

## **Protokoll 153. Sitzung des Gemeinderats von Zürich**

Mittwoch, 30. Juni 2021, 14.00 Uhr bis 16.33 Uhr, in der Halle 9  
der Messe Zürich

---

Vorsitz: Präsident Mischa Schiwow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Anwesend: 115 Mitglieder

Abwesend: Përparim Avdili (FDP), Tobias Baggenstos (SVP), Patrik Brunner (FDP), Andreas Kirstein (AL), Andrea Leitner Verhoeven (AL), Martina Novak (GLP), Matthias Renggli (SP), Natascha Wey (SP), Vera Ziswiler (SP), 1 Sitz vakant

---

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

1. Mitteilungen
2. [2021/214](#) Eintritt von Attila Pascal Markus Kipfer (SVP) anstelle des zurückgetretenen Roberto Bertozzi (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
5. [2021/256](#) \* Weisung vom 16.06.2021: VIB  
Departement der Industriellen Betriebe, Volksinitiative  
«Gratis ÖV für Züri», Antrag auf Ungültigerklärung
6. [2021/258](#) \* Weisung vom 16.06.2021: STP  
Stadtentwicklung Zürich, Angebot Potenzialerhebung des  
Vereins FEMIA, Beiträge 2022–2025
7. [2021/259](#) \* Weisung vom 16.06.2021: FV  
Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische  
Wohnungen – Einfach Wohnen, Wahlvorschlag für den Ersatz  
eines Stiftungsrats für den Rest der Amtsdauer 2018–2022
8. [2021/260](#) \* Weisung vom 16.06.2021: VHB  
Immobilien Stadt Zürich, Weberstrasse 5, Quartier Aussersihl,  
Verlängerung Mietvertrag
9. [2021/261](#) \* Weisung vom 16.06.2021: VHB  
Hochbaudepartement, Teilrevision Bau- und Zonenordnung,  
Zonenplanänderung «Freihaltezonen Seebecken» Zürich-  
Wollishofen / -Enge und -Riesbach, Kreis 2 / Kreis 8, Kanton  
Zürich

- |     |                            |   |                  |
|-----|----------------------------|---|------------------|
| 10. | <a href="#">2021/262</a> * | Weisung vom 16.06.2021:<br>Amt für Städtebau, Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Teilrevision Landschaft, Überweisung an den Gemeinderat zur Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat                                       | VHB              |
| 11. | <a href="#">2021/263</a> * | Weisung vom 16.06.2021:<br>Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Messehalle 9, Quartier Oerlikon, Umbau für Sporthalle, Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, Objektkredit   | VHB<br>FV<br>VSS |
| 12. | <a href="#">2021/265</a> * | Weisung vom 16.06.2021:<br>Sozialdepartement, Bericht zur Situation zwei Betriebsjahre nach Inkrafttreten der Teilrevision der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB), Bericht an den Gemeinderat | VS               |
| 18. | <a href="#">2021/120</a>   | Weisung vom 24.03.2021:<br>Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2020  | STR              |
| 19. | <a href="#">2019/436</a>   | Weisung vom 30.10.2019:<br>Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung   | VTE              |

\* Keine materielle Behandlung

## Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

### 4132. 2021/243 Ratsmitglied Dr. Pawel Silberring (SP); Rücktritt

Der Ratspräsident gibt den Rücktritt von Dr. Pawel Silberring (SP 1+2) auf den 1. Juli 2021 bekannt und würdigt seine Amtstätigkeit.

### 4133. 2021/237 Postulat von Martina Zürcher (FDP), Përparim Avdili (FDP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 02.06.2021: Ordentliche Bewilligung für die Critical Mass hinsichtlich einer Durchführung ohne grössere Beeinträchtigung der zentralen Verkehrswege

Martina Zürcher (FDP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese.

Der Rat wird über den Antrag am 7. Juli 2021 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

**G e s c h ä f t e****4134. 2021/214****Eintritt von Attila Pascal Markus Kipfer (SVP) anstelle des zurückgetretenen Roberto Bertozzi (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022**

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 9. Juni 2021 anstelle von Roberto Bertozzi (SVP 11) mit Wirkung ab 25. Juni 2021 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Attila Pascal Markus Kipfer (SVP 11), Wirtschaftsinformatiker, geboren am 17. Dezember 1986, von Zürich/ZH, Köschenrütistrasse 116, 8052 Zürich

**4135. 2021/256****Weisung vom 16.06.2021:  
Departement der Industriellen Betriebe, Volksinitiative «Gratis ÖV für Züri»,  
Antrag auf Ungültigerklärung**

Zuweisung an die SK SID/V gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4136. 2021/258****Weisung vom 16.06.2021:  
Stadtentwicklung Zürich, Angebot Potenzialerhebung des Vereins FEMIA,  
Beiträge 2022–2025**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4137. 2021/259****Weisung vom 16.06.2021:  
Finanzdepartement, Stiftung für bezahlbare und ökologische Wohnungen –  
Einfach Wohnen, Wahlvorschlag für den Ersatz eines Stiftungsrats für den Rest  
der Amtsdauer 2018–2022**

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4138. 2021/260****Weisung vom 16.06.2021:  
Immobilien Stadt Zürich, Weberstrasse 5, Quartier Aussersihl, Verlängerung  
Mietvertrag**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4139. 2021/261****Weisung vom 16.06.2021:  
Hochbaudepartement, Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Zonenplanänderung  
«Freihaltezonen Seebecken» Zürich-Wollishofen / -Enge und -Riesbach, Kreis 2 /  
Kreis 8, Kanton Zürich**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4140. 2021/262****Weisung vom 16.06.2021:****Amt für Städtebau, Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Teilrevision Landschaft, Überweisung an den Gemeinderat zur Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat**

Zuweisung an die SK HBD/SE gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4141. 2021/263****Weisung vom 16.06.2021:****Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Messehalle 9, Quartier Oerlikon, Umbau für Sporthalle, Übertragung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, Objektkredit**

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4142. 2021/265****Weisung vom 16.06.2021:****Sozialdepartement, Bericht zur Situation zwei Betriebsjahre nach Inkrafttreten der Teilrevision der Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB), Bericht an den Gemeinderat**

Zuweisung an die SK SD gemäss Beschluss des Büros vom 28. Juni 2021

**4143. 2021/120****Weisung vom 24.03.2021:****Stadtkanzlei, Geschäftsbericht 2020**

Antrag des Stadtrats

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2020 (Beilage, Fassung vom 18. März 2021) wird genehmigt.

Beratungsgrundlagen

- Weisung vom 24.03.2021
- Geschäftsbericht 2020
- Bericht und Antrag der GPK vom 21.06.2021

Referent zur Vorstellung des Berichts: Präsident Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP)

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der GPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der GPK beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit: Vizepräsidentin Martina Zürcher (FDP), Referentin; Monika Bättschmann (Grüne), Duri Beer (SP), Angelica Eichenberger (SP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Michael Schmid (FDP), Christine Seidler (SP), Marcel Tobler (SP)  
 Minderheit: Präsident Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP), Referent  
 Enthaltung: Maleica Landolt (GLP)  
 Abwesend: Christina Schiller (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 92 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2020 (Beilage, Fassung vom 18. März 2021) wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 7. Juli 2021 gemäss Art. 14 der Gemeindeordnung

#### **4144. 2019/436**

**Weisung vom 30.10.2019:**

**Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung**

Antrag des Stadtrats

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
  - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019.
  - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019.
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Referent zur Vorstellung der Weisung: Präsident Marco Denoth (SP)

(Fraktionserklärungen siehe Beschluss-Nrn. 4145/2021–4150/2021)

An den nachfolgenden Fraktionserklärungen werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

**4145. 2021/295****Erklärung der SP-Fraktion vom 30.06.2021:  
Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

Namens der SP-Fraktion verliest Pascal Lamprecht (SP) folgende Fraktionserklärung:

Die SP will die Rückeroberung des Strassenraums für alle und zugunsten des Klimaschutzes, der Velofahrenden und Frei- und Grünräumen

Über 100 km sichere Velorouten, hochwertiger Fussgängerbereich und Grünflächen, weniger Autoverkehr – die SP schlägt im Verkehrsrichtplan Pflöcke ein, um Zürich zu einer klimaneutralen Stadt umzubauen und den heute von Parkplätzen verstellten öffentlichen Raum der Bevölkerung zurückzugeben.

Zur Erreichung der Klimaziele müssen Anreize geschaffen werden, damit vermehrt Bürger:innen auf ökologische Verkehrsmittel umsteigen. Gleichzeitig soll als Beitrag zur Hitzeminderung der Anteil an Grünflächen erhöht werden.

Heute ist die Beanspruchung des öffentlichen Raums durch private Motorfahrzeuge massiv zu hoch. Dieser muss zurückerobert und allen zugänglich gemacht werden. Der unmotorisierte Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel sollen deshalb priorisiert und deren Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden.

Viele öffentliche Flächen sind durch Parkplätze verstellt. Die SP setzt sich dafür ein, oberirdische Parkplätze abzubauen, um freie Flächen zum Verweilen und Flanieren zu ermöglichen. Dies hilft auch dem Kleingewerbe, welches vom Fussverkehr profitiert. Um den Suchverkehr zu vermeiden, setzt sich die SP für ein effizientes Parkleitsystem ein. Bei ausgewiesenem Bedarf können oberirdische Parkplätze in private Parkierungsanlagen oder Parkhäuser verlagert werden. Dies gilt auch für den historischen Parkplatzkompromiss.

Dieser soll durch eine neue Strategie ersetzt werden. Der Fokus liegt demnach nicht mehr auf der Erbsen- bzw. Parkplatzzählerei, sondern in der Ermöglichung von Fussgängerbereichen in der Innenstadt, wie beispielsweise am Zähringerplatz, dem Stadthausquai oder in der Löwenstrasse. Die bestehenden oberirdischen Parkplätze sollen prioritär den Gewerbetreibenden und Mobilitätseingeschränkten zur Verfügung stehen. Ebenso ist eine klare Strategie für eine effiziente City-Logistik notwendig, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Der Gewerbeverkehr soll durch den reinen Bequemlichkeits-Autoverkehr nicht weiterausgebremst werden. Nicht nur die Parkplätze, sondern auch die Verkehrsachsen sind davon betroffen. Diese müssen strikter nach Geschwindigkeiten getrennt werden, so einerseits zwischen den quartierübergreifenden Hauptachsen und den Erschliessungsstrassen in den Quartieren. In diesen soll der motorisierte Verkehr möglichst tief gehalten werden. Die SP setzt sich dafür ein, dass die Stadt nach sogenannten Quartierblocks eingeteilt wird. Diese vom Durchgangsverkehr befreiten Wohnzonen tragen ihren Teil zu einer lebenswerten Stadt bei.

Die Entflechtung der Verkehrsachsen betrifft insbesondere auch die Velofahrer:innen und Fussgänger:innen. Das Verdikt der Stadtzürcher:innen ist klar. Gefordert sind zwingend mehr Velorouten. Hier machen wir vorwärts. Auf Druck der SP und ihrer Partner:innen wird im Verkehrsrichtplan das Velovorzugsroutennetz eingetragen, damit die Velorouten-Initiative jetzt rasch umgesetzt werden kann. So sollen mehr als 100km Velovorzugsrouten entstehen, die die ganze Stadt über ein feinmaschiges Netz erschliessen. Entscheidend ist dabei die Qualität: Mit autofreien Velorouten können wir Velounfälle verhindern und sicherstellen, dass sich Menschen von 8 bis 80 mit dem Velo durch Zürich bewegen können. Und, wichtig, die Entflechtung von Velofahrenden und Fussgänger:innen entschärft auch zahlreiche Konflikte zwischen den unmotorisierten Verkehrsteilnehmer:innen. Mit dem völlig überarbeiteten Velokapitel im kommunalen Richtplan ist die Grundlage geschaffen, einerseits für die rasche Umsetzung der Velovorzugsrouten auf der Strasse und andererseits für den behördenverbindlichen und raumsichernden Eintrag im regionalen Richtplan.

Die SP ist überzeugt: mit dem vorliegenden Richtplan und den sozialdemokratischen Anträgen, wird der Verkehr ökologischer, flüssiger, sicherer, stadtverträglicher und Zürich erhält mehr qualitativ hochstehende öffentliche Flächen und Räume.

**4146. 2021/296****Erklärung der FDP-Fraktion vom 30.06.2021:  
Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

Namens der FDP-Fraktion verliest Michael Schmid (FDP) folgende Fraktionserklärung:

Nein zum Verkehrsrichtplan: Kompromisslose und konzeptlose Fehlplanung – Städtisches Mobilitätssystem müsste Wachstum und Urbanität unterstützen

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist eine kompromisslose, konzeptlose und für die Stadt Zürich ruinöse Fehlplanung.

Mit ihm will die links-grün-alternative Gemeinderatsmehrheit – leider auch unter Mithilfe der glp – einen selbstzerstörerischen Stadtumbau nach ihrem Gusto durchdrücken. Eine ausgewogene Gesamtsicht auf die Bedürfnisse der Zürcherinnen und Zürcher fehlt.

Folge davon ist eine Verschlechterung der Mobilität in der Stadt Zürich und der Parkplatzsituation für das Gewerbe in der Innenstadt. Die Quartiere werden mit Such- und Schleichverkehr stark belastet. Zudem gibt der Verkehrsrichtplan fälschlicherweise vor, Velovorzugsrouten verbindlich zu planen. Das ist irreführend und anmassend. Richtigerweise müsste das absehbare Wachstum der Stadt Zürich sowie die städtische Urbanität durch ein funktionierendes und möglichst umweltfreundliches Gesamt-Mobilitätssystem unterstützt werden.

Ziel der FDP ist es, die Entwicklungsgebiete der Stadt zu erschliessen und generell die Kapazität, Geschwindigkeit sowie die Pünktlichkeit vor allem im ÖV zu erhöhen. Der Verkehrsrichtplan erfüllt diese Ziele nicht, weshalb ihn die FDP ablehnt und ihn an der Urne ebenso wie den ebenso fehlgeleiteten Siedlungsrichtplan SLÖBA bekämpfen wird.

Die Stadt Zürich wird in den nächsten Jahren weiterwachsen. Im Siedlungsrichtplan SLÖBA werden dafür hauptsächlich im Westen und im Norden Entwicklungsgebiete ausgeschieden. Es wäre folgerichtig, mit dem Verkehrsrichtplan diese Quartiere qualitativ zu erschliessen, das damit verbundene Wachstum zu ermöglichen und die Urbanität der Stadt zu unterstützen. Die FDP fordert dafür ein Gesamt-Mobilitätssystem, welches die nötigen Kapazitäten zur Verfügung stellt, sowie die Reisegeschwindigkeiten, die Pünktlichkeit und Frequenzen vor allem im ÖV erhöht.

Für die FDP ist klar, dass die Zukunft der städtischen Mobilität integral auf dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Langsamverkehr sowie auf dem so weit wie möglich und sinnvoll elektrifizierten Individualverkehr beruhen muss.

Der von der links-grün-alternativen Gemeinderatsmehrheit geprägte Verkehrsrichtplan erfüllt diese Ziele nicht. Vielmehr setzt er den bereits im Siedlungsrichtplan SLÖBA herbeigesehnten Stadtumbau nach linkem Gusto auch im Verkehrsbereich kompromisslos fort. Geradezu zynisch ist es, ihre Pläne zur Zerstörung urbaner Mobilität mit der angeblichen Verfolgung von Klimazielen rechtfertigen zu wollen, wie dies namentlich SP, GLP und AL in ihren medialen Verlautbarungen zur Vorlage getan haben. Ambitiöse Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich weiter vorangebracht wird, nicht indem er behindert und seine Leistungsfähigkeit zerstört wird. Alle, die in dieser Stadt leben und arbeiten, müssen wissen: Der vorliegende Verkehrsrichtplan ist nicht nur ein Angriff auf den motorisierten Individualverkehr, sondern auch auf den öffentlichen Verkehr und eine multimodale, also urbane Mobilität insgesamt.

Die FDP kritisiert insbesondere folgende Eckpunkte:

- Die für das Gewerbe in der Innenstadt bedeutsamen Parkplätze sollen mit der Rasenmäher-Methode und ohne erkennbare Untergrenze abgebaut werden. Der «historische Parkplatzkompromiss» wird dafür einseitig gekündigt, ohne eine konkrete und überzeugende Alternative zu präsentieren. Statt wie bisher oberirdische Parkplätze in der City in unterirdische Parkieranlagen zu verschieben, werden diese nun ersatzlos und konzeptlos gestrichen.
- Der Such- und Schleichverkehr in den Zürcher Wohnquartieren wird massiv zunehmen. Dafür sind die grossflächigen Geschwindigkeitsreduktionen verantwortlich, welche mit dem Verkehrsrichtplan auch auf Hauptverkehrsachsen erfolgen sollen. Wo bisher der Grundsatz galt, Quartiere vom Durchgangsverkehr zu befreien und diesen auf den Hauptachsen zu kanalisieren, wird nun eine massive Erhöhung des Schleichverkehrs durch die Wohnquartiere mutwillig in Kauf genommen. Der absehbare Parkplatzabbau in der blauen und weissen Zone wird zudem den Suchverkehr und damit die Umweltbelastung verstärken.
- Der kommunale Verkehrsrichtplan gibt fälschlicherweise vor, das Netz an Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich verbindlich zu planen. Die FDP hält demgegenüber fest: Die Stadt soll die Qualität und Sicherheit des Velonetzes verbessern. Dazu gehört, ein Netz von Velovorzugsrouten zu erstellen. Falsch ist jedoch, dieses Netz über den kommunalen Verkehrsrichtplan verankern zu wollen. Damit wird in Tat und Wahrheit kein einziger Kilometer Velovorzugsroute realisiert werden. Grund dafür ist, dass das Velovorzugsroutennetz nicht in den kommunalen, sondern in den regionalen Richtplan gehört und dafür eine Revision desselben notwendig sein wird. Dies hat der Stadtrat selbst bestätigt. Die Einträge im kommunalen Richtplan sind ein untauglicher Versuch, die gesetzmässigen Planungsprozesse auszuhebeln. Sie sind substanzlos und stellen eine Irreführung der Öffentlichkeit dar.

Obwohl die FDP mit einigen wenigen Anträgen im Bereich der innovativen Mobilität und der Verbesserung der Bedingungen für E-Fahrzeuge Mehrheiten erzielen konnte, lehnt sie den Verkehrsrichtplan gesamthaft ab. Der Verkehrsrichtplan ist eine kompromisslose und konzeptlose Fehlplanung. Er setzt die falschen Prioritäten und lässt eine Gesamtsicht auf die städtische Mobilität schmerzlich vermissen.

Deshalb wird die FDP im Gemeinderat die Rückweisung des Verkehrsrichtplans beantragen sowie dagegen das Referendum ergreifen. Damit kommt der Verkehrsrichtplan gemeinsam mit dem Siedlungsrichtplan SLÖBA voraussichtlich noch dieses Jahr an die Urne.

**4147. 2021/297****Erklärung der SVP-Fraktion vom 30.06.2021:  
Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

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

Verkehrsrichtplan: Waffe gegen den motorisierten Individualverkehr

Der Stadtrat bringt schweres Geschütz im neuen Verkehrsrichtplan in Stellung, und die linksgrünen Parteien im Gemeinderat tragen die unheilbringende Munition herbei. Die Zielrichtung dabei ist klar: die Stadtbevölkerung soll zum Langsamverkehr gezwungen werden. Velofahrer und Fussgänger sind erwünscht, die Autofahrer sind unerwünscht.

Niemand ist gegen Veloförderung. Aber das Ausmass im neuen Verkehrsrichtplan ist absurd, wenn man bedenkt, dass das Velo nicht einmal ansatzweise den Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs erreicht. Selbst der Leiter Verkehr und Stadtraum räumt dem Velo nicht den hohen Stellenwert ein wie dies der Stadtrat und Links-Grün tun. Der Platz sei begrenzt, wir könnten uns nicht mit Städten wie Kopenhagen vergleichen, so die Aussage des Kadermanns des Tiefbauamts. Er wurde deswegen vom Tiefbauvorsteher umgehend zurückgepfiffen. Die SVP ist für Mobilität und deren freie Wahl. Die SVP setzt sich deshalb für alle Verkehrsträger ein. Eine einseitige Veloförderung, welche auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer geht, lehnen wir ab.

Die SVP versteht das Anliegen, die sicheren Velorouten, gemäss der angenommenen Initiative, im Richtplan zu verankern. Wir lehnen die zusätzlichen Velovorzugsrouten von Links-Grün ab. Für die Ausarbeitung und die Umsetzung hat der Stadtrat gemäss Initiativtext bis zum Jahr 2030 Zeit. Diese Zeit ist sorgfältig zu nutzen, übereilte Schnellschüsse sind zu vermeiden.

Wir alle wünschen uns mehr Platz. Mehr Platz für die Fussgänger, mehr Grünflächen, mehr Bäume, mehr Platz für das Zweirad, mehr Platz für den öffentlichen Verkehr, und dies ohne dem motorisierten Individualverkehr Flächen zu entziehen. Das geht natürlich nicht auf! Wie soll man mehr Platz für Fussgänger und Bäume schaffen, wenn ein Veloweg in der Stadt Zürich 1,8 Meter breit sein muss? Der Strassenraum ist begrenzt. Diese Anforderung ist als ideologische Zwängerei zu bezeichnen. Sie ist Munition der links-grünen Ratsmehrheit im Waffenarsenal des Stadtrates gegen den MIV.

Sogar der abtretende Direktor der VBZ äusserte seine Bedenken, dass der ÖV behindert werde und an Attraktivität verliere, weil Velomassnahmen überall ohne Rücksicht auf Verluste von Links-Grün durchgeboxt würden. Das Velo wird von vielen nur an warmen und trockenen Tagen benutzt. In der übrigen Zeit muss der ÖV gleichwohl die Kapazitäten bereitstellen, um die Veloumsteiger wieder mit dem warmen Tram oder Bus befördern zu können.

Natürlich konnte der Stadtrat die Züri-Autofrei-Initiative getrost für ungültig erklären. Denn das selbe Ziel strebt er nun mit dem Verkehrsrichtplan an. Der Verkehrsrichtplan ist sein Masterplan, um den motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu benachteiligen, auszubremsen und mit allen möglichen Mitteln diesen aus der Stadt zu vertreiben.

Dies ist unverständlich. Mit dem Beschneiden der Strassenkapazität handelt der Stadtrat nicht nur kurzfristig, sondern auch destruktiv. Der Stadtrat schadet mit seinem Feldzug gegen den Autoverkehr dem Standort Zürich. Er schadet dem Gewerbe, der Gastronomie, er gefährdet die lebendige Innenstadt, er gefährdet Arbeitsplätze und die lebendige Kulturlandschaft. Wir müssen uns bewusst sein: Das Beschneiden der Mobilität einer Stadt greift direkt ihre Vitalität an.

Es geht schon lange nicht mehr darum, Emissionen oder Lärm zu reduzieren. Ansonsten würde sich der Stadtrat für den Erhalt der Strassenkapazitäten einsetzen. Denn E-Automobile erzeugen weder das eine noch das andere. Und in einigen Jahren werden sich die E-Autos in der Stadt durchgesetzt haben.

Die SVP plädierte schon immer für ein Miteinander sämtlicher Verkehrsträger. Wir wollen nicht, dass das eine Verkehrsmittel gegen das Andere ausgespielt wird, so wie es der neue Verkehrsrichtplan vorsieht.

Lärmschutz für die Bevölkerung ist wichtig. Aber auf die richtige Wahl der Lärmschutzmassnahmen kommt es an. Der Stadtrat plant mit lärmarmen Belägen plus Tempo 30. Einem Streber gleich will der Stadtrat das Ziel übererfüllen? Dies könnte man denken. Aber nein, die doppelte Lärmschutzmassnahme ist der Ideologie geschuldet. Mit Tempo 30 kann der Autofahrer richtig schön geplagt werden. Es geht darum, die Autofahrer maximal zu schikanieren und ihnen das Autofahren auszutreiben! Wiederum Munition für das Waffenarsenal.

Mit dem Verkehrsrichtplan strebt Links-Grün einen radikalen Abbau von oberirdischen Parkplätzen an. Egal, ob weiss oder blau, Hauptsache reduzieren, am besten gleich auf Null. Wenn uns die Coronakrise etwas klar aufgezeigt hat, dann dies: Der der MIV muss funktionieren. Und wir brauchen ausreichend Parkplätze. Der neue Richtplan ignoriert dies komplett.

Es ist für die SVP nicht nachvollziehbar, warum der Stadtrat und die links-grünen Parteien den bewährten historischen Parkplatzkompromiss aufkündigen wollen. Nur eine Erklärung ist möglich: Der Stadtrat will, dass der Zürcher gefälligst Velo fährt! Dies ist das Mantra des Verkehrsrichtplans.

Diesem Mantra dient auch die neue Parkplatzverordnung. Der Stadtrat diktiert den Einwohnern der Stadt Zürich, welches Verkehrsmittel sie zu benutzen haben. Wohnen die Einwohner Nahe der öffentlichen Verkehrsmittel, muss der ÖV benutzt werden. Oder das Velo, das bleibt immer erlaubt. Das eigene Auto jedoch darf nicht mehr gewählt werden.

Das schwere Geschütz des Stadtrats und die Munition der links-grünen Mehrheit werden ihre Wirkung nicht verfehlen. So wie der SLÖBA die Eigentumsgarantie verletzt, so verletzt der neue Verkehrsrichtplan die freie Wahl der Mobilität. Und diese Verletzungen werden gravierend sein. Die Stadt wird an Diversität und Wirtschaftskraft einbüßen.

Die SVP sagt Ja zu Freiheit und Ja zur freien Wahl der Mobilität. Wir sagen Nein zum schrittweisen Abbau der Wahlfreiheit in der Mobilität.

Die SVP wird die Vorlage deshalb zurückweisen, mit der Aufforderung, einen neuen Verkehrsrichtplan zu präsentieren, welcher ein verträgliches Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmer anstrebt. Sollte unsere Rückweisung scheitern, sind wir gezwungen, den Verkehrsrichtplan abzulehnen.

#### 4148. 2021/298

##### **Erklärung der Grüne-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

Namens der Grüne-Fraktion verliest Markus Knauss (Grüne) folgende Fraktions-  
erklärung:

Den Verkehr in Zürich ökologischer gestalten

Der Verkehr in der Stadt Zürich muss ökologischer und klimagerechter werden. Die Mittel im kommunalen Richtplan Verkehr dazu sind, Flächen neu oder anders zu nutzen. Sei es, dass wir bisher versiegelte Flächen entsiegeln, sei es, dass wir dem stetig zunehmenden Veloverkehr mit dem Velovorzugsroutennetz mehr Raum geben, sei es, dass wir historische Parkplatzzöpfe endlich abschneiden oder sei es, dass für Fusswegverbindungen und ein attraktives Fusswegnetz mehr Platz zur Verfügung steht.

Was also neu ist: Wir schaffen ein konsistentes Netz an Velovorzugsrouten, die sicher, direkt und attraktiv die Stadt durchziehen. Geeignet, damit auch ungeübte und wenig erfahrene Velofahrende sich endlich mit Freude auf Zürichs Strassen bewegen. Damit ist endgültig Schluss, mit Velowegen, die irgendwo anfangen und bald einmal wieder aufhören. Und weil erfolgreiche Velostädte klare Bilder erzeugen, sollen diese Velovorzugsrouten auch eingefärbt sein, so wird deutlich, wo sich Velofahrende in Zukunft sicher fortbewegen können. Mit dem Velovorzugsroutennetz setzen wir den Goldstandard bei den Velorouten in der Stadt Zürich.

Mit dem kommunalen Richtplan setzen wir auch dem Historischen Korsett einer privilegierten Erhaltung von Parkplätzen sowohl in der Innenstadt, als auch in den Wohnquartieren ein Ende. Erfreulich, dass auch die SP nach über dreijähriger, interner Diskussion sich der grünen Position angenähert hat. Mit dem Antrag der Grünen oder der SP findet der Historische Kompromiss nach 25 Jahren endlich ein Ende.

Was wir beim Siedlungsrichtplan schon eingebracht haben, führen wir beim Verkehrsrichtplan fort: Es braucht einen neuen Umgang mit öffentlichen Räumen. Dazu gehört nicht nur das Aufheben von Parkplätzen, sondern eben auch deren unversiegelte Gestaltung. Was damit auch klar ist: das Lieblingsspielzeug der grossen Jungs aus dem Silicon Valley, das Elektroauto, soll auch in Zukunft keine Ladestationen im öffentlichen Raum finden. Das kann man in Parkhäusern machen oder auf privaten Parkplätzen. Öffentlicher Raum ist zu kostbar, um ihn für die nächsten Jahrzehnte mit Infrastrukturen für Teslas oder andere tonnen-schwere Brummis der Öffentlichkeit zu entziehen.

Und natürlich, der Lärmschutz wollen wir mit Massnahmen an der Quelle, wie sie das Bundesrecht seit über 30 Jahren vorsieht, auch verbessern.

**4149. 2021/299****Erklärung der GLP-Fraktion vom 30.06.2021:  
Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

Namens der GLP-Fraktion verliest Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) folgende Fraktionserklärung:

Weit entfernt von der Stadt der kurzen Wege

Eine ideologiefreie Verkehrspolitik kennt der Zürcher Gemeinderat nicht. Wir gehen daher davon aus, dass die heute beginnende Richtplandebatte eine perfekte Kulisse für einen politischen Showdown zwischen den Anhängern:innen des motorisierten und des nicht-motorisierten Verkehrs bietet. Die typischen Aufregungsmuster gemeinderätlicher Verkehrspolitik werden voraussichtlich sogar noch mit etwas Pathos ausgeschmückt werden. So werden wir in den nächsten Stunden historische Kompromisse kündigen, die Hände wegen Tempo und Lärmfragen werfen, innovative Mobilitätsformen heraufbeschwören und uns über kilometerweise neue Velovorzugsrouten zanken. Wir Grünliberalen werden bei alledem gerne unsere Sichtweise kundtun. Denn auch wir haben eine klare Vorstellung, wie das Verkehrssystem verändert werden muss, damit unsere Mobilitätsbedürfnisse in umwelt- und klimaverträglicher Weise abgewickelt werden können, ohne dabei die Lebensqualität und die Standortvorteile Zürichs aufs Spiel zu setzen.

Und dennoch ist der kommunale Richtplan Verkehr eine verpasste Chance!

Mut zur Gestaltung statt die immer gleichen Diskussionsschlaufen

Mit den Corona-Lockerungen rücken vergangene Erkenntnisse spürbar wieder in unseren Alltag zurück: Verkehr und Mobilität stossen in unserer Stadt an ihre Grenzen und strapazieren unsere Nerven. Einige unter uns mögen zwar neue Ansprüche von Velofahrer:innen und Fussgänger:innen an den enger werdenden Raum als Einschränkung automobiler Freiheiten empfinden. Andere erfahren diesen Freiheitsanspruch eines einzigen Verkehrsmittels jedoch als Beschneidung ihrer Lebensqualität. Denn der motorisierte Individualverkehr ist nicht nur der grösste Emittent von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm. Seine räumlichen Bedürfnisse haben auch die Stadtplanung über Jahrzehnte dominiert. Viele Zürcher Plätze, die bloss zur Verkehrsabwicklung dienen und ihre Aufenthaltsqualität hierfür geopfert haben, veranschaulichen dies eindrücklich.

Es ist für uns Grünliberale daher nicht nachvollziehbar, weshalb der Stadtrat und eine deutliche Mehrheit des Gemeinderats darauf verzichten, in einem einzigen kommunalen Richtplan «Siedlung und Verkehr» aufzuzeigen, wie ein nachhaltiges auf Qualität ausgerichtetes Stadtwachstum aussehen soll in Anbetracht der autogerechten Strukturen der Vergangenheit. Wir stellen daher die motivierte Rückweisung, mit welcher wir bereits in der ersten Richtplanrunde keine Mehrheit gewinnen konnten, nochmals. Und wir tun dies aus Überzeugung. Denn nur mit einem Blick aufs Ganze lassen sich die Chancen für die Gestaltung eines lebenswerten Stadtraums und die Entwicklung umweltverträglicher Mobilität nutzen.

Mit einem Tunnelblick auf verkehrspolitische Problemstellungen – wie Parkplätze, Temporegime, und ja auch Velonetze – rücken wir keinen Schritt näher zur Stadt der kurzen Wege, die von den meisten Parteien in der letzten Richtplandebatte gefordert wurden. Im Gegenteil: Wir blenden aus, dass Veränderungen im gebauten Raum von Natur aus träge sind und auch die grandiosesten Anträge uns nicht von heute auf morgen in die Velostadt oder zum Netto-Null-Ziel katapultieren werden.

Schlimmer noch: Die Grundvoraussetzung für nachhaltige Veränderungen unserer Mobilität, nämlich die Entwicklung funktionsgemischter Quartiere, welche die Distanz zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit deutlich reduzieren, drohen in den Hintergrund zu rücken. Dies bedauern wir umso mehr, als die Distanzverkürzung ein zentrales Element grünliberaler Verkehrspolitik ist. Verkehr soll aus unserer Sicht in erster Linie vermieden werden. Erst in zweiter Linie soll unsere Mobilität auf effizientere und stadtverträglichere Verkehrsmittel wie Velo- und Fussverkehr oder den öffentlichen Verkehr verlagert werden.

Potenziale im Stadtraum lassen sich bereits heute deutlich verbessern

Da wir heute nun aber in eine auf Teilaspekte fokussierte Stadtplanungs-Debatte einsteigen, wollen wir nicht im Weg stehen. Wir teilen die Meinung der Mehrheit, dass längst fällige Massnahmen zur Verlagerung auf Velo- und Fussverkehr sofort ergriffen werden müssen. Die Defizite im Velonetz und in der Veloparkierung können nicht mehr aufgeschoben werden. Entsprechend teilen wir die Euphorie anderer Fraktionen, dass wir den Verkehrsrichtplan mit einem zusätzlichen Kapitel «Veloverkehr» ergänzen und damit auch die 70-prozentige Zustimmung der Bevölkerung zur Veloinitiative abbilden konnten. Die glp hat sich bei der Ausarbeitung des Velovorzugsrouten-Netzes aktiv eingebracht und u.a. sichergestellt, dass der ganze Stadtraum von Seebach bis Witikon berücksichtigt wurde.

Wir sind aber nicht bereit, der Mehrheit in allen Belangen zuzustimmen. So zum Beispiel beim anstehenden Wertewandel des Parkplatzes vom Fetisch zum Hassobjekt. Die Diskussion rund um den Umgang mit dem

ruhenden Verkehr sollte – so medientauglich sie auch sein mag – nicht polemisch geführt werden. Wir benötigen vielmehr eine Auseinandersetzung mit den Fragen zu den richtigen Anreizen und der Kostenwahrheit.

Schliesslich wollen wir auch keine Denkverbote hinsichtlich Elektromobilität. Diese kann wesentlich dazu beitragen, Lärm- und Umweltemissionen zu begrenzen und Klimaschutzziele zu erreichen. Schon klar: Das geht nur, sofern Elektrofahrzeuge mit erneuerbaren Energien betrieben werden – aber auch hier glauben wir an die Zukunft. Entsprechend haben wir eine Anzahl Anträge zur Bereitstellung von Infrastruktur für Elektromobilität eingereicht.

Die glp hätte sich zwar eine Richtplandebatte gewünscht, welche mit grossen Schritten die Herausforderungen von Stadtentwicklung und Mobilität gemeinsam anpackt. Wir stimmen aber dem Richtplan zu, um wenigstens einen kleinen Schritt weiterzukommen, und weil wir anerkennen, dass die intensive Kommissionsberatung trotzdem dazu beitragen konnte, wichtige Leitplanken für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität zu setzen.

#### 4150. 2021/300

#### **Erklärung der AL-Fraktion vom 30.06.2021: Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich**

Namens der AL-Fraktion verliest Christina Schiller (AL) folgende Fraktionserklärung:

Die Zeichen stehen auf «Velo»!

Der Verkehrsrichtplan mit seinem integrierten Veloroutennetz könnte für Zürich das «i-Tüpfelchen» sein, das es noch braucht, um die «Velo-Windeln» endlich abzustreifen und sich als reife und vernünftige Stadt zu positionieren, die die Zeichen der Zeit nicht nur erkannt hat, sondern auch weiss, wie sie umzusetzen sind. Der Richtplan setzt hier sinnvolle Leitplanken.

Eine grosse Mehrheit der städtischen Bevölkerung und des Parlaments fordert die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Durchgängigkeit von Veloinfrastruktur seit Jahren. Es kann nicht sein, dass diese Faktoren nur ein Mal im Monat, nämlich dann, wenn sich die Critical Mass-Bewegung trifft, garantiert werden können. Die Bewegung zeigt ausserdem: Können sich Velofahrer\*innen sicher fortbewegen, ist mit höherem Velo-Verkehrsaufkommen zu rechnen. Bekennt sich Zürich zur Velostadt, was sie seit Jahren tut, und baut sie folglich die Stadt entsprechend um, muss sie dies im Sinne des Langsamverkehrs grosszügig tun. Von Halbpattigkeiten wird abgeraten.

#### Verkehrswende und Umverteilung

Um dem ökologisch und ökonomisch effizientesten Verkehrsmittel, dem Velo, optimale Bedingungen zu verschaffen, ohne den freien Fussverkehr und den ÖV zu behindern, ist eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes und damit der Strassen zu Ungunsten des unökologischsten, überproportional viel Raum und Ressourcen verbrauchenden Fahrzeugs, des Personenwagens, unabdingbar. Angesichts der Herausforderungen, denen wir uns durch die Verdichtung, durch den fortschreitenden Klimawandel und die Erwärmung der Stadt stellen müssen, ist ein Narr, eine Närrin, wer stur auf den alten Gegebenheiten beharrt. Logisch weitergedacht, müssen wir uns deshalb auch vom «Historischen Parkplatzkompromiss», so poetisch er auch klingen mag, hier und heute verabschieden.

#### Tempo 30 und Lärmschutz

Zürich ist in allererster Linie eine Stadt, in der gewohnt wird. Treffen die Verdichtungsszenarien ein, wird die Wohnbevölkerung noch zunehmen. Wer hier wohnt, schläft bekanntlich auch, geht zur Schule, verbringt hier idealerweise auch seinen/ihren Altersabend. Rund ein Viertel unserer Wohnbevölkerung leidet heute unter Strassenlärm. Dass Lärm gesundheitliche Folgen hat, wurde in etlichen Studien nachgewiesen. Dass Tempo 30 ein probates Mittel dagegen ist, ebenso. Tempo 30 bekämpft den Lärm getreu dem Gesetz an der Quelle. Tempo 30 bietet sich als primäre Massnahme an, weil keine negativen Auswirkungen bekannt sind. Ganz im Gegenteil bringt Tempo 30 auch hinsichtlich der Sicherheit, Schadstoff- und Feinstaubbelastung sowie des Platzbedarfs zahlreiche weitere spür- und messbare Vorteile. Nur Zyniker\*innen, häufig wohnhaft an privilegierten Lagen, deklarieren immer wieder, Strassenlärm mache das pulsierende Stadtleben gerade erst aus und wer dem nicht gewachsen sei, solle halt aufs Land ziehen.

#### Stadt der kurzen Wege

Die Quartiere sind die lebendigen Zellen unserer Stadt. In ihnen findet das städtische Zusammenleben statt, hier wirkt das lokale Gewerbe. Die Richtpläne sind darauf angelegt, die Quartierzentren zu stärken, damit tägliche Erledigungen für eine grosse Mehrheit zu Fuss gemacht werden können. Eine selbständige Alltagsmobilität sichert die persönliche Unabhängigkeit und idealerweise die gesellschaftliche Teilhabe durch sämtliche Schichten und Demografien. Nicht zuletzt entspricht eine Stadt der kurzen Wege einem zeitgemässen

Umgang mit den knappen Ressourcen Zeit, Platz und Umwelt und korrigiert die zentralistische Ausrichtung auf das Stadtzentrum.

Achtung Diskrepanz!

Der Umgang mit Mobilität und Verkehr, wie wir ihn im Verkehrsrichtplan festsetzen wollen, kann nur Hand in Hand mit einem ausreichenden Angebot an preisgünstigen Wohnungen erfolgen. Deshalb machte es ursprünglich auch Sinn, die beiden Richtpläne als Gesamtwerk zu behandeln. Im Siedlungsrichtplan wurde jedoch die Chance verpasst, offensiv Pflöcke einzuschlagen.

So eröffnet sich uns nun auch hier eine Diskrepanz der gesellschaftlichen Dimension: Einerseits zwingen wir viele, die in systemrelevanten Berufen arbeiten (Reinigung, Detailhandel, Gesundheits- und Betreuungspersonal, Arbeitende, die Schichtarbeit erledigen usw.) aus der Stadt, weil es nicht genügend günstige Wohnungen gibt. Andererseits werden wir genau ihnen, die häufig auf ein Auto angewiesen sind, den Zugang zur Stadt erschweren.

Einerseits ist auf Dauer nur eine verkehrs- und lärmberuhigte, parkplatzarme und insgesamt "grünere" Stadt denkbar. Andererseits folgt den Aufwertungsmassnahmen die Verteuerung der Mieten wie das Amen in der Kirche, wenn private Immobilienbesitzer Morgenluft und damit die grosse Rendite riechen, ihre Häuser umnutzen, aushöhlen oder ersetzen und dadurch nicht nur Teile der Bevölkerung aus der Stadt treiben, sondern auch noch Quartierleben zerstören.

Es ist das alte Lied ...

Nach wie vor will die Stadt der Immo-Branche nicht ins Handwerk pfuschen, und wenn, dann nur pädagogisch sanft, was uns alle, die wir heute und am Freitag an einer klimafreundlicheren, fussgänger- und velofreundlicheren und hitzemindernden Stadt herumfeilen, auch zu Handlanger\*innen dieser Branche macht. Das sollte gerade die links-grüne Mehrheit in diesem Parlament im Hinterkopf behalten.

#### **4144. 2019/436**

**Weisung vom 30.10.2019:**

**Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung**

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

Rückweisungsanträge 1–3

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung der nachfolgenden Rückweisungsanträge.

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Der Richtplan Verkehr zeigt auf, dass nicht nur der Velo- und Fussverkehr gefördert wird, sondern explizit und ausschliesslich der motorisierte Individualverkehr (MIV) ausgebremst und benachteiligt werden soll. Der Richtplan soll aber so festgelegt werden, dass nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere ausgespielt wird. Angestrebt werden soll ein gesundes Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Ein fließender Verkehr aller Verkehrsteilnehmenden soll gewährleistet sein. Der MIV ist essenziell wichtig für das florierende, arbeitsplatzschaffende und steuerzahlende Gewerbe in der Stadt Zürich.

Ebenfalls ist eine Reduktion der meist oberirdischen, öffentlich zugänglichen, kundenorientierten Parkplätze um 10 Prozent fatal. Ein oberirdisch zugänglicher Parkplatz bringt dem Gewerbe einen Jahresumsatz von durchschnittlich 450 000 Franken.

Der Stadtrat soll diese Aspekte in einer überarbeiteten Fassung entsprechend einfließen lassen und neu auflegen.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten eine neue Weisung vorzulegen. Die neue Weisung soll folgende Punkte erfüllen:

- Es soll nur ein kommunaler Richtplan erstellt werden, der die Kapitel Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Verkehr enthält.
- Der Fachplan Hitzeminderung soll Bestandteil des Richtplans sein; dabei sind auch Ziele und Massnahmen für das Spannungsfeld zwischen baulicher Verdichtung und Hitzevorsorge aufzuzeigen.
- Der formale Aufbau der Kapitel soll sich an denjenigen des regionalen Richtplans anlehnen.
- Begriffe und Definitionen (z. B. «bestehend» / «geplant») sollen in Übereinstimmung mit denjenigen des regionalen Richtplans verwendet werden.
- Der Detaillierungsgrad insbesondere hinsichtlich dargelegter Ziele und Massnahmen soll über alle Kapitel möglichst gleich sein.
- Widersprüche, wie z. B. Massnahme Veloparkierung im Kapitel MIV-Parkierung, sollen aufgehoben werden.
- Unklare Begrifflichkeiten, die während der Beratung Anlass zu Diskussionen gaben, sollen korrigiert werden (bspw. Leitbilder und Leitfäden, die in ihrer Funktion noch nicht definiert sind).
- Es soll eine Prognose zu den Arbeitsplatzentwicklungen eingepflegt werden.
- Grafiken und Karteneinträge sollen jeweils bestehende und geplante Anlagen abbilden.
- Bei geplanten Vorhaben soll eine Zeitprognose (kurz-, mittel- und langfristig) angegeben werden.
- In allen Kapiteln sollen die Ziele des regionalen Richtplans übernommen und um kommunale Ziele ergänzt werden.

Die Minderheit 3 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen. Eine neue Weisung muss folgende Eckpunkte erfüllen:

- Der Verkehrsrichtplan orientiert sich in der Planung des städtischen Verkehrsnetzes und der städtischen Mobilität am absehbaren Wachstum und der Entwicklung der Stadt Zürich.
- Er fokussiert insbesondere auf die im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich genannten Entwicklungsgebiete und sorgt für deren Erschliessung.
- Die Leistungsfähigkeit der städtischen Mobilität wird an den qualitativen und den quantitativen Bedürfnissen der Menschen sowie an den kantonalen Vorgaben ausgerichtet.
- Der Verkehrsrichtplan fördert sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsformen unabhängig von deren Technologie. Dazu gehören nicht nur der öffentliche Verkehr (ÖV),

der Velo- und der Fussverkehr, sondern auch die individuelle Elektromobilität. Namentlich wo kein adäquater Einsatz alternativer Mobilitätsformen möglich ist (z. B. für das transportierende Gewerbe), soll der individuelle Verkehr nicht zusätzlich eingeschränkt werden.

- Hauptträger der städtischen Mobilität ist und bleibt der öffentliche Verkehr. Seiner Funktion für den Transport grosser Personenzahlen sowie der hochfrequenten Verbindung der Quartiere mit der Innenstadt und untereinander, ist im Verkehrsrichtplan Priorität einzuräumen. Die Leistungsfähigkeit des ÖV soll weiter gesteigert werden.
- Der Verkehrsrichtplan erhält die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs unter anderem, indem er auf Temporeduktionen auf ÖV-Achsen verzichtet.
- Die Vermeidung von Schleichverkehr durch die Wohnquartiere stellt ein explizites Ziel des Verkehrsrichtplans dar. Dazu wird auf Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen verzichtet.
- Die Parkplatzanzahl in der Innenstadt (Geltungsbereich des «historischen Parkplatzkompromisses») wird um höchstens 10 Prozent reduziert. Dafür entstehen auf mindestens 10 Prozent der öffentlichen Parkplätze Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Die Anzahl blauer Zonenparkplätze wird auf dem ganzen Stadtgebiet auf dem Niveau des Jahres 2020 erhalten.
- Innovative Mobilitätsformen werden explizit gefördert und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen. Dazu gehört insbesondere eine Ausweitung der Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge auf öffentlichem Grund.

Mehrheit: Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit 1: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)

Minderheit 2: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Minderheit 3: Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

|                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| Antrag Mehrheit     | 68 Stimmen        |
| Antrag Minderheit 1 | 16 Stimmen        |
| Antrag Minderheit 2 | 14 Stimmen        |
| Antrag Minderheit 3 | <u>18 Stimmen</u> |
| Total               | 116 Stimmen       |
| = absolutes Mehr    | 59 Stimmen        |

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Änderungsantrag 1 zu Kapitel 1 Einleitung / 1.3 Verbindlichkeit / 4. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Der öffentliche Zugang zu Fuss- und Velowegen auf Privatgrund kann zudem mittels Einräumung von Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt Zürich (öffentliche Wegrechte) rechtlich gesichert werden. Der Dienstbarkeitsvertrag wird durch das unter Federführung des Tiefbauamts der Stadt Zürich ausgearbeitet. Weitere Dienstabteilungen werden nach Bedarf involviert.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 2 zu Kapitel 1 Einleitung / Neues Kapitel 1.6

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Kapitel 1.6 Teilrevision anstreben

Der Richtplan soll eine rollende Planung sowie rasch und zielgerichtet auch neue Projekte ermöglichen. Hierfür sind, wie beim kantonalen Richtplan, regelmässige Teilrevisionen notwendig. Der kommunale Richtplan Verkehr soll daher mindestens alle vier Jahre einer Teilrevision unterzogen werden.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 3 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (4)  
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(4) Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs folgt den folgenden Grundsätzen:

- Strassen  
Die Trottoirs sind dem Fussverkehr vorbehalten. Die Führung des Veloverkehrs erfolgt vom Fussverkehr getrennt auf der Fahrbahn (mit oder ohne Radstreifen) oder auf einem separaten Radweg.
- Wege / Altstadt  
Auf Wegen abseits von Strassen sowie in der Altstadt erfolgt die Führung des Fuss- und Veloverkehrs je nach örtlicher Situation (Flächenverfügbarkeit, Gefälle, Bedeutung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, Frequenzen, etc.). Die gemeinsame Führung,

die räumlich/taktil getrennte Führung oder der Ausschluss des Veloverkehrs erfolgt zweckmässig.

Zustimmung: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 4 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (6)  
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(6) Entlang von kommunalen Strassen, insbesondere in Wohngebieten, orientiert sich die Helligkeit der Strassenbeleuchtung an den Minimalwerten der Normen sowie den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)  
Minderheit: Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag 5 zu Kapitel 3 Abstimmung Verkehr – Siedlung / 3.3 Öffentliche Stadträume / 1. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

[...] Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe, und der Vermeidung von Überhitzung sowie dem Klimaschutz in Einklang zu bringen. [...]

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)  
Minderheit: Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 154, Beschluss-Nr. 4144/2021).

## **E i n g ä n g e**

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

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

### **4151. 2021/207**

**Postulat von Johann Widmer (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 19.05.2021:  
Verzicht auf den temporären Mehrzweckstreifen und den Abbau der Fussgängerstreifen auf der Nordbrücke und Wiedereinführung von Tempo 50**

Stephan Iten (SVP) zieht das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

### **4152. 2021/113**

**Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) und Marion Schmid (SP) vom 17.03.2021:**

**Lärmbelastung der Wohnquartiere während des Corona-Lockdowns, Durchsetzung der Corona-Regeln durch die Stadtpolizei, Auslegung der damit verbundenen Verhältnismässigkeit und Schutz der Wohnquartiere vor nächtlichen Immissionen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 630 vom 23. Juni 2021).

### **4153. 2021/128**

**Schriftliche Anfrage von Res Marti (Grüne), Markus Knauss (Grüne) und 12 Mitunterzeichnenden vom 24.03.2021:**

**Projekt Badenerstrasse im Rahmen der Velostrategie 2030, Beurteilung der Velomassnahmen und der damit verbundenen Standards und Qualitätsanforderungen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 595 vom 16. Juni 2021).

**4154. 2021/147**

**Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) und Natascha Wey (SP) vom 31.03.2021:**

**Beschluss der Strassenbenennungskommission betreffend Ergänzung der Strassenschilder mit weiblichen Vornamen, Angaben zu den nicht übernommenen Vorschlägen der Fachstelle für Gleichstellung, Kosten der zusätzlichen Tafeln und Beurteilung der Massnahme hinsichtlich der besseren Sichtbarkeit der Geschichte von Frauen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 594 vom 16. Juni 2021).

**4155. 2020/582**

**Weisung vom 16.12.2020:**

**Finanzdepartement, Zoo Zürich AG, Investitionsbeitrag für den Zooausbau 2020–2030**

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 14. April 2021 ist am 21. Juni 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 7. Juli 2021.

Nächste Sitzung: 30. Juni 2021, 16.45 Uhr.