vaterschaftsurlaub. Fünftens die Vorlage GR Nr. 2021/65: eine Einmalzulage, einmalig 5 Millionen Franken. Die Vorlage GR Nr. 2021/445 verursacht jährlich wiederkehrende Kosten von 19 Millionen Franken, die Vorlage GR Nr. 2021/487 2,2 Millionen Franken pro Jahr. Heute kommen mit den Fringe Benefits und Mobilitätsbeiträgen jährlich 10 Millionen Franken dazu. Innerhalb von sechs Jahren ist das ein Plus von 70 Millionen Franken für Lohnleistungen. Es gibt noch weitere offene Forderungen

aus dem rot-grünen Gemeinderat: Menstruationsurlaub, das Pilotprojekt 35-Stunden-Woche und so weiter. Als ich das recherchierte, war ich überrascht, wie viele Millionen Franken Jahr für Jahr verteilt werden. Sahen Sie jemals einen privaten Arbeitgeber, der einen Bruchteil davon ausgibt? Helfen Sie mit, eine nachhaltige Personalpolitik mit überdurchschnittlich guten, jedoch massvollen Arbeitsbedingungen zu betreiben. Ich habe nichts gegen punktuelle «Goodies». Doch die Summe des Personalwachstums und der Ausbau der Bedingungen ist masslos. Wer das nicht sieht, ist nicht nur auf dem linken Auge blind. Helfen Sie mit, den Stellenausbau und die Lohnkosten zu plafonieren, indem bei Altersrücktritten hinterfragt wird, ob diese Stellen noch benötigt werden – damit man für die Mitarbeitenden der Stadt weiterhin eine nachhaltige Arbeitgeberin sein kann.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

**STR Daniel Leupi:** Der Stadtrat diskutierte die beiden Vorstösse und lehnt sie ab. Bei einem Vorstoss ist die Inflation nicht berücksichtigt, bei der ein Teuerungsausgleich nötig ist. Wenn dann die Lohnsumme gleichbleiben soll, müssen Entlassungen erfolgen. Das Budget muss immer auf die Frage eingehen, was auf uns zukommt. Das Messen an der Vergangenheit ist ein untaugliches Instrument. Ich habe die aufbereiteten Zahlen zum Haushaltsaufwand im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2022 vor mir. Bei den Stellen beträgt das Wachstum vier Prozent innerhalb von neun Jahren. Bei den Schulen ist es ein Wachstum von 40 Prozent; bei den Eigenwirtschaftsbetrieben 69 Prozent, wobei diese durch Gebühren refinanziert werden. Man muss also genau sehen, was kritisiert wird. Jede Lehrkraft, die wir aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums der Anzahl Kinder gegenüber dem allgemeinen Bevölkerungswachstum anstellen, würde direkt zu Entlassungen führen, wenn das Postulat umgesetzt würde. Dem Stadtrat ist das viel zu eng gefasst. Ich kann verstehen, dass das Thema aufgenommen wird, man muss aber differenzieren, wo das Wachstum stattfindet. Dass das Wachstum bei den Schulen überdurchschnittlich ist, sagen wir bereits seit längerer Zeit. Jedes Jahr haben wir 1000 Kinder zusätzlich, die wir einschulen, betreuen und denen wir die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stellen müssen. Das Steueramt zeigt, wie es dank der Digitalisierung mittlerweile jedes Jahr zusätzlich etwa 1000 juristische Personen und etwa 6000 natürliche Personen managt. Der Stellenplafond blieb dabei gleich. Die Gesamtbetriebskosten sanken stark und erleben nur bei neuen IT-Anschaffungen einen Sprung. Bevor dieser Vorstoss geschrieben wurde, wurde euch das präsentiert. Mich beelendet deshalb die Behauptung, dass es keine Prozessverbesserung gebe. Es gibt Stellen, die rationalisiert werden können und es gibt Stellen, bei denen das nicht möglich ist, beispielsweise die Schulen. Es gibt Ansprüche der Gesellschaft an die Leistungen des Staats, es gibt Forderungen des Gemeinderats und solche aus Volksabstimmungen. Die Milchbuchrechnung im Postulat greift in Anbetracht der Komplexität unserer Gesellschaft zu kurz. Solche abrupte Forderungen sind angesichts der Gesundheit des Haushalts der Stadt unnötig.

**Serap Kahrman (GLP)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/215 (vergleiche Beschluss-Nr. 1746/2023): Im Gegensatz zum Postulat der SVP und der FDP wollen wir nicht die Lohnkosten prozentual zum Bevölkerungswachstum beschränken, sondern das Stellenwachstum. Das ist auch ein Grund, weshalb wir das Postulat der SVP und FDP nicht unterstützen werden. Wir wollen nicht, dass Lohnerhöhungen nicht stattfinden können, beispielsweise aufgrund von Funktionswechseln, der Inflation oder einem Lohnbandwechsel. Die Verwaltung wird immer mehr aufgebläht: Im Jahr 2021 wuchs sie ausser im Gesundheits- und Sicherheitsdepartement um fünf bis zwölf Prozent. Ein gewisses Wachstum ist nachvollziehbar, beispielsweise im Schulbereich. Dennoch gibt es Bereiche, in denen das Stellenwachstum im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum beschränkt werden könnte. Das soll mit drei Massnahmen erfolgen: mit einer Effizienzsteigerung durch die Digitalisierung; bei natürlichen Abgängen soll überprüft werden, ob es notwen-

*dig ist, die Stelle neu zu besetzen; Doppelspurigkeiten sollen vermieden werden, vor allem in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Klima und Energie. Hierbei stützen wir uns auf den externen Bericht aus dem Jahr 2022, den der Stadtrat nicht ausführen wollte.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

**STR Daniel Leupi:** *Përparim Avdili (FDP) machte mich darauf aufmerksam, dass ich mich vorhin nicht präzise ausdrückte. Der Wert des Wachstums um vier Prozent bezieht sich auf die allgemeine Verwaltung ohne Schule.*

Weitere Wortmeldungen:

**Dr. Florian Blättler (SP):** *Die beiden Postulate versuchen mit vielen Zahlen in der Begründung den Anschein von objektiven Gründen für ihre Forderungen zu erwecken. Doch die Zahlen sind teilweise irreführend und zum Grossteil schlichtweg falsch. Es wird suggeriert, dass im Jahr 2021 die Anzahl der Angestellten in beinahe jedem Departement um fünf bis zwölf Prozent anstieg. Jedoch stieg einzig im Schul- und Sportdepartement (SSD) der Stellenwert um knapp fünf Prozent. Das Wachstum in den restlichen Departementen betrug im Durchschnitt 1,8 Prozent, wobei das Jahr 2021 mit Abstand das grösste Wachstum in der jüngeren Geschichte der Stadt erlebte. Sie sprechen von Angestellten, nicht von Stellen. Aber diese stiegen lediglich um 1,3 Prozent an. Woher die fünf bis zwölf Prozent stammen, weiss ich nicht. Im zweiten Postulat wird behauptet, dass die Lohnkosten vom Jahr 2011 bis zum Jahr 2021 von 2,43 auf 2,95 Milliarden Franken angestiegen seien. Die erste Zahl ist schlichtweg falsch. Im Jahr 2011 betrug die Lohnkosten 2,49 Milliarden Franken. Damit ergibt sich eine Aufwandsteigerung von 18,5 Prozent und nicht wie behauptet von 22 Prozent. Selbst wenn man mit den falschen Zahlen rechnet, wären es nicht 22 Prozent, sondern 21,4 Prozent. Es wird behauptet, dass das Bevölkerungswachstum in dieser Zeit 11 Prozent betrug. Wenn man Statistik Stadt Zürich fragt, sind es andere Zahlen. Abhängig davon, ob man die Zahlen von Anfang, Mitte oder Ende des Jahres oder über das gesamte Jahr hinweg nimmt, waren es zwischen 11,8 Prozent und 12 Prozent. Die Stellenwerte stiegen in dieser Zeit um 14,6 Prozent. Das war wohl die einzige korrekte Zahl in den Postulaten. Von den neuen Stellen gingen 36 Prozent in ein Departement. In allen anderen Departementen betrug der Anstieg in diesem Zeitraum 11,1 Prozent. Hauptsächlich wuchsen sie im Bereich der Eigenwirtschaftsbetriebe. Insgesamt liegt der Anstieg weit unter dem Bevölkerungswachstum. Das Schulamt muss nicht die Bedürfnisse der Gesamtbevölkerung abdecken, sondern nur die einer einzigen Bevölkerungsgruppe: der Volksschülerinnen. Diese Gruppe stieg vom Jahr 2011 bis zum Jahr 2021 um 33,5 Prozent an. Gleichzeitig nahm die Anzahl der Stellen im SSD um 33,6 Prozent zu – rund um ein Zehntel Prozent stärker oder um drei Stellen stärker als das Bevölkerungswachstum. Das Postulat GR Nr. 2023/215, das die Beschränkung des Stellenwachstums auf das Bevölkerungswachstum verlangt, ist bereits erfüllt – abgesehen von den drei Stellen im Schulamt. Man muss das Stellenwachstum auf die jeweiligen Bevölkerungsgruppen anwenden. Das Postulat versucht mit falschen Zahlen für Stimmung zu sorgen. Beim Postulat GR Nr. 2023/211, das die Beschränkung der Lohnkosten verlangt, seid ihr euch bewusst, was ihr fordert. Das Stellenwachstum in den zehn Jahren betrug 14,6 Prozent, die Steigerung der Lohnkosten betrug 18,5 Prozent. Pro Stelle entspricht das einer durchschnittlichen Steigerung der Lohnkosten um 3,4 Prozent. In der gleichen Zeit stieg der Schweizer Lohnindex um 6 Prozent an. Das heisst, dass die städtischen Angestellten im Durchschnitt weniger Lohnzulagen erhielten als der Rest in der Schweizer Wirtschaft. Sie haben also im Vergleich zum Rest der Wirtschaft Lohn verloren. Sie erhielten nicht wie behauptet überdurchschnittlich hohe Zulagen. Was ihr fordert, geht aber noch viel weiter: Es soll nicht einmal mehr ein Teuerungsausgleich bezahlt werden, ausser wenn es zu Entlassungen im grossen Stil kommt. Wir*

können gerne darüber sprechen, wo Stellen gespart werden können. Aber Globalanträge, die keine Verantwortung übernehmen, wo Stellen gespart werden sollen, und voll falscher Zahlen sind, sind abzulehnen. Ich würde mich bei solchen Vorstössen schämen.

**Patrik Maillard (AL):** Eine solche Koppelung wäre eine sehr gefährliche Entwicklung. Die AL lehnt beide Postulate ab. Einmal mehr sind es Postulate, die der Stadt unterstellen, dass sie nicht effizient arbeitet. Ich will nicht behaupten, dass es kein Potenzial für Einsparungen gibt. Aber die prozentuale Koppelung der Lohnkosten ans Bevölkerungswachstum ist genauso eine Milchbüchleinrechnung wie die im Postulat GR Nr. 2023/215 angestrebte direkte Koppelung des Stellenwachstums an das Bevölkerungswachstum. Beide Forderungen gehen von einem direkten Zusammenhang zwischen der steigenden Einwohnerzahl und dem finanziellen Aufwand für die Stadtverwaltung aus. Doch die verschiedenen Faktoren, die dabei mitspielen, gehen nicht linear einher. So können beispielsweise neue gesellschaftliche und soziale Ziele, nach denen eine Stadt ihre Infrastruktur ausrichtet oder ausbaut, unabhängig vom Wachstum der Bevölkerung sein. Wenn wir das Netto-Null-Ziel erreichen wollen, braucht es Investitionen. Das gilt genauso für den bestmöglichen Schutz vor Cyberkriminalität und allgemein vor neuen Bedrohungen, die vielleicht erst noch kommen. Die Bevölkerung hat höhere Ansprüche, beispielsweise an die Sauberkeit, an die Sicherheit, an die Armutsbekämpfung und an Wohnungen für ältere Menschen, die nicht ins Altersheim wollen. Es sind gesellschaftliche Entwicklungen hin zu mehr sozialer Sicherheit und zum Klimaschutz. Auch gibt es beispielsweise Ansprüche für modernste und sauberste Kehrrichtverbrennungsanlagen. Das alles ist nicht an das Bevölkerungswachstum gekoppelt. Die Postulate sind auch hanebüchen, wenn man den Teuerungsausgleich berücksichtigt. Es gibt viele Faktoren, die die Ausgaben einer Stadt beeinflussen. Auch wenn das Bevölkerungswachstum eine Rolle spielt, wären wir wie blinde Hühner, wenn wir diese Ausgaben direkt so koppeln würden.

**Martin Busekros (Grüne):** Der Stadtrat zeigte gut auf, dass der Vorstoss nicht nur undurchdacht, sondern schädlich ist. Die Postulate sind realitätsfern. Werden sie angenommen, wird die Handlungsfähigkeit der Stadt dramatisch eingeschränkt. Die Aufgaben der Stadt verändern sich mit der Zeit. In den letzten Jahren wuchsen die Stellen in den Schulen stark. In den nächsten Jahren werden sie vielleicht im Photovoltaik-Bereich des Elektrizitätswerks (ewz) stark wachsen müssen. Die SVP-Fraktion forderte im letzten Jahr im Sicherheitsbereich 144 neue Stellen. Es wirkt, wie wenn die Bürgerlichen – wie bereits im Kantonsrat – den Fachkräftemangel lösen wollten, indem die Stadt heruntergewirtschaftet wird. Wenn man die städtischen Löhne mit dem restlichen Arbeitsmarkt vergleicht, dann ist es eher dramatisch, wie schlecht die Lohnentwicklung auf dem Arbeitsmarkt ist.

**Hans Dellenbach (FDP):** Es wird uns vorgeworfen, dass wir die Stadt herunterwirtschaften wollten. Im Postulat geht es aber darum, dass das Stellen- oder Lohnwachstum zusammen mit der Bevölkerung steigen soll. Es soll nur nicht schneller als die Bevölkerung wachsen. Dr. Florian Blättler (SP) wirft uns vor, dass wir nicht aufzeigten, wo eingespart werden könne. Wir bringen jedes Jahr bei der Budgetdebatte Punkte, wo Stellen eingespart werden können. Isabel Garcia (FDP) wollte heute ein Votum halten, musste aber kurzfristig absagen, weshalb ich es nun vorlese: Wir kommen zu einem echten Dauerbrenner des Zürcher Gemeinderats: die städtischen Lohnkosten und die Anzahl der städtischen Angestellten. Beide steigen seit Jahren an und in absehbarer Zeit in einem viel höheren Tempo, als es mit Blick auf das Bevölkerungswachstum und auf die Steuereinnahmen zu verantworten wäre. In jeder gefühlt zweiten Budgetdebatte gibt es mindestens einen Vorstoss zur Thematik. Mit der gleichen Regelmässigkeit weigern sich der Stadtrat und das Parlament, auch jetzt wieder unverständlicherweise, das Problem endlich anzupacken, obwohl die Entwicklung immer schneller in die falsche Richtung geht. Das Postulat GR Nr. 2023/211 mit der Forderung, dass die städtischen Lohnkosten nicht schneller ansteigen sollen als die städtische Bevölkerung, wurde von uns miteingereicht.

Auch das Postulat GR Nr. 2023/215, das fordert, dass die Zahl der städtischen Angestellten nicht schneller als die Bevölkerung wachsen soll, liegt ganz auf der FDP-Linie. Für die FDP stehen folgende Punkte im Zentrum. Erstens die Zahlen und Fakten. In der Zeit vom Jahr 2011 zum Jahr 2021 betrug das Wachstum der Bevölkerung 11 Prozent – oder 11,5 Prozent. Im gleichen Zeitraum wuchs die Anzahl der Vollzeitäquivalente der Angestellten um 14,6 Prozent. Ausserordentlich stark stieg die Anzahl der städtischen Angestellten vom Jahr 2018 bis zum Jahr 2021 an: um 8 Prozent. In dieser Zeit wuchs die Bevölkerung lediglich um 2 Prozent. Am stärksten schlägt aber zwischen den Jahren 2011 und 2021 das Wachstum der Lohnsumme zu Buche: eine Zunahme um 22 Prozent. Das ist ein doppelt so hohes Wachstum wie das der Bevölkerung. Die städtischen Steuereinnahmen befinden sich aktuell auf einem Rekordniveau, was per se erfreulich ist. Un erfreulich ist aber, dass beinahe die gesamten Steuereinnahmen – 2,95 Milliarden Franken von 3,34 Milliarden Franken – für die Zahlung von Löhnen der städtischen Angestellten verwendet werden. Dies geschieht vor dem Hintergrund des Arbeitskräftemangels, der in der Stadt dazu führt, dass manche Stellen unbesetzt bleiben und dadurch keine Ausgaben anfallen. Letztes Jahr waren es etwa 74 Millionen Franken. Diese Entwicklung ist finanzpolitisch alles andere als nachhaltig. Es braucht dringend eine Trendumkehr. Das zweite Thema ist die Digitalisierung. In den letzten Jahren wurde verstärkt in die Digitalisierung der Stadtverwaltung investiert. Das ist gut. Nicht gut ist, dass sich dies nicht stabilisierend auf die Anzahl der städtischen Beschäftigten auswirkt. Die FDP erwartet entschlossenes Handeln seitens des Stadtrats mit dem Ziel, dass digitale Prozesse endlich so designt und implementiert werden, dass sie zur Dämpfung der städtischen Personalkosten beitragen können. Drittens sind es organisatorische Aspekte. Die Themen Doppelpurigkeiten, Querschnittsaufgaben, Serviceleistungen sowie die Überprüfung und die Neubesetzung von städtischen Stellen bei natürlichen Abgängen sind ebenfalls Dauerbrenner. Sie waren in den letzten Jahren immer wieder Gegenstand von Vorstössen. Für die FDP ist klar, dass die Umsetzung des Prinzips «Eine Dienstabteilung ist für ein Thema verantwortlich» nicht nur aus Managementsicht, sondern auch im Hinblick auf einen wirksamen Umgang mit den Steuereinnahmen eine Selbstverständlichkeit ist. Der Stadtrat hat diesen Auftrag seit mehr als vier Jahren. Er will ihn offensichtlich nicht umsetzen. Mehr als ein teurer Bericht ohne Zukunftsstrategie kam dabei nicht heraus. Es wäre aufschlussreich, eine Stellungnahme der Stadtregierung zu haben. Das gleiche gilt leider auch für die Themen Querschnittsaufgaben und Serviceleistungen. Dass bei natürlichen Abgängen von städtischen Angestellten konsequent überprüft wird, ob die Position allenfalls nicht besetzt werden muss, sollte Standard sein. Mit der Unterstützung der beiden Postulate fordern wir den Stadtrat ausdrücklich auf, dies endlich zu tun.

**Christian Traber (Die Mitte):** Unsere Fraktion wird beiden Postulaten zustimmen – nicht euphorisch und wir machten es uns nicht einfach. Insbesondere ist das Postulat GR Nr. 2023/211 kein Highlight. Es ist richtig, dass die allgemeine Verwaltung nur gering anwuchs, während andere Dienstabteilungen dazu beigetragen haben. Es ist auch richtig, dass wir Mittwoch für Mittwoch Stellen wünschen, dem Stadtrat Aufgaben erteilen und Wünsche anbringen, die zum Stellenwachstum führen. Es ist daher schwierig, in einem Postulat den Stadtrat aufzufordern, dass er die entsprechenden Massnahmen zu Lohnkosten und Stellenwachstum, prüfen soll. Es irritiert mich, dass STR Daniel Leupi sagte, dass die städtischen Betriebe gebührenfinanziert seien. Man kann auch dort genauer hinschauen; nicht jede Stelle muss besetzt werden und es muss nicht alles getan werden, was man durch Gebühren wiederfinanzieren kann. Ich habe die Zahlen nicht überprüft. Aber es ist wichtig, die Tendenz zu brechen und dem Stadtrat den Auftrag zu erteilen, zu prüfen, ob es möglich ist, die Wachstumsgrenzen einzuhalten.

**Martin Götzl (SVP):** Ich erlebte bereits einige Budgetdebatten. Ich bin daher ein gebranntes Kind. Ich höre, wenn wir Jahr für Jahr Sammelanträge einreichen, dass wir mit

*dem Rasenmäher durchfahren. Jedes Jahr höre ich, die Strassen könnten nicht mehr gereinigt und gesalzen oder die Schulen könnten nicht mehr aufrechterhalten werden; wir könnten der Bevölkerung nicht mehr gewähren, dass sie Kinder gebären oder in den Notfall können. Ich bin der Auffassung, dass die beiden Vorstösse sehr ausgewogen und massvoll sind. Ich verstehe, dass es STR Daniel Leupi trifft, wenn man dem Steueramt die massive Effizienzsteigerung nicht attestiert. In meinem Votum ging es um «wenig Effizienzsteigerung» und ich ging nicht auf einzelne Dienstabteilungen ein, sondern sprach über die gesamte Stadt. Dem SP-Referenten muss ich entgegnen, dass ich mir die Mühe machte und die Zahlen in offiziellen Dokumenten der Stadt nachschaute: in der Rechnung und im Geschäftsbericht. Das war eine Herkules-Aufgabe. Wenn eine Zahl hinterfragt wird, kann ich diese selbstverständlich belegen. Ich finde es schade, dass man bei einer solch sachlichen Debatte emotional überbordert. Mir suggeriert das, dass man emotional überfordert ist und die Tatsache negiert, dass Zürich ein überproportionales Stellenwachstum hat. Unsere Forderung ist ein Beitrag an eine vernünftige Personalpolitik.*

Das Postulat wird mit 41 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1852. 2023/215**

**Postulat von Serap Kahriman (GLP) und Martin Götzl (SVP) vom 19.04.2023:  
Beschränkung des Stellenwachstums der Stadt ab 2024 auf das prognostizierte  
Bevölkerungswachstum**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Finanzdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2023/211, Beschluss-Nr. 1851/2023.

Serap Kahriman (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1746/2023).

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 55 gegen 63 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1853. 2022/569**

**Postulat von Michael Schmid (AL) und Anna Graff (SP) vom 16.11.2022:  
Sensibilisierung der Stadtpolizei betreffend Veloverkehrssicherheit**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/569, 2023/34 und 2023/42

*Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 943/2022): Die meisten von Ihnen sind wohl immer wieder mit dem Velo in der Stadt unterwegs. Ich nehme auch an, dass Sie dabei mit gefährlichen Situationen konfrontiert sind. Zu den üblichsten und gleichzeitig gefährlichsten Gefahrensituationen zähle ich erstens das für die Geschwindigkeit viel zu enge Überholen von Automobilen. Es ist beinahe üblich, dass*

mich ein Auto mit Tempo 50 mit einem Abstand von weniger als einem halben Meter überholt, während ich mit Tempo 20 fahre. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) geschieht jeder zehnte Velounfall, wenn Velofahrende von anderen Fahrzeugen überholt werden. Sicherheitsausrüstungen wie Leuchtwesten und Helme führen erwiesenermassen nicht dazu, dass man anständig überholt wird. Der zweitmeiste Konfliktfall ist das Abschneiden des Wegs beim Rechtsabbiegen. Das geschieht vor allem beim Losfahren an einer Ampel, aber auch oft, wenn wenige Sekunden zuvor Überholmanöver stattfanden. Drittens will ich auf das drängende Problem des «Doorings» aufmerksam machen: auf das Öffnen der Autotür, ohne zu schauen, ob ein Fahrzeug kommt. Die Stadtpolizei machte letzten Sommer mit einer Kampagne auf die Gefahr des Doorings aufmerksam. Die Kampagne richtete sich an die Opfer der Doorings-Unfälle, an die Velofahrenden, sie sollen aufmerksam sein. Es gab bisher keine Kampagne für die Täter, die Autofahrenden; dass sie den «Dutch Reach» beim Öffnen anwenden sollen, also mit der von der Autotür abgewendeten Hand, was es einfacher macht, nach hinten zu schauen. Wenn ich viertens als Velofahrender die nötigen Sicherheitsmassnahmen umsetze und mit genügend Abstand neben parkierten Autos fahre, oder wenn ich in einer engen Strasse, auf der das Überholen mit genügend Abstand nicht möglich ist und ich deswegen weit links fahre, um einem gefährlichen Überholmanöver vorzubeugen, dann muss ich mit einem aggressiven Verhalten von ungeduldigen Autofahrenden rechnen. Sie meinen, dass sie das Recht hätten, mit der Höchstgeschwindigkeit zu fahren, was bei jedem potenziellen Langsamverkehrsteilnehmenden einen akuten Überholzwang auslöst. Dabei wird vom exzessiven Gebrauch der Hupe und einem drohenden Aufheulen des Motors nicht zurückgeschreckt. Ich verstehe gut, wenn Velofahrende auf das Trottoir ausweichen oder es bei einem einmaligen Fahrversuch in der Stadt bleiben lassen. So gelingt die Mobilitätswende nicht. Sie ist unumgänglich, wenn wir eine Chance haben wollen, die in der Gemeindeordnung und im Verkehrsplan festgelegten Netto-Null-Ziele zu erreichen. Die Polizei hat jetzt das Selbstverständnis, dass sie bei der notwendigen Verbesserung des Verkehrsklimas und der Verkehrssicherheit eine aktive Rolle spielt. Nebst Kontrollen macht sie auch Kampagnen und schult Kinder, wie sie sich im Autoverkehr vorschriftsgemäss bewegen. Dabei ist die Wirksamkeit ihrer Arbeit in einzelnen Fällen fraglich. Nebst der «Victim-Blaming-Kampagne» zum Doorings, will ich das mit zwei Anekdoten illustrieren. Die erste spielt an der Uraniastrasse auf dem Abschnitt, der dreispurig als Einbahn geführt ist. Die linken zwei Spuren gehen geradeaus, die rechte ist fürs Rechtsabbiegen reserviert. Jede Spur ist etwa drei Meter breit. Der Velofahrer will geradeaus fahren und wählt darum die mittlere Spur. Er fährt etwa einen Meter vom rechten Rand der Spur, womit keine Gefährdung durch die Autos besteht, die rechts an ihm vorbeifahren. Für das Überholen gibt es links von ihm eine separate Spur. Auf der gleichen Spur ist ein sicheres Überholmanöver aufgrund der Breite von drei Metern nicht möglich. Der Autofahrer hinter dem Velofahrer hupt dauernd und zieht die Aufmerksamkeit der zahlreichen Passanten auf sich. Bei einem Blick nach hinten gibt der Autofahrer mit Gesten zu verstehen, dass der Velofahrer auf die rechte Abbiegespur ausweichen soll. Er fährt aber korrekt auf der Geradeaus-Spur weiter, worauf der Autofahrer diesen mit wenigen Zentimetern Abstand mit hohem Tempo überholt, vor ihn fährt und eine «Schikane-Bremse» ausführt. Es kommt zu einer Kollision, bei der zum Glück nur Materialschaden entsteht. Der Autofahrer steigt wutentbrannt aus und einige Passanten halten ihn davon ab, den Velofahrer tätlich anzugreifen. Zufälligerweise ist die Polizei nach wenigen Sekunden mit einer Streife vor Ort. Sie befragen die zahlreichen Zeugen und leiten ein Verfahren gegen den Autofahrer und auch gegen den Velofahrer ein, weil er sich nicht ans Rechtsfahrverbot gehalten habe. Das Verfahren wird von der Staatsanwaltschaft später nicht anhand genommen, weil sich der Velofahrer in Gefahr begeben hätte, wäre er weiter rechts gefahren. Die zweite Anekdote spielt in der Nähe des Bucheggplatzes. Es herrscht Gegenverkehr, beidseitig hat es parkierte Autos, dazwischen eine Baustelle und keinen Velostreifen. Der Velofahrer fährt mit einem Meter Abstand zu den parkierten Autos ausserhalb der Doorings-Gefahrenzone. Ein Auto überholt ihn viel zu knapp, muss dann wegen des

entgegenkommenden Verkehrs bremsen und knapp vor dem Velo wieder nach rechts einziehen. Nur dank einer Vollbremsung des Velofahrers kommt es nicht zu einer Kollision. Zufälligerweise fährt direkt hinter dem Auto ein Polizei-Motorrad. Der Polizist interveniert sofort. Was macht er, hält er den Autofahrer an und macht ihn auf das gefährliche Überholmanöver aufmerksam? Nein, er fährt neben den Velofahrer und hinterfragt seinen Abstand zu den parkierten Autos. Ich bin den beteiligten Polizisten in beiden Fällen nicht böse. Ich bin überzeugt, dass sie nach bestem Wissen gehandelt haben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In beiden Fällen gibt es einen Austausch zwischen den Velofahrern und den Polizisten. Dabei sagten die Polizisten, dass sie ihre Fehleinschätzungen inzwischen festgestellt hätten und beim nächsten Mal anders handeln werden. Die Antworten auf meine Fragen in der Kommission zu den Ausbildungsinhalten zur Veloverkehrssicherheit liessen keine Zweifel offen, dass diesbezüglich ein eklatanter Mangel bei der Ausbildung herrscht. Diesen Mangel will das Postulat beheben. Im gleichen Departement, in der Dienstabteilung Verkehr (DAV), gibt es ausgewiesene Veloverkehrsspezialistinnen und Veloverkehrsspezialisten, die sehr genau wissen, welche Gefahren es in der Stadt für Velofahrer gibt und welche Massnahmen wirksam sind. Sie können ihr Wissen in Aus- und Weiterbildungen an die Kollegen bei der Stadtpolizei weitergeben und bei der Konzipierung von wirksamen Kontrollen und Kampagnen mithelfen. Neben der Bildung kann auch die Erfahrung, selbst, allein und ohne Uniform in der Stadt unterwegs zu sein, die Augen öffnen. Anders als bei uns Gemeinderätinnen und Gemeinderäten bewegen sich die wenigsten Polizistinnen und Polizisten privat mit dem Velo in der Stadt. Dass sie allein unterwegs sind, ist dabei wichtig, denn in einer Gruppe werden Velofahrende interessanterweise kaum von Autos bedrängt. Darum trauen sich viele erst anlässlich einer Critical Mass, das erste Mal mit dem Velo in der Stadt zu fahren.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

**STR Karin Rykart:** Das Velo ist beliebt. Auch in Zürich sind immer mehr Leute mit dem Velo oder dem E-Bike unterwegs. Leider zeigen auch die Unfallzahlen beim Velo seit Jahren einen steigenden Trend. Im Jahr 2022 verunfallten 625 Personen, die mit dem Velo unterwegs waren. Das sind 40 Prozent aller Verunfallten. Die Velosicherheit ist ein grosses Anliegen des Stadtrats. Er erklärte deshalb «Sicher Velofahren» bereits im Jahr 2018 zu einem strategischen Schwerpunkt. Wir arbeiten an spürbaren und sichtbaren Verbesserungen. In der Projektplattform von «Sicher Velofahren» werden Massnahmen gebündelt und koordiniert. Mehrere Dienstabteilungen aus verschiedenen Departementen sind beteiligt. Auch die Stadtpolizei arbeitet im Rahmen von «Sicher Velofahren» in verschiedenen Gremien und Arbeitsgruppen mit. Das ist wertvoll und führt dazu, dass sich die Stadtpolizei verstärkt für die Veloverkehrssicherheit sensibilisiert. Damit erfüllen wir bereits das zentrale Anliegen des Postulats. Zusätzliche Schulungen mit Aus- und Weiterbildungsprogrammen erachten wir als nicht sinnvoll. Die Forderung in der Postulatsbegründung, dass ein Anreiz geschaffen werden soll, dass Polizist\*innen mit dem Velo arbeiten gehen, ist bereits erfüllt. Jedes Jahr nehmen Mitarbeitende an der Aktion «Bike to work» teil und einige sind auch sonst mit dem Velo unterwegs. Ein Bewusstsein für die Velosicherheit ist bei der Stadtpolizei in breiten Kreisen vorhanden. In der Begründung des Postulats werden konkrete Erfahrungen von Kontakten mit der Polizei erwähnt. Tatsächlich kann die Stadtpolizei nicht allen Regelverstössen nachgehen. Wenn das Handeln einer Polizistin oder eines Polizisten nicht nachvollziehbar ist, kann die betroffene Person jederzeit via Feedback-Management der Stadtpolizei eine Rückmeldung geben; dies gilt auch für Hinweise zur Verbesserung der Veloverkehrssicherheit.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/34: Einmal mehr wird suggeriert, dass die Verkehrssicherheit nur von der Infrastruktur abhängt. Of-

fensichtlich ist es für den Veloverkehr schwierig, sich an gewisse Regeln zu halten. Dieser Vorstoss schafft eine falsche Sicherheit. Es sollen Aufstellzonen, im Volksmund Velosäcke, geschaffen werden, die ohne Zweifel einen Komfortgewinn für Velofahrer bedeuten. Ein Sicherheitsgewinn bedeuten sie aber nicht. Bei der Ampelsteuerung haben wir bei gewissen Lichtsignalen die Vorgrünphase. Sie geht zulasten anderer Verkehrsteilnehmer. Deshalb lehnen wir den Vorstoss ab. Vor allem auch aus Sicht des Güterverkehrs ist der Vorstoss nahezu hanebüchen. Mit dieser falschen Sicherheit wird versucht, sich nach vorne in die Komfortzone zu drängen. Rechtsabbiegen ist nach wie vor ein grosses Thema, das bis heute nicht zufriedenstellend gelöst wurde. Gerade im Nutzfahrzeugbereich gibt es den toten Winkel. Das lernen die Schüler bereits im Velosicherheitsunterricht. Wenn man aber glaubt, dass die Leute durch Seitenwände von Fahrzeugen hindurchschauen können, dann ist leider ein Unfall vorprogrammiert.

**Markus Knauss (Grüne)** begründet das Postulat GR Nr. 2023/42 (vergleiche Beschluss-Nr. 1343/2023): In den letzten Jahren hatten wir wegweisende Abstimmungen zur Förderung des Veloverkehrs, die von der Stimmbevölkerung mit deutlichen Mehrheiten angenommen wurden. Beispiele sind der Rahmenkredit zur Förderung des Veloverkehr, die Velorouten-Initiative mit 50 Kilometern Veloschnellrouten frei vom MIV, und am 28. November 2021 nahm die Stimmbevölkerung den kommunalen Richtplan Verkehr an, der 130 Kilometer Velovorzugsrouten vorsieht. Die Velobegeisterung und der Handlungsdruck sind gross. Es ist uns aber allen bewusst, dass es von der politischen Willensbekundung bis zur tatsächlichen Realisierung des Netztes ein langer Weg ist. Die Verwaltung reagierte zwar sehr schnell und schrieb bereits eineinhalb Jahre nach der Initiative die erste Velovorzugsroute aus. Viele weitere Velovorzugsrouten sind zurzeit ausgeschrieben. Es braucht Platz für Flächen, die als Velovorzugsrouten verwendet werden sollen, was viele Leute als Angriff auf ihr Privateigentum verstehen. Das ist konsequent, denn sie lagern ihre privaten Güter dort. Wenn es um den Parkplatz, die heiligste Kuh in der Verkehrspolitik, geht, dann muss dieser verteidigt werden. Wer ein legitimes Interesse nachweisen kann, kann mit Einsprachen, Rekursen oder Beschwerden reagieren. Das gehört zu einem Rechtsstaat. Sven Sobernheim (GLP) und ich wollen aber nicht so lange warten, bis alle Einsprachen und Rechtsmittelverfahren erledigt sind. Wir schlagen Ihnen vor, dass die 130 Kilometer Vorzugsrouten in minimaler Form bereits sichtbar gemacht werden, auch wenn sie den Sicherheitsstandard von Velovorzugsrouten noch nicht erreichen. Eine der Qualitäten der Velovorzugsrouten ist, dass es ein Netz ist. Bei der farblichen Kennzeichnung sind wir nicht der Meinung, dass sie auf der gesamten Strassenlänge angewendet wird, sondern dass man vor allem auf den Kreuzungen sieht, in welche Richtung man fahren muss. Wir erfinden das Rad nicht neu. Im kommunalen Richtplan Verkehr verabschiedeten wir einen entsprechenden Passus: «Das Velovorzugsrouten-Netz wird möglichst rasch für die Nutzenden sichtbar gemacht.» Wir wollen nicht, dass der Richtplaneintrag vermodert, sondern eine Umsetzung in absehbarer Zeit.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR. 2023/42: Bei diesem Postulat handelt es sich beinahe um ein Plagiat des Vorstosses GR Nr. 2021/272 der AL, der die vollständige Einfärbung des gesamten Velonetzes forderte. Dieser Vorstoss erlebte Schiffbruch. Ich kann Markus Knauss (Grüne) zitieren: «Die Einfärbungen haben dann eine gute Wirkung, wenn sie an besonderen Gefahrenstellen angewendet werden. Studien zeigen aber, dass die Wirkung abnimmt, wenn überall Einfärbungen vorhanden sind. Diesen Effekt wollen wir vermeiden.» Die SVP will diesen Effekt ebenfalls vermeiden. Markus Knauss (Grüne) sollte im Prinzip seinen eigenen Vorstoss ablehnen, auch wenn es sich nur um eine «light» Version des Vorstosses GR Nr. 2021/272 handelt.

Weitere Wortmeldungen:

**Stefan Urech (SVP):** Die drei Vorstösse geben vor, sich um die Velosicherheit zu kümmern. Alle drei schlagen verschiedene Lösungen vor und haben etwas gemeinsam. Sie verschwiegen den Hauptgrund für alle Unfälle in der Stadt: Selbstverschulden. Dazu gehören Unaufmerksamkeit, Missachtung der Regeln, der Einfluss von Alkohol usw. Dass die meisten Unfälle selbstverschuldet sind, kann man der Verkehrsunfallstatistik entnehmen oder wie ich mit dem Velo in der Stadt unterwegs sein. Ich gehöre zur politischen Minderheit, darin gehöre ich zur Minderheit, die Velo fährt und bei den Velofahrern gehöre ich zur Minderheit, die einen Helm trägt, wenn sie zum Beispiel vom Kreis 5 in die Stadt fährt, oder ein Licht am Velo installiert hat. Wenn ich am Limmatplatz am Rotlicht warte, komme ich mir vor wie ein Trottel, wenn das dritte Velo an mir vorbeifährt. Wenn Sie in der Stadt regelkonform unterwegs sind, dann gehören Sie definitiv zur Minderheit. Das erstaunt nicht, einige unserer Stadträte sind auch ohne Helm unterwegs. Das Skurrilste bei allen drei Vorstössen ist, dass nicht etwa Velofahrer sensibilisiert oder mass geregelt werden sollen, sondern die Stadtpolizei. Ihr soll erklärt werden, warum die Velofahrer in Ruhe gelassen werden sollen. Stephan Iten (SVP) und ich reichten vor Jahren einen Vorstoss ein, der bei gefährlichen Kreuzungen mehr Kontrollen zum Schutz der Velofahrerinnen und Velofahrer forderte. Diesen lehnten Sie mit der Begründung ab, das sei nicht der richtige Weg. Heute wird klar: Statt zu kontrollieren soll die Stadtpolizei aufgeklärt werden, dass der Velofahrer in Zürich machen kann, was er will.

**Martina Zürcher (FDP):** Beim Vorstoss GR Nr. 2022/569 stimmt die FDP mit dem Stadtrat. Michael Schmid (AL) will ich die Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2020/75 mitgeben. Darin sieht man, dass Verkehrsunfälle mit Beteiligungen von Velos und E-Bikes zu zwei Dritteln von den Velofahrenden verursacht werden. Beim Postulat GR Nr. 2023/34 geht es um einen räumlich begrenzten Test der Velosicherheit. Wie es im Postulat beschrieben ist, finden wir das sinnvoll und unterstützen es. Zum Postulat GR Nr. 2023/42 haben wir einen Textänderungsantrag. In der Begründung wird festgehalten, dass sich diese Markierungen aktuell in der Erprobung befinden. Wir halten es nicht für schlau, wenn etwas gefordert wird, das noch erprobt wird. Unser Textänderungsantrag fügt den Satz «wenn die Erprobung erfolgreich ausgefallen ist» ein.

**Patrick Hässig (GLP):** Ich spreche zum Postulat GR Nr. 2022/569, zur Sensibilisierung der Stadtpolizei betreffend Velosicherheit. Wollen wir als Politikerinnen und Politiker der Stadtpolizei sagen, wie sie ihr Corps in internen Schulungen unterrichten sollen oder nicht? Wir Grünliberalen sind mehr als skeptisch. Es gab bei uns durchaus Stimmen, die es gut fänden, wenn Stadtpolizistinnen und -polizisten die Bedürfnisse und Ausgangslage von Velofahrenden sowie Autofahrenden besser verstehen würden. Für die Mehrheit geht die Idee im Postulat jedoch zu weit. Darin wird suggeriert, dass die Stadtpolizei alles schlecht mache, die Velofahrer gut und die Autofahrerinnen böse seien. Auf diesen Zug springen wir nicht auf, appellieren an die Eigenverantwortung der Autofahrenden und auch die der Velofahrerinnen und -fahrer. Die Stadt startete in diesem Zusammenhang eine Sensibilisierungskampagne, die zugegebenermassen schlecht umgesetzt wurde. Dementsprechend kam sie schlecht an. Mit dem Postulat soll die Veloverkehrssicherheit gefördert werden. Die Velofahrenden tragen aber zu ihrer eigenen Sicherheit sehr viel selbst bei. Ich fände es gut, wenn mehr Velofahrende am Rotlicht anhalten oder ein Licht montieren würden. Manchmal habe ich das Gefühl, ich bin der einzige mit einem Velolicht vorne und hinten. Ich zitiere die Aargauer Zeitung und daraus die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU): «Die Zahl der Velounfälle hat sich in der Schweiz fast verdoppelt. Die Statistik zeigt, dass die meisten der Getöteten die Unfallverursacher gewesen sind. 21 Prozent der Velounfälle sind selbstverschuldet.» Das ist auch eine Tatsache. Jeder Velounfall ist einer zu viel, unabhängig davon, wer schuld ist. An den Velounfällen sind kaum die Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten schuld. Darum nochmals:

*Soll die städtische Politik in die Ausbildung der Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten reinreden? Es bringt den Velofahrenden nicht mehr Sicherheit, wenn die Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten mit dem Velo zur Arbeit fahren. Es braucht vor allem sichere Velowege, Velovorzugsrouten und eine bessere Infrastruktur, daran arbeiten wir erfolgreich.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Der wichtigste Beitrag zur Sicherheit auf der Strasse wären mehr Höflichkeit und Rücksichtnahme. Leider ist es in der Wirklichkeit umgekehrt und ich habe den Eindruck, dass die Aggressivität mit mehr Einschränkungen – wie Temporeduktionen – zunahm. Das gilt beispielsweise auch für Autofahrer, die nah auffahren und hupen, wenn man ein bisschen weniger als Tempo 50 fährt. Es kommt mir vor, dass sich die Velofahrer in letzter Zeit durch eine zunehmende Aggressivität auszeichnen. Wenn man beispielsweise mit Tempo 30 in einer Tempo-30-Zone fährt und es rechts eine rote Veloroute hat; man schaut nach hinten und es kommt nichts und wenn man dann rechts abbiegen will, rast plötzlich ein Velo aus dem Nichts mit grossem Tempo an einem vorbei. Dann gibt es eine kritische Situation. Aber nicht, weil Sie nicht aufgepasst haben, sondern weil der andere rücksichtslos rechts mit zu hohem Tempo überholt. Es wäre schön, wenn die Velofahrer auf den Velosäcken anhalten würden. Häufig machen sie das nicht, sondern fahren einfach weiter. Auch das ist gefährlich: Sie fahren bei Rot. Man kann sagen, die Autofahrer seien sowieso stärker, noch nie habe ein Velofahrer ein Auto über den Haufen gefahren. Als Autofahrer müssen Sie aber aufpassen und Bremsmanöver einleiten, weil ein Velofahrer das Rotlicht nicht beachtet. Ich musste in einem solchen Fall einmal eine Notbremse machen und dann fuhr mir ein Velofahrer hinten ins Auto. Das sind die Realitäten, wie man sie immer wieder erlebt. Es gab ein Plädoyer für das Velofahren auf Trottoirs. Wir reichten Vorstösse ein, um das zu unterbinden. Umgesetzt wurde nichts davon. Ich wurde bereits vier Mal auf einem Trottoir von einem Velofahrer angefahren. Dies geschah nicht an Stellen, an denen er dem Verkehr ausweichen wollte. Er fuhr in entgegengesetzter Richtung auf dem Trottoir, weil das bequemer war. Zweimal fiel der Velofahrer auch um und trug ein krummes Rad davon. Einmal ging meine Hose kaputt und einmal kam es zu Schürfungen. Können Sie sich vorstellen, was geschieht, wenn eine ältere Person, die nicht so robust ist wie ich, so angefahren wird? Das wäre ein schwerer Unfall. Solche Rücksichtslosigkeiten dürfen nicht sein. Dort kann man Sicherheit gewinnen, wenn man mehr Disziplin an den Tag legt.*

**Benedikt Gerth (Die Mitte):** *Höflichkeit und gegenseitige Rücksichtnahme schadet definitiv nicht, sei es von den Velofahrern, den Autofahrern oder den Fussgängern. Betreffend Sensibilisierung für die Velosicherheit sind wir nicht der Meinung, dass die Stadtpolizei sensibilisiert werden muss, sondern dass eher die Velofahrer eine Schulung betreffend Verkehrsregeln und Vorgaben nötig haben. Man sieht auf den Zürcher Strassen, Trottoirs und Fussgängerstreifen täglich, dass die Velofahrenden die Regeln missachten und damit auch sich selbst in Gefahr bringen. Ich bin zu 95 Prozent als Fussgänger oder mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt unterwegs. Ich erlebe regelmässig, dass ich bei Grün auf dem Fussgängerstreifen beinahe von Velofahrern überfahren werde, die danach noch pöbeln. Hier besteht eher dringender Handlungsbedarf seitens Polizei als umgekehrt. Auch beim Türöffnen stelle ich immer sicher, dass niemand von hinten kommt. Es schadet nicht, wenn andere das auch tun. Als Autofahrer muss man auch aufpassen, wenn man an einer parkierten Reihe von Autos vorbeifährt: Jederzeit könnte ein Schulkind zwischen den Autos hervorspringen. Genauso müssen die Velofahrerinnen und Velofahrer Rücksicht nehmen und jederzeit bremsen können, auch wenn das nicht immer einfach ist. Wenn eine Schulung für die Stadtpolizei durchgeführt werden sollte, dann würden wir dafür plädieren, dass sie häufigere und regelmässigere Kontrollen des velofahrenden Verkehrs durchführen. Darum lehnen wir Tagesordnungspunkt (TOP) 14 ab. Mit dem Postulat zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen können wir leben, wir unterstützen es. Wir appellieren aber an die Vernunft, dass das Ganze mit Augenmass umgesetzt und nur dort etwas realisiert wird,*

wo dies sinnvoll und mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist. Beim Postulat zur raschen farblichen Kennzeichnung des geplanten Velovorzugsrouten-Netztes unterstützen wir den Textänderungsantrag der FDP und lehnen den der SP ab. Macht es Sinn, wenn die ganze Stadt mit Linien auf den Strassen bereichert wird? Demgegenüber steht die Transparenz auf den Strecken, mit allen positiven und negativen Konsequenzen. Für uns ist wichtig, dass diese Linien erst angebracht werden, wenn klar ist, dass der Test erfolgreich verlief und wenn die jeweiligen Velorouten effektiv umgesetzt werden. Für uns ist der Mehrwert der Markierungen nicht ersichtlich. Es kann sein, dass Personen, die die Velorouten nicht unterstützen, aufgrund der Markierungen prophylaktisch Rekurse einreichen werden. Mit der Textänderung der FDP unterstützen wir TOP 16 trotzdem.

**Stephan Iten (SVP):** Ich konzentriere mich auf das Votum von Michael Schmid (AL), denn ich bin ein stolzer Stadtzürcher Autofahrer und im Gegensatz zu ihm, habe ich den Fokus: Ich bin ein vorausschauender Autofahrer. Ich sehe die gefährlichen Situationen «Autofahrer gegen Velo» und auch das Verhalten der Velofahrer auf den Strassen. Michael Schmid (AL) ist herzlich willkommen, in meinem kleinen Stadtpanzer mit mir durch Zürich zu fahren und die Situationen aus Sicht des Autofahrers zu betrachten. Er schreibt einen Vorstoss zur Sensibilisierung der Stadtpolizei, weil die Mobilitätswende nicht gelingen werde. Geht es im Vorstoss um die Verkehrssicherheit oder um die Mobilitätswende? Mit ihm werden wir keine Mobilitätswende hervorrufen. Die Schüler lernen das Velofahren in der Schule mit der Veloprüfung. Kaum sind sie aus der Schule, haben sie alles Gelernte vergessen. Der Grund dafür ist, dass die Velofahrer in Zürich Narrenfreiheit haben. Sie dürfen sich verhalten, wie sie wollen, weil sie nicht kontrolliert und nicht gebüsst werden. Wir als Autofahrer lernen noch, wie man sich auf den Strassen verhalten und die Verkehrsregeln einhalten muss. Signalisation und vorausschauendes Fahren vermisst man bei den Velofahrern. Dabei wäre das das Wichtigste für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die Velofahrer aber fahren bei Rot über die Kreuzung, sie montieren keine Velolichter, sie geben keine Handzeichen. Wenn ich auf der Bucheggstrasse fahre und den Bucheggplatz bei Grün überqueren will, kommt mir ein Velofahrer über die Kreuzung entgegen. Wenn ich ihn überfahren hätte, wäre ich schuld, weil es hiesse, dass ich damit rechnen müsse, dass mir ein Velofahrer vor die Haube fahren könnte. Menschen stehen mitten auf dem Bucheggplatz und telefonieren oder nehmen ihren Pullover aus dem Rucksack. Dann sagt man aber, dass die Autofahrer zu wenig gebüsst und sensibilisiert würden. Wenn man die Velofahrer bei Rot über die Kreuzung fahren sieht und dies neben einem Polizeiauto, dann wollt ihr sagen, dass sich die Polizei zu wenig um die Autofahrer kümmere? In der Tempo-30-Zone werde ich von Velofahrern rechts und links überholt. Auf einer Einbahnstrasse fahren mir Velofahrer entgegen. Und stets ist der Autofahrer schuld, wenn ihr euch nicht an die Regeln hält. Wir müssen den Strassenraum miteinander teilen und zueinander Sorge tragen. Es braucht keinen Fokus, der sich gegen das Auto richtet, auch die Velofahrer müssen in die Pflicht genommen werden. Es geht das Gerücht um, dass ein Polizist die Velofahrer nicht büssen dürfe, weil er sonst von STR Karin Rykart «eins auf den Deckel» bekomme.

**Claudio Zihlmann (FDP):** Ich spreche zum Postulat bezüglich Sensibilisierung der Stadtpolizei. Die Velosicherheit ist uns sehr wichtig. Man muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Ob es Velos, Autos, Fussgänger, Cargo-Velos oder Kinder auf dem Schulweg sind: Für alle ist die Verkehrssicherheit hochzuhalten und nicht gegeneinander auszuspielen, wie es das Postulat suggeriert. Der Vorstoss macht den Anschein, dass die Stadtpolizei den Kopf hinhalten muss und ihr wieder Steine in den Weg gelegt werden. Dieses Mal soll die Stadtpolizei Autos bevorzugt behandelt haben. Um dem zu begegnen, sollen Polizistinnen und Polizisten einen Kurs besuchen. Die Postulanten schliessen ihre Begründung aus persönlichen Beobachtungen und Erlebnissen. Meine persönlichen Beobachtungen als Velofahrer im Quartier sind, dass auch bei den Velofahrenden angesetzt werden kann – nicht bei allen, aber doch bei einigen. Ich

*musste zusehen, wie auf einer Quartierstrasse insbesondere, aber nicht nur, E-Bikes mit deutlich höherem Tempo als 30 Stundenkilometern unterwegs sind und keine Rücksicht auf Kinder im naheliegenden Schulhaus nehmen; oder wie bei einigen Velofahrenden der Rechtsvortritt ein Fremdwort ist. Da frage ich mich, ob nicht einzelne Velofahrerinnen und Velofahrer einen Kurs über Rücksichtnahme oder Rechtsvortritt besuchen sollten. Wir sind der Überzeugung, dass die Stadtpolizei gute Arbeit leistet – auch bei der Verkehrssicherheit. Spielen Sie nicht alle Verkehrsteilnehmenden gegeneinander aus.*

**Tanja Maag Sturzenegger (AL):** *Die Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen – genau dies geschah in der letzten halben Stunde mit all den wilden Geschichten von Autofahrern, die links und rechts von Velofahrern bedrängt wurden. Tatsache ist, dass die Sicherheit der Velofahrenden auf unseren Strassen immer noch von der Infrastruktur abhängig ist. Wir können uns nicht auf die Rücksicht der Autofahrenden verlassen. Zum Postulat GR Nr. 2023/34 will ich einen Textänderungsantrag vorstellen. Die Infrastruktur ist nötig. Die Velosäcke und die früheren Grünphasen bewähren sich sehr. Zumindest führen sie zu einem höheren Sicherheitsgefühl. Untersuchungen zeigten auf, dass diese zwei Massnahmen Unfälle verhindern konnten. Wir unterstützen das Bestreben des Postulats klar. Wir fragten uns aber, warum ein solch einfaches Instrument, das die Sicherheit erhöht, erst im Testbetrieb durchgeführt werden muss. Das Resultat ist bereits bekannt: Die Sicherheit wird verbessert. Auch ist die Umsetzung der Markierungen sehr unkompliziert. Bei Lichtsignalen braucht es ein wenig mehr. Wir finden darum, dass die Einführung flächendeckend erfolgen soll. Unsere Textänderung lautet: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden kann. Es soll an allen möglichen Standorten der Abstand zwischen der vorgezogenen gelben Haltelinie [...]». Der Rest bleibt gleich. Wir werden dem Postulat nur zustimmen, wenn der Textänderungsantrag angenommen wird.*

**Anna Graff (SP)** stellt folgenden Textänderungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/42: *Die SP begrüsst, dass es bei den Velovorzugsrouten vorwärts geht und freut sich über die ersten Umsetzungsschritte, die sich auf unseren Strassen materialisieren. In diesem Sinn hat die SP Verständnis für das Anliegen von Markus Knauss (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP), dass das Netz möglichst schnell bekannt gemacht werden soll. Wir halten die Forderung im Postulat in unveränderter Form aber aus zwei Gründen für nicht sinnvoll. Der Vorstoss fordert erstens, dass das gesamte 130 Kilometer lange Netz bereits jetzt mit den grünen Seitenbändern als farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) gekennzeichnet werden soll. Während die SP will, dass das Velovorzugsrouten-Netz mit seiner Umsetzung markiert wird, halten wir es für gefährlich und kontraproduktiv, die Markierung vor der Umsetzung zu vollziehen. Eine Markierung der Route, die unabhängig von der Qualität und den Umsetzungsschritten ist, wertet die Markierung grundsätzlich ab, sodass niemand mehr weiss, was das grüne Band eigentlich bedeutet. Ist die Route umgesetzt und sicher oder kommt noch etwas? Gleichzeitig wird den Velofahrer\*innen mit dem Markieren der designierten Routen vor der Umsetzung eine falsche Sicherheit vorgegaukelt: Die Routen, die noch nicht umgesetzt wurden, sind noch nicht auf dem Stand, die die Velovorzugsrouten garantiert versprechen. Zweitens haben wir mit dem unveränderten Vorstoss Mühe, weil er ein politisches Signal in Bezug auf die grüne FGSO-Markierung aussendet, das die SP in dieser Form zum aktuellen Zeitpunkt nicht unterstützt. Die FGSO-Markierung ist der erste Versuch der Dienstabteilung Verkehr, ein Markierungskonzept für die Velovorzugsrouten zu finden, das funktioniert. Die Markierung soll aber in der nächsten Zeit – wenn erste Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung damit gesammelt wurden, aber gleichzeitig auch in Winterthur und kantonale Erfahrungen mit Alternativmodellen gesammelt wurden – optimiert und überdacht werden. Darum halten wir es für kontraproduktiv, das gesamte geplante Vorzugsrouten-Netz bereits jetzt mit den grünen Streifen zu versehen. Weil wir Verständnis für das Anliegen haben, das Netz möglichst bekannt und den künftigen Verlauf auf dem*

Strassennetz sichtbar zu machen, schlagen wir eine Textänderung vor: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das gesamte geplante Velovorzugsrouten-Netz möglichst rasch in geeigneter Weise auch auf den noch nicht umgesetzten Strecken gekennzeichnet werden kann, wobei der Fokus auf Beginn und Ende von Teilstücken der Velovorzugsrouten liegen soll (Kreuzungen). Bei dieser Kennzeichnung darf aber nicht der falsche und potenziell gefährliche Eindruck entstehen, dass die designierten Velovorzugsrouten bereits umgesetzt sind.» Mit dieser Textänderung soll der Stadtrat prüfen, ob es eine sinnvolle Art und Weise gibt, den Zeck zu erfüllen, ohne dass das Netz vor der Umsetzung von Massnahmen fälschlicherweise als umgesetzt dargestellt wird. Ob das mit Beschilderungen an den Knoten oder anderen Massnahmen möglich oder sinnvoll ist, soll geprüft werden. Falls es nicht möglich ist, bevorzugt die SP das Abwarten der Umsetzung der nötigen Massnahmen, um die Vorzugsrouten mindestens in einem ersten Schritt in Richtung der Qualität zu bringen, die in der Gemeindeordnung vorgegeben ist. Mit der Annahme der Textänderung unterstützen wir das Postulat. Die beiden anderen Postulate unterstützen wir ebenfalls, die Velosäcke mit oder ohne Textänderung der AL.

**Urs Riklin (Grüne):** Drei Erkenntnisse als Vorbemerkung. Erstens dachte ich, dass ich niemanden nerve, wenn ich das Postulat draussen vorstelle. Zweitens ist es interessant zu sehen, wie alle ihre Argumente bereits vorgetragen haben, bevor man das eigene Postulat vorstellt. Alle haben ihre Hausaufgaben gemacht und dann muss man im Sinne der Ratseffizienz nicht mehr so viel zum eigenen Vorstoss sagen. Die dritte Erkenntnis ist, dass man im Sinne einer hitzemindernden Massnahme eine solch hitzige Debatte und die dabei produzierte heisse Luft vorbeigehen lassen und genüsslich der Diskussion folgen kann. Bei den Argumenten gerade gegenüber den Velofahrenden kam es mir vor wie ein Sketch, in dem ein Vertreter der Spirituosenlobby sagt, dass 40 Prozent der Unfälle unter Alkoholeinfluss geschehen. Im nächsten Moment zieht er den Schluss, dass das Erstaunliche sei, dass 60 Prozent der Unfälle von wassertrinkenden Nüchternen verursacht werden. Genauso wird leider die Debatte gegen die Velofahrenden geführt. Zum Postulat führte Michael Schmid (AL) reichhaltig aus. Das Velofahren in Zürich ist bekanntlich herausfordernd, meist wenig komfortabel, häufig gefährlich und leider zu oft letal. Mit unserem Postulat wollen Dr. Roland Hohmann (Grüne) und ich einen Beitrag leisten, damit die Sicherheit – auch die subjektiv empfundene – der Velofahrenden an Lichtsignalen verbessert wird. Auch ich hörte Stimmen der Dienstabteilung Verkehr: Man sei sich aus verschiedenen Gründen nicht sicher, ob diese Massnahme die erwünschte Wirkung erziele. Ich weiss die Antwort nicht. Aber ich habe eine grosse Vorstellungskraft und einen gewissen Gestaltungswillen. Deshalb finde ich es wichtig, dass man einen Pilotversuch durchführt. Man soll testen, welche Massnahmen in welchen Kombinationen funktionieren; ob es eine Vergrösserung des physischen Abstands oder ob es eine Kombination der Vorgrünphase oder eines grösseren Abstands ist oder ob man auch nur mit einem grösseren Abstand des Haltebalkens arbeiten kann und keine Lichtsignalinstallation braucht. Das muss man in einem Pilotversuch testen und man soll Erfahrungen sammeln, bevor man in die Fläche geht. Den Textänderungsantrag der AL nehmen wir daher nicht an. Wir brauchen den Testbetrieb, um die richtigen Schlüsse ziehen zu können.

**Dr. Roland Hohmann (Grüne):** Urs Riklin (Grüne) und ich hatten uns die Dramaturgie der heutigen Debatte anders vorgestellt. Ich dachte, er erklärt das Postulat und ich bringe die «stechenden» Argumente. Wir fordern eine versuchsweise Vergrösserung der Velosäcke, um herauszufinden, ob die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden dadurch gesteigert werden können. Es gibt bereits Velosäcke und je nach Standort werden sie manchmal bis häufig von Autofahrenden missachtet. Es ist oft nicht klar, ob dies bewusst oder unbewusst geschieht. Grössere Velosäcke sind für Automobilistinnen und Automobilisten besser sichtbar und werden sicher weniger unbewusst missachtet, vielleicht ist da auch das Schamgefühl bei einer Missachtung grösser. Noch letztes Jahr hat sich Roger Bartholdi (SVP) bei der Behandlung des Postulats GR Nr. 2021/289

mit dem Argument Velosicherheit für eine Umgestaltung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der wenig befahrenen Freilagerstrasse eingesetzt. Nach dem heutigen Ablehnungsantrag habe ich meine Zweifel an der Ehrlichkeit dieses Arguments. Mit der versuchsweisen Einführung der grösseren Velosäcke rutscht das Auto einen Platz in der Warteschlange nach hinten und das Velo einen Platz nach vorne, das ist vertretbar.

**Michael Schmid (AL):** Ich hörte viel von Velofahrenden, die sich nicht an die Regeln hielten. Diese gibt es. Ich hörte auch viel von selbstverschuldeten Unfällen und von Eigenverantwortung. Ich nehme die Eigenverantwortung durchaus war. Ich nehme aber auch meine Verantwortung als Parlamentarier dieser Stadt war. Dazu gehört, eine Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die gewisse Fehler verzeiht sowie eine Polizei, die nicht Tipps gibt, wie man sich unsicher verhält, sondern eine Polizei, die die gefährlichen Situationen für Velofahrer kennt. Darum geht es mir bei diesem Postulat. Ich höre auch ein Missverständnis zur Zielgruppe, die erreicht werden soll. Es geht weniger um die, die wir bereits heute auf der Strasse sehen. Denn sie sind bereits überzeugt: Sie nehmen die Gefahren auf sich und entwickelten gewisse Tricks, um sich sicher im Verkehr bewegen zu können. Mir geht es vor allem um die, die in der Stadt velofahren würden, sich aber wegen der Situation auf der Strasse nicht trauen. Das sind viele. Wenn wir erreichen, diese dazu zu bewegen, mit dem Velo zu fahren, dann haben alle gewonnen. Auch Stephan Iten (SVP), der mit dem Auto unterwegs ist. Denn dann hast Du weniger andere Autos, die die Strasse blockieren und musst weniger für den Unterhalt der Strassen bezahlen. Im Übrigen zeigt sich, dass Regeln dann sehr gut eingehalten werden, wenn sie Sinn ergeben und wenn die Infrastruktur stimmt. Man sieht eine klare Korrelation: Je besser die Veloinfrastruktur ist, desto besser halten Velofahrende Regeln ein. Das Feedback-Management wurde als Lösung genannt, wenn man sich falsch behandelt fühlt. Bei einer der zwei Anekdoten ist das tatsächlich geschehen, es gab eine Meldung. Die Reaktion des Feedback-Managements stelle ich mir so vor: Die Meldung wird aufgenommen, sie wird den betroffenen Personen im Polizeikorps weitergeleitet und man hört zu. Das Gegenteil war der Fall. Es war viel mehr ein Abwimmeln und es wurde repetiert, dass man ganz rechts an den Autotüren vorbeifahren solle. Insgesamt entstand der Eindruck, dass die Polizei noch nicht so weit ist, wie wir beide es uns wünschen. Zur Kennzeichnung der Velovorzugsroute. Die aktuelle Verwendung der grünen Seitenstreifen führt bereits zu Verwirrung. Selbst für die, die in die städtischen Planungsprozesse involviert sind, ist die Markierung unverständlich. Einerseits ist sie zu wenig deutlich, um anzuzeigen, dass es sich um eine Strecke handelt auf denen die Velos den Vorzug haben. Andererseits wird sie momentan nur auf der Hardturmstrasse sowie der Bullingerstrasse und Baslerstrasse verwendet, die aber nicht dem Standard einer Velovorzugsroute entsprechen: grundsätzlich frei vom motorisierten Verkehr. Mit der Markierung der im Richtplan eingetragenen Velovorzugsroute wäre die Verwirrung perfekt. Was bringt es mir als Velofahrer, wenn ich auf der Strasse eine Markierung vorfinde, die nur bedeutet, dass es auf Papier eigentlich eine Vorzugsroute wäre? Es bringt höchstens Frust, dass das Papier nicht umgesetzt wurde. Daran ändern die Textänderungsanträge der SP und der FDP nichts. Wir sind in allen Varianten gegen die zusätzliche Markierung.

**Derek Richter (SVP):** Wenn nach dieser Sitzung wieder ein Mitglied des Rats vorne an der Bullingerstrasse bei Rot über die Kantonsstrasse rast, soll das gemäss der Logik von Tanja Maag Sturzenegger (AL) an der Infrastruktur liegen. Das ist lächerlich. In der Begründung zum Postulat GR Nr. 2022/569 schreibt Michael Schmid (AL), dass gewisse Beamten Schwierigkeiten bekunden. Wenn jemand in dieser Stadt Schwierigkeiten hat, dann wohl die Postulanten mit der Realität. In einer Stadt mit immer mehr Menschen gibt es immer mehr Reibungen, was folglich mehr Aggressionen hervorruft. Unsere Polizistinnen und Polizisten haben den Nachweis in Verkehrskunde und im Verkehrsgesetz erbracht und sie haben ein sehr gutes Verständnis von Physik, beispielsweise zum Brems-

weg eines Fahrzeugs. Man kann das Postulat nur so rechtfertigen: Es gibt einen politischen Auftrag, bei den Velofahrern wegzuschauen. Wie sonst erklärt man, dass es beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Nulltoleranz-Politik gibt, während beim Veloverkehr «laissez faire» gilt? Man kann die Verkehrsunfallstatistik zum Jahr 2022 konsultieren. So traurig es ist, waren es wieder mehr Verunfallte: «Beim Veloverkehr setzte sich der langjährige Aufwärtstrend der Unfallzahlen fort: Im Jahr 2022 verunfallten 625 Velofahrer (+135 zum Vorjahr), was einem neuen Höchststand entspricht.» Der Hauptgrund: Ablenkung. Auf dem Velo wird freihändig telefoniert. So kommt die Verkehrsunfallstatistik zum Schluss, dass 98 Prozent aller Unfälle individuelle Fehler und nicht an der Infrastruktur festzumachen sind. Es ist einmal mehr der Versuch, alle möglichen Gründe zu finden, um andere für das eigene Fehlverhalten haftbar zu machen. Jeder andere ist schuld, nur ich nicht. Die Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsteilnehmer gelten.

**Markus Knauss (Grüne)** ist mit der Textänderung zum Postulat GR Nr. 2023/42 einverstanden: Der Vorstoss von Sven Sobernheim (GLP) und mir zielt auf das ganze Netz. Uns ist aber bewusst, dass es nur um punktuelle Massnahmen an Kreuzungen geht. Es ist eine Wegweisungsmassnahme. Wir wollen nicht, dass es zu weniger Verkehrssicherheit kommt, weshalb wir den Textänderungsantrag der SP annehmen. Bezüglich der grünen Streifen finde ich, dass man den Stab nicht bereits nach der ersten oder zweiten Strecke brechen sollte. Ich kenne beispielsweise die blauen Streifen in Deutschland, die noch schmaler als unsere sind. Problematisch finde ich die Quermarkierungen. Auch ein Piktogramm eines grossen Velos zeigt nicht an, was das sein soll. Daher wünsche ich mir dort Weiterentwicklungen. Die differenzierte Haltung der FDP hätte ich gerne honoriert. Auch wenn Benedikt Gerth (Die Mitte) darauf hingewiesen hat: Was genau bedeutet denn eine erfolgreiche Erprobung? Wir wissen, dass die grünen Streifen heftige Debatten in Fachkreisen verursachen. Daher bin ich mir nicht sicher, wann der Zeitpunkt ist, um von einem Erfolg der grünen Streifen sprechen zu können. Die FDP signalisierte, dass sie das Postulat ablehnen, wenn wir den Textänderungsantrag der SP annehmen.

Das Postulat wird mit 62 gegen 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1854. 2023/34**

**Postulat von Urs Riklin (Grüne), Dr. Roland Hohmann (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 25.01.2023:  
Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/569, Beschluss-Nr. 1853/2023.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 97 gegen 20 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1855. 2023/42**

**Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP) vom 01.02.2023:**

**Rasche farbliche Auszeichnung des geplanten Velovorzugsrouten-Netzes mit Fokus auf den Beginn und das Ende von Teilstücken**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/569, Beschluss-Nr. 1853/2023.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1343/2023).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Anna Graff (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das gesamte geplante Velovorzugsrouten-Netz möglichst rasch mit grünen Seitenstreifen farblich ausgezeichnet in geeigneter Weise auch auf den noch nicht umgesetzten Strecken gekennzeichnet werden kann, wobei der Fokus auf Beginn und Ende von Teilstücken der Velovorzugsrouten liegen soll (Kreuzungen). Bei dieser Kennzeichnung darf aber nicht der falsche und potenziell gefährliche Eindruck entstehen, dass die designierten Velovorzugsrouten bereits umgesetzt sind.

Markus Knauss (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 68 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1856. 2022/574**

**Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Michael Schmid (AL) vom 16.11.2022:**

**Vortritt für die zu Fuss Gehenden im Kreuzungsbereich der Morgental-, Etzel- und Mutschellenstrasse in Wollishofen**

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

*Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 948/2022): Im Zentrum von Wollishofen, im Kreuzungsbereich von Morgental-, Etzel- und Mutschellenstrasse, befinden sich zahlreiche Lebensmittelgeschäfte, die Post, eine Apotheke, eine Wäscherei, ein Coiffeur, ein Blumenladen, ein Kiosk, eine Kirche, ein Altersheim, Arztpraxen und andere Dienstleistungsbetriebe wie eine Bank, eine Versicherung und mehrere Cafés. An verschiedenen Orten rund um das Quartierzentrum Morgental befinden sich ausserdem Bus- und Tramhaltestellen. Die Quartierbewohnenden setzen sich seit über dreissig Jahren für ein Quartierzentrum an dieser Stelle ein. Auch der Richtplan sieht ein Quartierzentrum Morgental vor. Mit dem Postulat wollen wir dieser Forderung Vorschub leisten. Wir wollen einen Dorfplatz oder zumindest eine echte Begegnungs-*

zone auf der Mutschellenstrasse zwischen der Albis- und der Mööslistrasse. Die Umgestaltung im Jahr 2021 ist ungenügend. Es gibt sehr viele Fahrten von Autos und die Leute wissen nicht, wo sie durchgehen können. Die Mutschellenstrasse wird einem Quartierzentrumcharakter nicht gerecht, sondern hat momentan den Charakter einer Sammelstrasse, obwohl es keinen solchen Eintrag im Richtplan gibt. Die Verwaltung soll die Schaffung eines «Superblocks» prüfen, sodass keine Durchfahrt für den Autoverkehr mehr möglich ist. Dieser soll auf der Hauptverkehrsstrasse, der Albisstrasse, verkehren.

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 7. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Der Vorstoss verlangt, dass in «Wollishofen City» eine Art Begegnungszone entsteht. Seit mehreren Jahrzehnten wird das dort erfolglos versucht, bis heute gelang es nur halbwegs. Im Bereich vor der Migros gilt nun Tempo 30. Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, also ältere Leute oder kleine Kinder, haben wir eine grosse Insel in der Mitte. Der Bereich kann als sicher betrachtet werden. Man sieht, dass es kein Unfallschwerpunkt ist. Eine Begegnungszone würde Tempo 20 und Vortritt für die Fussgänger bedeuten, obwohl dort eine Veloroute sowie eine Buslinie durchführen. Auf dem Platz wird eine Erschließungsfunktion erfüllt: in die Morgental-, Etzel- und Mutschellenstrasse. Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass Michael Schmid (AL) alle Gewerbebetriebe aufgelistet hat. Diese müssen jedoch beliefert werden. Wir persiflieren den heutigen Zustand als mehr oder weniger befriedigend. Er ist nicht hervorragend, aber er funktioniert für alle. Deshalb würde eine Begegnungszone mehr Unsicherheit schaffen und den heute befriedigenden Zustand verschlechtern.

Weitere Wortmeldungen:

**Michael Schmid (FDP):** Was das Postulat an sich verlangt, unterstützen wir durchaus. Wollishofen hat ein echtes Quartierzentrum verdient und es wurde dem Quartier bereits mehrfach versprochen. Mit der aktuellen Sanierung wurde das Versprechen nicht eingelöst. Daran sind aber nicht die bösen Autos und Autofahrer schuld. Es ist eine Fehlplanung der Stadt. Es ist dringend geboten, sich nochmals Gedanken zu machen, wie die Situation gelöst werden kann. Wir haben daher nicht nur Sympathie für das Postulat. Im Zusammenhang mit der missgestalteten Planung der Veloschnellroute in Wollishofen muss gesamthaft über die Bücher gegangen werden. Das böse Auto als Feindbild zu beschwören, ist der falsche Ansatz. Darum lehnen wir das Postulat «contre cœur» ab. Wir halten die Situation am Morgental für nicht geglückt und fordern den Stadtrat auf, in einer Gesamtverkehrs- und Quartiersicht ohne Tunnelblick über die Bücher zu gehen.

**Martin Bürki (FDP):** Wir können voll dahinterstehen, wenn es um den Bereich im Postulat geht. Es ist ein Problem, das auch der Quartierverein aufzeigte. Jedes Jahr besucht der Stadtrat ein Quartier. Bei 25 Quartieren kommt jedes Quartier alle 25 Jahre dran. Vor etwa einem Monat war der Stadtrat in Wollishofen zu Besuch. Wir sprachen das Thema Morgental an. Wir standen auf der Kreuzung. Währenddessen wurde ein Fussgänger beinahe überfahren, eine Notbremse eines Autos war nötig. Das zeigt klar auf, dass dort etwas getan werden muss. Es braucht aber eine Betrachtung und eine Planung, um eine gute Lösung für alle zu finden. Dafür hättest du unsere Stimme. Das Votum aber vorher mit dem Quartierblock und einer Vollsperrung hat uns in die Ablehnung getrieben.

**Christian Traber (Die Mitte):** Wir halten uns an die Voten unserer zwei Vorredner. Sie lasen den Postulatstext genau; nicht unbedingt die Begründung. Mit dieser sind wir auch nicht glücklich. Aber wir werden dem Postulat zustimmen. Ich verbrachte die ersten dreissig Jahre meines Lebens in Wollishofen. Eine meiner ersten politischen Sitzungen war die offene Planung Morgental; das war vor über dreissig Jahren. Damals versuchten wir bereits, den gordischen Knoten zu durchtrennen. Mit der bisherigen Umsetzung gelang das nicht. Es ist kein Quartierzentrum. Wollishofen hat an diesem Ort etwas Besseres

*verdient. Wir stimmen dem Postulat zu, aber ich bin mir nicht sicher, ob alle Bedürfnisse unter einen Hut gebracht werden können, wenn die Velovorzugsroute und andere Wünsche in Betracht gezogen werden. Es gibt dort auch Ziel- und Quellverkehr, vom Gebiet Brunau oberhalb von Wollishofen und in Richtung Leimbach. Das Gebiet kann nicht geschlossen werden, die Autos müssen von irgendwoher hineinfahren können. Wir bitten den Stadtrat um eine ergebnisoffene Überprüfung und dass er die Planung nochmals angeht. Der heutige Zustand ist auf Dauer nicht haltbar und muss verbessert werden.*

Das Postulat wird mit 83 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

## **E i n g ä n g e**

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

### **1857. 2023/260**

#### **Motion der Grüne-Fraktion vom 31.05.2023: Deutsch als Zweitsprache (DaZ), Erhebung des Bedarfs und Erhöhung der Ressourcen**

Von der Grüne-Fraktion ist am 31. Mai 2023 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, in welcher die folgenden Punkte erfüllt werden:

1. Es werden 0.75 DaZ-Wochenlektionen pro anspruchsberechtigtem Kind im Kindergarten zugeteilt.
2. Es werden 0.6 DaZ-Wochenlektionen im Aufbauunterricht pro anspruchsberechtigtem Kind in der Primar- und Sekundarschule zugeteilt.
3. Der Bedarf an DaZ-Wochenlektionen wird jedes Jahr von der Stadt Zürich erhoben.

Begründung:

Im Auszug aus dem Protokoll der Schulpflege vom 30. März 2021 ist ersichtlich, dass zahlreiche Kinder mit einer anderen Erstsprache als Deutsch, die Bedarf an DaZ-Unterricht haben, diesen nicht im erforderlichen Umfang erhalten. Dieser Missstand ist beispielsweise in der 1. Klasse der Primarschule ausgewiesen: 15% der anspruchsberechtigten Kinder sind davon betroffen. In den Kindergärten der Stadt Zürich ist die Situation noch schlimmer: 40% der anspruchsberechtigten Kinder erhalten den DaZ Unterricht nicht im erforderlichen Umfang. Der Stadtrat zählt in seiner Antwort auf die schriftliche Anfrage 2021/333 Gründe dafür auf. Insbesondere weist er darauf hin, dass es in vielen Kindergärten wegen ihrer dezentralen Lage nicht möglich sei, klassenübergreifend Gruppen zu bilden, so dass die zugeteilten Ressourcen pro Kind nicht ausreichen, um die kantonalen Vorgaben zu erfüllen. Diese sind jedoch eindeutig: In der Verordnung über die sonderpädagogischen Massnahmen (VSM) wird in §14, Absatz 1, ausdrücklich festgehalten, dass ein Kind mit Anspruch auf DaZ-Unterricht mindestens zwei Wochenlektionen DaZ (im Kindergarten und im DaZ-Aufbauunterricht) erhalten muss – eine Ausnahme von diesen Bestimmungen ist nicht vorgesehen. Im Gegenteil: In §14, Absatz 3, wird nochmals darauf hingewiesen, dass dieses Minimum nicht unterschritten werden darf.

Die Stadt Zürich hält sich bisher bei der Zuteilung der DaZ-Ressourcen an die Schulen an die kantonale Minimalvorgabe: 0.5 Wochenlektionen pro anspruchsberechtigtem Kind im Kindergarten und im Aufbauunterricht in der Primar- und Sekundarschule. Das Maximum für die Berechnung der DaZ-Ressourcen im Kindergarten und im DaZ-Aufbauunterricht in der Primar- und Sekundarschule liegt bei 0.75 Wochenlektionen pro Kind. Damit jedes anspruchsberechtigte Kind die ihm zustehenden zwei Wochenlektionen DaZ erhält, braucht es offensichtlich deutlich mehr DaZ-Ressourcen im Kindergarten als heute. Auch in der Primar- und Sekundarschule ist eine Erhöhung der DaZ-Ressourcen – allerdings in geringerem Umfang – notwendig, um die kantonalen Mindestvorgaben sicher zu erfüllen.

Der Bedarf an DaZ-Lektionen soll neu ausserdem jährlich und nicht nur jedes dritte Jahr von der Stadt Zürich erhoben werden. Denn die Anzahl der DaZ-Schüler\*innen verändert sich jedes Jahr und muss von den Lehrpersonen sowieso jährlich mit dem Sprachgewandt-Test erhoben werden. Damit die DaZ-Lektionen genauer nach Bedarf der Kinder und Schulen verteilt werden können, ist eine jährliche Erhebung notwendig. So soll sichergestellt werden, dass die DaZ-Ressourcen dort ankommen, wo sie gebraucht werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**1858. 2023/261**

**Motion von Sven Sobernheim (GLP) und Markus Knauss (Grüne) vom 31.05.2023: Teilrevision der Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus**

Von Sven Sobernheim (GLP) und Markus Knauss (Grüne) ist am 31. Mai 2023 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, die Sonderbauvorschriften für das Gebiet Maag-Areal Plus (AS-Nummer 700.240) einer Teilrevision zu unterziehen. Diese Teilrevision soll folgende Ziele erreichen:

- Der Erhalt der Maaghallen ist möglich
- Der Erhalt des Parkhauses in seinem Volumen sowie dessen Umnutzung ist möglich
- Die Hitzeminderung sowie die Biodiversität ist bei der Aussenraumgestaltung sicherzustellen
- Der Mindestwohnanteil ist bei den noch nicht realisierten Teilgebieten zu erhöhen

Um den Prozess zusammen mit den Grundeigentümern zu ermöglichen und genügend Zeit zu haben, ist hierfür eine Planungszone zu erlassen bzw. beim Regierungsrat zu beantragen.

Begründung:

Zürich West ist zu einem grossen Teil entwickelt, aber es sind noch entscheidende Arealteile nicht gemäss Sonderbauvorschriften entwickelt. Bei der Diskussion zum Erhalt der Maaghallen zeigte sich ein erstes Mal, dass die Sonderbauvorschriften der von der Öffentlichkeit, und teilweise auch der Grundeigentümerschaft, gewünschten Entwicklung im Weg stehen. Gleiches gilt nun auch für das Welti-Furrer-Areal auf welchem ein Parkhaus abgebrochen werden soll um 100 m weiter ein neues, den Sonderbauvorschriften entsprechendes Parkhaus, zu erstellen.

Im Gegensatz zu Neu-Oerlikon hat es der Stadtrat auf dem Maag-Areal Plus verpasst, rechtzeitig die Sonderbauvorschriften zu überarbeiten. Dies ist der Grund warum es nun einen Marschhalt und eine Planungszone benötigt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1859. 2023/262**

**Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 31.05.2023: Förderung der Energiesuffizienz als zentrales Element des Förderprogramms KlimUP mittels Zusammensetzung der Fachkommission und Gestaltung des Vergabereglements**

Von der SP-, Grüne- und AL-Fraktion ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, die Zusammensetzung der KlimUp-Fachkommission sowie das Vergabereglement so zu gestalten, dass die Vergabe von Fördermitteln an Organisationen, welche die Energiesuffizienz fördern, als ein zentrales Element des Förderprogramms KlimUp sichergestellt ist.

Begründung:

Das Förderprogramm KlimUp will viele Projekte abdecken: es fördert Negativemissionstechnologien, technische Innovation und will indirekte Emissionen senken. Da Negativemissionstechnologien beim Erreichen des Netto-Null-Ziels nur ergänzend zum Einsatz kommen können (<https://www.oeko.de/publikationen/p-details/chancen-und-risiken-von-methoden-zur-entnahme-und-speicherung-von-co2-aus-der-atmosphaere>),

braucht es auch wirksame Suffizienzmassnahmen. Suffizienz zielt darauf ab, den Verbrauch und die Nutzung von Ressourcen und somit unseren Konsum auf ein Mass zu reduzieren, dass diese die ökologischen Grenzen unseres Planeten nicht übersteigen.

Somit muss die Förderung von Suffizienzmassnahmen ein zentrales Element des Förderprogramms KlimUp sein und die Fachkommission entsprechend zusammengesetzt und reglementiert sein.

Mitteilung an den Stadtrat

**1860. 2023/263**

**Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 31.05.2023:  
Förderprogramm KlimUp, niederschwellige Förderung von zivilgesellschaftlichem Klimaschutzengagement**

Von der SP-, Grüne- und AL-Fraktion ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert im Rahmen des Förderprogramms KlimUp eine niederschwellige Förderung von zivilgesellschaftlichem Klimaschutzengagement zu garantieren. Dafür soll er innerhalb der beiden Fördermassnahmen «einmalige Projektbeiträge NPO» und «mehrjährige Betriebsbeiträge NPO» des Förderprogramms KlimUp auch Beiträge in der Grössenordnung von 1000 – 5000 Franken sicherstellen. Ziel ist, dass das Förderprogramm KlimUp auch Klimaschutz-Initiativen aus den Stadtzürcher Quartieren unterstützt, mit möglichst geringem administrativem Aufwand für die Gesuchsteller:innen.

Begründung:

Die Bereitschaft und Fähigkeit der Bewohner:innen der Stadt Zürich, selbst tätig zu werden und sich den anstehenden Herausforderungen auf dem Weg zu Netto-Null gemeinsam zu stellen, ist da. Menschen aus Zürich haben Repaircafés, Tauschbörsen und vieles mehr initiiert und betreiben diese Initiativen mit grossem persönlichem Engagement. Solche bestehende und neue Gemeinwohlprojekte zur Förderung des suffizienten Wirtschaftens sollen ebenfalls von einer unkomplizierten finanziellen Unterstützung des Förderprogramms KlimUp profitieren können. Kleine Organisationen sollen nicht durch administrative Hürden davon abgeschreckt werden, finanzielle Unterstützung zu beantragen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1861. 2023/264**

**Postulat von Claudio Zihlmann (FDP), Benedikt Gerth (Die Mitte) und 6 Mitunterzeichnenden vom 31.05.2023:  
Massnahmen zur Verhinderung gewalttätiger Demonstrationen, Angriffe auf Personen und Krawalle**

Von Claudio Zihlmann (FDP), Benedikt Gerth (Die Mitte) und 6 Mitunterzeichnenden ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob und welche Massnahmen zu ergreifen sind, damit gewalttätige Demonstrationen sowie Angriffe auf Personen oder Krawalle in der Stadt Zürich verhindert werden können.

Begründung:

Gewalttätige Ausschreitungen wie zum Beispiel am 1. April sowie am 12. Mai dürfen nicht als gegeben betrachtet werden, sondern müssen zu Gunsten der Sicherheit aller Einwohnerinnen und Einwohner eingeschränkt werden. Das Gewaltpotenzial ist zum Teil erschreckend und scheint ein neues Ausmass angenommen zu haben, wie die beiden Medienmitteilungen (siehe unten) der Stadtpolizei deutlich aufzeigen. Dabei werden anscheinend bewusst Verletzungen von Polizistinnen und Polizisten aber auch Sachschaden in Kauf genommen. Dabei geht es nicht darum, die allgemeine Versammlungsfreiheit zu beschränken. Es geht darum, bei gewaltbereiten Demonstrationen oder Krawallen früh genug einzuschreiten, damit die Sicherheit gewährleistet werden kann. Insbesondere die beiden Ausschreitungen vom 1. April wie auch vom 12. Mai zeigen jedoch, dass der Stadtrat unbedingt seine Strategie überdenken und allenfalls anpassen muss, um den Grundauftrag der Stadtpolizei sicherzustellen.

Auszug Medienmitteilung Stadtpolizei Zürich vom 01.04.2023: «Bei der Langstrassenunterführung durchbrach der Demozug eine Polizeisperre. Dabei wurden die Polizist\*innen fortlaufend mit Eisenstangen, Steinen, pyrotechnischen Gegenständen sowie Molotowcocktails attackiert. Nur mit viel Glück gab es dabei keine schwer verletzten Polizist\*innen oder Unbeteiligte. Die Demonstrationsteilnehmenden beschädigten auch parkierte Fahrzeuge, verübten Sprayereien an Hausfassaden sowie an Fahrzeugen der VBZ. Die Stadtpolizei setzte gegen den gewalttätigen Mob Gummischrot, Reizstoff und den zwischenzeitlich ebenfalls eingetroffenen Wasserwerfer ein. (...) Ein Polizist wurde in einen Hauseingang gedrängt und von rund einem halben Dutzend Personen zu Boden geworfen und mit Fäusten und Fusstritten gegen den Kopf und den Körper traktiert.»

In der Medienmitteilung der Stadtpolizei Zürich vom Sa. 13. Mai 2023 12.16 Uhr teilt uns die Stadtpolizei folgendes mit: «Am späten Freitagabend, 12. Mai 2023, griffen im Kreis 4 mehrere Dutzend verummumte Personen Einsatzkräfte an und beschädigten einen Streifenwagen.

Kurz nach 22.15 Uhr traf ein Mob von mehreren Dutzend Personen im Verzweigungsbereich der Kanonengasse mit der Zeughausstrasse auf eine Polizeipatrouille der Stadtpolizei Zürich und bewarf diese unvermittelt mit pyrotechnischen Gegenständen und mit Farbe gefüllten Glasflaschen. Die angegriffenen Einsatzkräfte setzten gegen die gewalttätigen Personen Gummischrot sowie Reizstoff ein. Darauf zogen die Kra-wallmachenden via Brauerstrasse zur Langstrasse, wo sie auf die zuvor attackierte Patrouille trafen und diese abermals mit pyrotechnischen Gegenständen und Glasflaschen angriffen. Nach erneutem Einsatz von Gummischrot und Reizstoff löste sich der Mob im Bereich der Langstrasse auf. Am mit Flaschen beworfenen Streifenwagen entstand Sachschaden. Ob weitere Sachbeschädigungen begangen wurden, wird abgeklärt. Zurzeit liegen keine Meldungen betreffend verletzten Personen vor.

Mitteilung an den Stadtrat

**1862. 2023/265**

**Postulat von Flurin Capaul (FDP) und Roger Suter (FDP) vom 31.05.2023:  
Zentrale Verwaltung aller von der IMMO verwalteten Wohnungen durch Liegen-  
schaften Stadt Zürich (LSZ)**

Von Flurin Capaul (FDP) und Roger Suter (FDP) ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie alle heute von der IMMO verwalteten Wohnungen zentral durch die LSZ verwaltet werden können. Weiter soll sichergestellt werden, dass bei der heute noch durch die IMMO verwalteten Wohnungen, bei einem nicht-freiwilligen Ausscheiden aus einem städtischen Arbeitsverhältnis, das Mietverhältnis gekündigt werden kann.

Begründung:

Wohnungen die aus historischen Gründen noch von der IMMO (statt der LSZ) verwaltet werden, weisen zum Teil keine marktübliche Miete aus. Aktuell werden noch 98 Wohnungen von der IMMO vermietet, wovon nur 33 einen Zweck als Dienst- und Personalwohnung ausweisen. Es macht keinen Sinn, dass unterschiedliche städtische Departemente sich mit der Vermietung von Wohnungen auseinandersetzen.

Besonders stossend ist, dass ehemalige Direktionsmitglieder nach nicht-freiwilligen Ausscheiden aus einem städtischen Arbeitsverhältnis, weiterhin in den Genuss einer günstigen städtischen Wohnung kommen.

Mitteilung an den Stadtrat

**1863. 2023/266**

**Postulat von Flurin Capaul (FDP) und Roger Suter (FDP) vom 31.05.2023:  
Haltung eines Tukans in der Stadtgärtnerei**

Von Flurin Capaul (FDP) und Roger Suter (FDP) ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie in der Stadtgärtnerei wieder ein Tukan eingesetzt werden kann.

Begründung:

«Er war unser bester Botschafter», sagte Lukas Handschin der damalige Kommunikationsbeauftragte von Grün Stadt Zürich, im Bericht vom 11.12.2017 des Tagesanzeigers zum Tode des Tukan Bosi. Der Tukan Bosi wurde von einer Privatperson der Stadtgärtnerei geschenkt und lebte rund 10 Jahre in der Stadtgärtnerei. 2017 (mit knapp 19 Jahren) verstarb Bosi und mit ihm verschwand ein Publikumsmagnet.

Diese Tradition soll weitergeführt werden und ein Tukan (oder aus Gründen der artgerechten Tierhaltung auch ein Paar) wieder in der Stadtgärtnerei gehalten werden. Viele Kinder, Erwachsene und Besuchende der Stadtgärtnerei sollen sich wieder ab einem prächtigen Tukan (oder mehreren) erfreuen können.

Mitteilung an den Stadtrat

**1864. 2023/267**

**Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Carla Reinhard (GLP) vom 31.05.2023:  
Verbesserung der Verkehrssituation rund um den Escher-Wyss-Platz für Schulkinder und weitere Verkehrsteilnehmende mit rasch umsetzbaren Massnahmen**

Von Markus Knauss (Grüne) und Carla Reinhard (GLP) ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie mit rasch umsetzbaren Massnahmen die Verkehrssituation rund um den Escher-Wyss-Platz für Schulkinder und weitere Verkehrsteilnehmende verbessert werden kann. Dabei sind verschiedene Massnahmen wie ein Lotsendienst und die sofortige Einführung von Tempo 30 zu untersuchen. Es soll ebenfalls geprüft werden, wie mit Pilotprojekten eine sicherere Verkehrsführung für das definitive Strassenprojekt getestet werden kann.

Begründung:

In der Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2023/76 lässt der Stadtrat erkennen, dass die Koordination zwischen den zuständigen Dienstabteilungen zu wünschen übriglässt. Wenn 2019 ein Hochbauprojekt verabschiedet wird, mit dem rund 200 Schulkinder einen Platz mit einer komplexen Verkehrsführung überqueren müssen, dann hätte schon 2019 mit der Planung begonnen werden müssen. Offenbar ist aber mit der Bearbeitung einer Vorstudie erst 2022 begonnen worden. Zwar sind wir erfreut zu sehen, dass schon im Herbst 2023 eine Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz erfolgen soll. Allerdings ist damit zu rechnen, dass es bis zur definitiven Umsetzung dieses Strassenprojektes sehr viel länger dauern wird als 2026.

Deshalb gilt es heute schon, die nötigen Sofortmassnahmen zu treffen.

Wenn der Stadtrat die Verkehrsführung am Escher-Wyss-Platz selbst als komplex bezeichnet, dann ist für die betroffenen Schulkinder heute schon ein Lotsendienst oder andere rasch umsetzbare Massnahmen angezeigt.

Am Mittwoch, 19. April 2023, fand am Escher-Wyss-Platz eine Begehung des Schulwegs (Tramdepot-Schulhaus Schütze) statt. Anwesend waren unter anderem: die Präsidentin der Kreisschulbehörde, die Schulwegplaner, Vertreter:innen der DAV, ein Vertreter des Elternrates, der Vater des verstorbenen Kindes sowie ein Vater eines betroffenen Kindes und die Mitunterzeichnete der schriftlichen Anfrage 2023/76. Während der Begehung wurde festgestellt, dass die Schulwege und deren Beurteilung dringend neu festgelegt werden müssen, da die konkreten Gefahrenlagen offensichtlich nicht hinreichend beachtet worden sind. Rasch umsetzbare Massnahmen wurden konkret besprochen und in Aussicht gestellt. Umso mehr erstaunt, dass die Beantwortung der schriftlichen Anfrage 2023/76 diesen Augenschein und die entsprechenden Zusagen unberücksichtigt lässt.

Bezüglich Tempo 30 wird vom Stadtrat darauf verwiesen, dass Tempo 30 koordiniert mit dem Strassenprojekt eingeführt werden soll. Da allerdings nicht zu erwarten ist, dass das Strassenprojekt alle in der Antwort aufgeführten Strassenzüge (Hardstrasse, Sihlquai, Hardturmstrasse, Wipkingerbrücke, Zöllystrasse) umfasst, gibt es keinen Grund Tempo 30 nicht sofort in einem nachvollziehbaren Perimeter rund um den Escher-Wyss-Platz einzuführen.

Da der Escher-Wyss-Platz ein sehr komplexer Verkehrsknoten ist, soll mit Pilotprojekten getestet werden, wie diese Komplexität in einer definitiven Lösung reduziert werden kann, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu steigern. Dies selbstverständlich, indem während der Pilotprojekte die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet bleibt.

Mitteilung an den Stadtrat

**1865. 2023/268**

**Postulat von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Urs Riklin (Grüne) vom 31.05.2023:  
Schulanlage Brunnenhof, Einrichtung einer attraktiven Velo-Infrastruktur**

Von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Urs Riklin (Grüne) ist am 31. Mai 2023 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie auf der Schulanlage Brunnenhof eine attraktive Velo-Infrastruktur eingerichtet werden kann. Dazu gehören bequem erreichbare, witterungsgeschützte Veloabstellplätze in genügender Anzahl.

Begründung:

Die Mobilität soll vermehrt umwelt- und klimafreundlich erfolgen. Das betrifft auch die neue Sekundarschule Brunnenhof. Es ist erwünscht, dass Schülerinnen und Schüler sowie das Schulpersonal mit dem öV oder mit dem Velo zur Schule kommen. Zudem ist erwünscht, dass auch die Mitarbeitenden der Kreisschulbehörde Waidberg und der Musikschule Konservatorium Zürich sowie die Besuchenden der Events in den drei Sälen umweltfreundlich zum Brunnenhof gelangen. Ein normales Velo produziert ganz wenig CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer, und auch ein E-Bike ist ziemlich umwelt- und klimafreundlich.

Im Aussenbereich der Schule Brunnenhof sind 158 Veloabstellplätze geplant, aber nur 18 davon sind überdacht. Damit das Velofahren attraktiv wird, sollen alle Veloabstellplätze mit einem Witterungsschutz versehen werden.

Mitteilung an den Stadtrat

**1866. 2023/269**

**Interpellation von Islam Alijaj (SP), Dominik Waser (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 31.05.2023:  
Energiezentrale im ehemaligen Unterwerk Selnau, Prüfung alternativer Standorte, ganzheitliches Konzept für die Energiewende und eine lebenswerte Stadt, Beurteilung der bestehenden Angebote im Unterwerk und möglicher Planungsstopp sowie Zusammenarbeit mit der IG Selnau bei der Prüfung von Alternativen**

Von Islam Alijaj (SP), Dominik Waser (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden ist am 31. Mai 2023 folgende Interpellation eingereicht worden:

Das ehemalige Unterwerk Selnau ist derzeit ein belebter Kulturort: Mit dem Haus Konstruktiv und dem Impact Hub Zürich beheimatet es derzeit zwei Institutionen, die einander ergänzend mit einem vielseitigen Angebot an Kunst, Kulturveranstaltungen, Diskussion-Ort, Arbeitsplätzen und Gastronomie das Quartier Selnau und die Innenstadt unumstritten bereichern. Diesem Kulturort droht nun das Ende: Geht es nach den derzeitigen Plänen der EWZ, muss er der neuen Energiezentrale weichen. Trotz der schriftlichen Anfrage GR Nr. 2023/ 114 , welche eine Zustellung der geprüften Standorte (auch für Kleinzentralen) verlangt, nach der raumplanerischen Interessenabwägung fragt und zentrale Punkte der Stadtentwicklung ins Spiel bringt, schreitet der Prozess schnell voran. Doch gleichzeitig mehren sich namhafte Expert\*innen-Stimmen, welche die Alternativlosigkeit des Standortes bezweifeln und unter anderem auch Untergrund-Varianten ins Spiel bringen. Wie der Presse zu entnehmen ist, hat sich soeben auch die "IG Selnau - für eine nachhaltig lebendige Innenstadt" gegründet, welche sich nun selbst um die Prüfung von Alternativen bemüht: Die Energiewende sei entschieden voranzutreiben und gleichzeitig bestehende, lebendige Angebote zu erhalten.

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

1. Wurden bei dieser Stadtentwicklungs-Frage von hoher Wichtigkeit Zweit- und Drittmeinungen eingeholt? Wenn ja, bei wem? Wenn nein, warum nicht? Wurden - gerade in einer Stadt, welche beispielsweise mit der ETH und ihrem Umfeld über grosse Expertisen verfügt - zusätzliche Studien in Auftrag gegeben zu möglichen Standorten der EWZ-Energiezentrale? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?
2. Wie ausführlich wurden die Alternativen im Untergrund geprüft? Was hält der Stadtrat von der Aussage, dass es eine verpasste Chance ist, wenn die Stadt Zürich das Potential im städtischen Untergrund nicht ausnutzt und stattdessen neue Energieinfrastruktur auf das Erdgeschoss von belebten Gebäuden wie dem Unterwerk Selnau realisieren möchte?

3. Kann uns der Stadtrat versichern, dass keine alternativen Standorte bestünden, auch wenn diese teurer oder in der Umsetzung aufwändiger wären?
4. Aus welchen Gründen wurde der von der EWZ publizierte Vergleich verschiedener Konzepte (60 Kleinzentralen, 7 mittelgrosse, 1 grosse und 3 mittelgrosse, sowie 1 grosse Zentrale), in dem ja offensichtlich verschiedene Varianten als möglich dargestellt werden, nicht realisiert?
5. Energiewende und Stadtentwicklung sollten sich nicht konkurrieren sondern ergänzen. Um Netto Null zu erreichen, sind viele weitere Infrastrukturprojekte notwendig. Gibt es ein ganzheitliches Konzept, welches die Energiewende und eine lebenswerte Stadt verbindet? Falls nein, warum nicht? Falls noch nicht, wann ist das zu erwarten?
6. Wurde im Rahmen der Frage der Zukunft des Unterwerks Selnau die Dienstabteilung Stadtentwicklung in den Prozess mit einbezogen? Falls ja, wie und mit welchem Ergebnis? Falls nein, warum nicht?
7. Wie schätzt der Stadtrat die Wichtigkeit der bestehenden Angebote im Unterwerk Selnau für eine nachhaltig lebendige Stadtentwicklung ein?
8. Gerade wenn es um die nachhaltige Entwicklung dieser Stadt geht, braucht es eine Gesamtbetrachtung. Wie gewährleistet der Stadtrat, dass über Departemente und Dienstabteilungen hinweg zwischen Kultur, Stadtentwicklung und Netto Null abgewogen und kooperiert wird, um derart grosse Infrastrukturprojekte im Innenstadtbereich zu realisieren?
9. Die EWZ hat im letzten Jahr mit der Nachricht überrascht, dass das gesamte Unterwerk Selnau zur Energiezentrale umgenutzt werden soll. Bei grossen, städtischen Infrastrukturmassnahmen führen partizipative Prozesse unter Einbindung der Bürger\*innen zu breiter abgestützten und häufig besseren Resultaten. Warum wurde in diesem Fall kein öffentlicher, transparenter und partizipativer Entwicklungsprozess durchgeführt?
10. Wann wurden die aktuellen Mieter\*innen, Haus Konstruktiv und Impact Hub, informiert und hat ein Dialog stattgefunden, in dem gemeinsam verschiedene Lösungen für die Energiezentralen hätten erarbeitet werden können? Falls ja, mit welchem Ergebnis? Falls nein, warum nicht?
11. Die IG Selnau prüft Alternativen nun in eigener Initiative. Wird die Planung für die EWZ-Energiezentrale nun gestoppt und eine Zusammenarbeit bei der Prüfung in Betracht gezogen? Falls nein, wieso nicht?
12. Wie hoch und aufgrund welcher Fakten schätzt der Stadtrat das Risiko ein, einen belebten Kulturort mit über 120'000 jährlichen Besucherinnen und Besuchern voreilig und unumgänglich geschlossen zu haben, obwohl es weitere Möglichkeiten gegeben hätte?

Mitteilung an den Stadtrat

**1867. 2023/270**

**Interpellation von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 31.05.2023:**

**Frauenförderung und Sprachgebrauch, Bevorzugung von Frauen bei der Anstellung und Gründe für die Förderung einer gendergerechten Sprache vor dem Hintergrund der publizierten Umfrageergebnisse im Tages-Anzeiger sowie Haltung zur Diskriminierung der Frauen durch die Verwendung der gendergerechten Sprache**

Von Samuel Balsiger (SVP) und Johann Widmer (SVP) ist am 31. Mai 2023 folgende Interpellation eingereicht worden:

Am 30. Mai 2023 schreibt der Tages-Anzeiger:

«Massnahmen zur gezielten Förderung von Frauen in der Arbeitswelt lehnt eine Mehrheit nämlich deutlich ab. So sind zwei Drittel (64 Prozent) gegen eine Frauenquote, und ebenso viele (63 Prozent) finden es «ein schlechtes oder eher schlechtes Vorgehen», wenn bei einer Vergabe einer Stelle «bei gleicher Qualifikation einer Kandidatin der Vorzug gegenüber einem Kandidaten gegeben» wird.»

Am 22. Mai 2023 schreibt der Tages-Anzeiger:

«Wie stark Schweizerinnen und Schweizer im traditionellen Sprachgebrauch verhaftet sind, zeigt sich nicht nur bei heiklen Begriffen, sondern auch bei der Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache – dem sogenannten Gendern. Zunächst einmal geben in der Umfrage nur 18 Prozent an, dass die «Gleichstellung der Geschlechter» ein drängendes Problem sei.»

Quelle: 30'754 Personen aus der ganzen Schweiz haben am 28. und am 29. März 2023 an der Umfrage zu Sprache, Geschlecht und zur Diskussionskultur in der Schweiz von Tamedia und «20 Minuten» teilgenommen. Die Umfrage wurde in Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut LeeWas durchgeführt. LeeWas

modelliert die Umfragedaten nach demografischen, geografischen und politischen Variablen. Der Fehlerbereich liegt bei 1,0 Prozentpunkten.

Ausserdem: Das Forschungsinstitut Sotomo hat im Dezember 2021 die Studie «Geschlecht und Identität» unter Mitwirkung des angesehenen Politologen Michael Hermann herausgegeben. Darin steht:

«Die Ergebnisse der durch Sotomo umgesetzten Studie sind repräsentativ für die sprachintegrierte Bevölkerung der Deutschschweiz, der französisch- und der italienischsprachigen Schweiz. [...]

99,6 Prozent der Befragten bezeichnen sich entweder als Frau oder als Mann. Nur 0,4 Prozent ordnen sich nicht ins herkömmliche binäre Schema ein und bezeichnen sich explizit als nicht-binär.»

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

1. Werden Frauen bei der Einstellung als Stadtangestellte bevorzugt? Falls ja, warum?
2. Wer die Frauenquote will, richtet sich gegen eine satte Mehrheit. Wie steht der Stadtrat zur Frauenquote?
3. Nachweislich ist die sogenannte Gkein reales Bedürfnis in der Bevölkerung: Warum verfolgt der Stadtrat das Ansinnen dennoch?
4. Nachweislich ist die sogenannte gendergerechte Sprache kein reales Bedürfnis in der Bevölkerung. Ein reales Bedürfnis ist jedoch das Ende der Jugendgewalt und der Messerstechereien. Gender-Sprache oder Bekämpfung der Gewalt: Wo liegt die Priorität des Stadtrates?
5. Wenn 99,6 Prozent der Bevölkerung sich entweder als Mann oder Frau sehen (unabhängig von der Orientierung), warum will der Stadtrat weiterhin den Genderstern? Mit der Abschaffung des Genderstern findet keine Abwertung von Minderheiten statt. Vielmehr schafft man Gerechtigkeit, weil die Politik fast 100 Prozent der Bevölkerung anspricht. Und wir leben immer noch in einer Demokratie und in keiner «Eliten»-Herrschaft.
6. Wer weiss schon, ob sich die 0,4-Prozent-Minderheit vom Genderstern angesprochen fühlt. Vielleicht wollen manche auch als Frau angesprochen werden und sie werden durch den Genderstern «diskriminiert». Was sagt der Stadtrat dazu?

Mitteilung an den Stadtrat

Die zwei Motionen, die sieben Postulate und die zwei Interpellationen werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

**1868. 2023/271**

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Claudio Zihlmann (FDP), Andreas Egli (FDP) und 32 Mitunterzeichnenden vom 31.05.2023:  
Angriffe auf Polizeipatrouillen vom 12. Mai 2023, Einschätzung der Vorkommnisse und der Verletzungsgefahr, möglicher Verlauf ohne Einsatz von Gummischrot und Reizstoff, Festnahmen und Straftatbestände sowie Höhe des Sachschadens**

Von Claudio Zihlmann (FDP), Andreas Egli (FDP) und 32 Mitunterzeichnenden ist am 31. Mai 2023 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In der Medienmitteilung der Stadtpolizei Zürich vom Sa. 13. Mai 2023 12.16 Uhr teilt uns die Stadtpolizei folgendes mit: «Am späten Freitagabend, 12. Mai 2023, griffen im Kreis 4 mehrere Dutzend verummte Personen Einsatzkräfte an und beschädigten einen Streifenwagen.

Kurz nach 22.15 Uhr traf ein Mob von mehreren Dutzend Personen im Verzweigungsbereich der Kanonengasse mit der Zeughausstrasse auf eine Polizeipatrouille der Stadtpolizei Zürich und bewarf diese unvermittelt mit pyrotechnischen Gegenständen und mit Farbe gefüllten Glasflaschen. Die angegriffenen Einsatzkräfte setzten gegen die gewalttätigen Personen Gummischrot sowie Reizstoff ein. Darauf zogen die Kra-wallmachenden via Brauerstrasse zur Langstrasse, wo sie auf die zuvor attackierte Patrouille trafen und diese abermals mit pyrotechnischen Gegenständen und Glasflaschen angriffen. Nach erneutem Einsatz von Gummischrot und Reizstoff löste sich der Mob im Bereich der Langstrasse auf. Am mit Flaschen beworfenen Streifenwagen entstand Sachschaden. Ob weitere Sachbeschädigungen begangen wurden, wird abgeklärt. Zurzeit liegen keine Meldungen betreffend verletzten Personen vor.»

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

1. Gemäss der Medienmitteilung griffen mehrere Dutzend verummte Personen Einsatzkräfte an. Teilt die Stadtpolizei die Einschätzung, dass die verummten Personen vorbereitet waren und bewusst und mit Absicht die Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten bei ihrer Arbeit angriff? Nahmen die Vermummten gemäss der Einschätzung der Polizei Verletzungen der Polizistinnen und Polizisten in Kauf? Wie viele Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten wurden beim ersten Angriff angegriffen?
2. Weiter wurde gemäss der Medienmitteilung später am Abend eine Polizeipatrouille unmittelbar mit pyrotechnischen Gegenständen und mit Farbe gefüllten Glasflaschen angegriffen. Teilt die Stadtpolizei die Einschätzung, dass der Mob vorbereitet war und bewusst und mit Absicht die Stadtpolizisten bei ihrer Arbeit angriff? Nahm der Mob gemäss der Einschätzung der Polizei Verletzungen der Polizistinnen und Polizisten in Kauf?
3. Wie schätzt die Stadtpolizei die Lage des vergangenen Einsatzes für die Polizisten ein, falls die Polizisten keinen Gummischrot und keinen Reizstoff eingesetzt hätte?
4. Von wem ging gemäss der Darstellung der Polizei die Gewalt aus?
5. Wie viele Personen des Mobs wurden festgenommen? Gegen wie viele Personen wurde Anzeige erstattet und betreffend welcher Straftatbestände? Waren unter den Festgenommenen auch polizeibekannte Personen und sind diese einer gewalttätigen extremistischen Szene zuzuordnen? Falls ja, bitten wir diesbezüglich um nähere Ausführungen.
6. Wie hoch ist der Sachschaden am Polizeifahrzeug? Wie hoch sind die weiteren Sachbeschädigungen, welche abgeklärt werden? Was wurde genau neben dem Polizeifahrzeug noch beschädigt?

Mitteilung an den Stadtrat

**1869. 2023/272**

**Schriftliche Anfrage von Flurin Capaul (FDP) und Barbara Wiesmann (SP) vom 31.05.2023:**

**Ersatzbeschaffung für die Betriebsgruppenlösung «safely», Kosten für die Einführung und den Betrieb von «safely», stadtweite Standards, Notwendigkeit der Ersatzbeschaffung und Business Case für das Projekt und die Ersatzbeschaffung**

Von Flurin Capaul (FDP) und Barbara Wiesmann (SP) ist am 31. Mai 2023 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In einem Interview Anfang 2022 (ASGS SOFTWARE) äussern sich Vertreter des UGZ über die Betriebsgruppenlösung safely. Auf SIMAP wurde am 19. Mai 2023 eine Ausschreibung für eine Arbeitssicherheitssoftware aufgeschaltet, welche für 1'200 Organisationseinheiten und 25'000 Mitarbeiter der Stadt Zürich beschafft werden soll. Bestandteil der Beschaffung ist ebenfalls eine Migration der Daten aus dem bisherigen safely System.

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

1. Im Interview wird erwähnt dass «jeder Betrieb freiwillig bei unserer BGL mitmachen kann». Wieso gibt es nicht einen einzigen, stadtweiten Standard? Unter welchen Voraussetzungen kann davon abgewichen werden? Wieviele Abteilungen / Betriebe verwenden NICHT den städtischen Standard?
2. Gemäss Interview war bis 2016 war eine Papierlösung im Einsatz, im Anschluss eine Eigenentwicklung und dann die Standardsoftware safely. Seit wann ist safely im Einsatz? Wieviel kostete die Einführung und der Betrieb von safely? Wie teuer war die Entwicklung der vorangegangenen Eigenentwicklung und deren Betrieb?
3. Wieso ist eine Ersatzbeschaffung gemäss Ausschreibung (inkl. Migration der Daten) notwendig, wenn man 2022 noch sehr zufrieden wirkte? Was hat sich geändert an der Ausgangslage?
4. Was spricht gegen einen Weiterbetrieb des bisherigen Systems?
5. Wurde ein Business Case für dieses Projekt und die Ersatzbeschaffung erstellt? Wenn ja, wie sehen die wirtschaftlichen Parameter dieses Projekts aus?

Mitteilung an den Stadtrat

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

**1870. 2022/159**

**Wahl eines Mitglieds in die SK SD nach Rücktritt von Susanne Brunner (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2022–2024**

Es wird gewählt (Zirkularbeschluss der Geschäftsleitung vom 30. Mai 2023):

Michele Romagnolo (SVP)

Mitteilung an den Stadtrat und an den Gewählten

**1871. 2023/216**

**Dringliche Schriftliche Anfrage der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 19.04.2023: Verwendung der «Thin Blue Line»-Symbolik im Diensthundekompetenzzentrum, Haltung zur Verwendung dieser Symbolik im Zentrum, bisherige Massnahmen zur Sensibilisierung des Personals sowie Gewährleistung der Kenntnisnahme des Stadtrats und weiteres Vorgehen in diesem Thema beim Auftauchen solcher Visualisierungen**

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 1421 vom 17. Mai 2023).

**1872. 2023/112**

**Schriftliche Anfrage von Brigitte Fürer (Grüne) und Sibylle Kauer (Grüne) vom 08.03.2023:**

**Bauen im Untergrund, Instrumente zur Koordination der Planung, Projektierung und des Unterhalts, Bündelung der Leitungen, Umsetzung bei einzelnen Tiefbauvorhaben sowie Strategie zur Sicherung des Raums für Baumpflanzungen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 1423 vom 17. Mai 2023).

Nächste Sitzung: 7. Juni 2023, 17.00 Uhr