

Substanzielles Protokoll 132. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 10. Februar 2021, 17.00 Uhr bis 22.16 Uhr, in der Halle 9
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsidentin Helen Glaser (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretär Derek Richter (SVP)

Substanzielles Protokoll: Philippe Wenger

Anwesend: 115 Mitglieder

Abwesend: Tobias Baggenstos (SVP), Markus Baumann (GLP), Mélissa Dufournet (FDP), Emanuel Eugster (SVP), Roger Föhn (EVP), Anjushka Früh (SP), Pascal Lamprecht (SP), Christina Schiller (AL), Thomas Schwendener (SVP), Vera Ziswiler (SP)

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

1. Mitteilungen
2. [2021/33](#) * Weisung vom 27.01.2021: VGU
Postulat von Marion Schmid und Marcel Savarioud betreffend VS
Vorlage eines Berichts über die finanziellen Auswirkungen im
Zusammenhang mit der angestrebten Verlagerung von der
stationären Altersversorgung hin zum Wohnen zu Hause,
Bericht und Abschreibung
3. [2021/34](#) * Postulat von Simone Brander (SP) und Matthias Probst (Grüne) VTE
E vom 27.01.2021:
Ausrichtung der städtischen Landwirtschaftsbetriebe auf das
Netto-Null-Klimaziel bis 2030
4. [2020/479](#) Weisung vom 04.11.2020: VIB
Elektrizitätswerk, Tarif Ersatzenergie für die Stadt Zürich,
Teilevision
5. [2019/129](#) Weisung vom 27.01.2021: VTE
Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine
Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse
zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Antrag auf
Fristerstreckung
6. [2021/43](#) Weisung vom 03.02.2021: STP
Stadtentwicklung Zürich und Soziale Dienste, Ausrichtung
von Mietzinsbeiträgen für Geschäftsliegenschaften zur
Minderung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie
(Drei-Drittels-Modell), Netto-Objektkredit, Nachtragskredit,
Dringliche Inkraftsetzung

| | | | | |
|-----|--------------------------|-----|---|------------------|
| 7. | 2020/448 | | Weisung vom 21.10.2020: Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Areal Allmendstrasse 91–95 im Gebiet Manegg, Quartier Wollishofen, Neubau Schulanlage Höckler, Übernahme eines Baurechts, Projektierungskredit | VHB FV VSS |
| 8. | 2020/408 | | Weisung vom 23.09.2020: Finanzdepartement, Kongresshaus-Stiftung, Kenntnisnahme Geschäftsbericht 2019 | FV |
| 9. | 2020/430 | | Weisung vom 30.09.2020: Liegenschaften Stadt Zürich, Hirschengraben 18a, 20, 20a, 8001 Zürich, Gesamtinstandsetzung, Umbau und Umnutzung, Investition | FV |
| 10. | 2021/31 | A | Postulat von Patrik Maillard (AL) und Andrea Leitner Verhoeven (AL) vom 20.01.2021: Vermietung der Räumlichkeiten im Erd- und Untergeschoss des «Haus zum Kiel» zu einem fairen und nicht kostendeckenden Mietpreis | FV |
| 11. | 2020/298 | | Weisung vom 08.07.2020: Tiefbauamt, Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung, Objektkredit | VTE |
| 12. | 2020/368 | | Weisung vom 02.09.2020: Tiefbauamt, Neugestaltung und Erweiterung Nordbrücke, Objektkredit | VTE |
| 13. | 2020/579 | E/A | Postulat von Simone Brander (SP), Simon Diggelmann (SP) und 8 Mitunterzeichnenden vom 09.12.2020: Koordination der laufenden Planungen rund um das Quartier- zentrum Nordbrücke unter Einbezug des Quartiers | VTE |
| 14. | 2021/4 | A | Postulat von Simone Brander (SP), Stephan Iten (SVP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 06.01.2021: Umgestaltung der Mauer hinter der Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen zur besseren Anbindung des Platzes nördlich der Nordbrücke an das Quartierzentrum | VTE |
| 15. | 2021/9 | A | Postulat von Stephan Iten (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 06.01.2021: Verzicht auf Kap-Haltestellen beim Bau der neuen Bushalte- stelle «Bahnhof Wipkingen» sowie Signalisation von Tempo 50 | VTE |
| 16. | 2021/36 | E | Postulat von Res Marti (Grüne) und Monika Bättschmann (Grüne) vom 27.01.2021: Erstellung von genügend Veloabstellplätzen an den genutzten Zugangspunkten im Raum Bahnhof Wipkingen | VTE |
| 17. | 2020/407 | | Weisung vom 23.09.2020: Tiefbauamt, Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil, Objektkredit | VTE |

18. [2019/370](#) E/A Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: VTE
Bericht betreffend Möglichkeiten und Kosten für eine unterirdische Verkehrsführung bestimmter Verkehrsträger
19. [2019/372](#) E/A Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Gabriele Kisker (Grüne) vom 04.09.2019: VTE
Anpassung des Strassenprojekts Kalkbreitestrasse zwecks Erweiterung der geplanten Grünanlage entlang der Sihlfeldstrasse Richtung Brupbacherplatz
20. [2019/381](#) E/A Motion von Brigitte Fürer (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 11.09.2019: VTE
Erlass für den Schutz des bestehenden Baumbestands sowie zur Förderung von Neupflanzungen grosskroniger Bäume und von ökologisch wertvollen Strukturen

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen der Ratspräsidentin werden zur Kenntnis genommen.

3562. 2021/39 Ratsmitglied Corina Ursprung (FDP); Rücktritt

Die Ratspräsidentin gibt den Rücktritt von Corina Ursprung (FDP 6) auf den 15. Februar 2021 bekannt und würdigt ihre Amtstätigkeit.

3563. 2021/47 Postulat von Willi Wottreng (AL), Marco Geissbühler (SP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 03.02.2021: Zentralbibliothek Zürich und Verein Pestalozzibibliothek, Gewährung eines nicht-diskriminierenden Zugangs zur Bücherausleihe für Sans-Papiers

Willi Wottreng (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: In der öffentlichen Wahrnehmung werden Sans-Papiers-Familien oft nur unter dem Blickwinkel der Armut und der materiellen Not gesehen. Doch sie sind nicht bloss Bedürftige – das wäre eine Eingrenzung, eine Abwertung. Sans-Papiers haben, wie alle anderen auch, kulturelle Bedürfnisse. Viele sind gebildet und haben ein Bedürfnis nach guter Unterhaltung, Bildung oder Wissen und nach Bildung ihrer Kinder. Eine entscheidende Dienstleistung der Bibliotheken ist ihnen verwehrt: das Ausleihen von Büchern. Der Zugang zu Bildungsinstitutionen und Bibliotheken ist aber ein Grundrecht. Die Stadt Zürich kann über ihre verschiedenartigen Beteiligungen an diesen Bibliotheken darauf einwirken, dass für Sans-Papiers besondere Regelungen geschaffen werden. Es geht dabei nicht um eine Extrawurst für Sans-Papiers, sondern um den dringlichen Zugang zu einem Grundrecht. Paradoxerweise wird Gleichberechtigung manchmal nur durch eine Sonderregelung erreicht, wie sie hier im Postulat vorgeschlagen wird: Angabe einer NGO-Adresse und Verlustgarantie. Die Lösung dieses Problems ist aus zwei Gründen dringlich: In der

Coronakrise haben die meisten Sans-Papiers ihre Jobs verloren. Sie hängen rum und viele wären froh, könnten sie ein Buch ausleihen, um es zu lesen oder ihren Kindern zu zeigen. Weiter betrifft die ständige Möglichkeit der Schulschliessung junge Sans-Papiers. Wir danken Ihnen für die Zustimmung zur Dringlicherklärung. Sans-Papiers sind ein Teil der langfristig hier lebenden Stadtzürcher Bevölkerung – ob man das will oder nicht. Auch wenn sie weder Stimm- noch Aufenthaltsrecht haben: Sie dürfen vielleicht nicht mitreden, aber sie dürfen mitlesen.

Der Rat wird über den Antrag am 3. März 2021 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

3564. 2021/48

Postulat von Dr. David Garcia Nuñez (AL), Maya Kägi Götz (SP) und 9 Mitunterzeichnenden vom 03.02.2021:

Runder Tisch mit Swisssmill und Coop zur Zukunft der Häuser am Sihlquai 280–284 hinsichtlich einer Koexistenz von Wohnen, Gewerbe und Industrieproduktion

Dr. David Garcia Nuñez (AL) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Die Bewohnenden der Liegenschaften am Sihlquai 280–284 haben Mitte November den Kündigungsbrief per 31. März 2021 erhalten. Es liegt, glaube ich, auf der Hand, dass wir relativ schnell im Rat über dieses Geschäft verhandeln sollten und nicht erst in zwei Jahren. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Der Rat wird über den Antrag am 3. März 2021 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

G e s c h ä f t e

3565. 2021/33

Weisung vom 27.01.2021:

Postulat von Marion Schmid und Marcel Savarioud betreffend Vorlage eines Berichts über die finanziellen Auswirkungen im Zusammenhang mit der angestrebten Verlagerung von der stationären Altersversorgung hin zum Wohnen zu Hause, Bericht und Abschreibung

Zuweisung an die SK GUD gemäss Beschluss des Büros vom 8. Februar 2021

3566. 2021/34

Postulat von Simone Brander (SP) und Matthias Probst (Grüne) vom 27.01.2021: Ausrichtung der städtischen Landwirtschaftsbetriebe auf das Netto-Null-Klimaziel bis 2030

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

Elisabeth Schoch (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

3567. 2020/479

Weisung vom 04.11.2020:

Elektrizitätswerk, Tarif Ersatzenergie für die Stadt Zürich, Teilrevision

Redaktionslesung

Die Redaktionskommission (RedK) beantragt einstimmig Zustimmung zur redaktionellen Bereinigung des Gemeinderatsbeschlusses Nr. 3355 vom 16. Dezember 2020:

Zustimmung: Präsident Mark Richli (SP), Referent; Ernst Danner (EVP), Patrick Hadi Huber (SP), Guy Kraysenbühl (GLP), Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP), Simon Kälin-Werth (Grüne), Mischa Schiwow (AL), Corina Ursprung (FDP)

Der Präsident der Redaktionskommission begründet die Anträge der Redaktionskommission.

Mark Richli (SP): *Die Änderungen sind selbsterklärend. Ich beantrage Ihnen, den Änderungen der RedK zuzustimmen.*

Es werden keine Anträge aus dem Rat gestellt.

Der Rat stimmt dem bereinigten Antrag der RedK stillschweigend zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die SK TED/DIB beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Zustimmung: Vizepräsident Markus Kunz (Grüne), Referent; Präsident Michael Kraft (SP), Roberto Bertozzi (SVP), Niyazi Erdem (SP), Andreas Kirstein (AL), Beat Oberholzer (GLP), Jürg Rauser (Grüne), Elisabeth Schoch (FDP), Ronny Siev (GLP), Michel Urben (SP), Sebastian Vogel (FDP), Barbara Wiesmann (SP)

Abwesend: Dr. Frank Rühli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 107 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Der Tarif Ersatzenergie für die Stadt Zürich vom 20. September 2017 (AS 732.332) wird wie folgt geändert:

Titel

Tarif Ersatzenergie

3. Produktbeschreibung

¹ Ersatzenergie setzt sich zusammen aus Energie aus naturemade star-zertifizierten Wasserkraftwerken mit einem Anteil aus naturemade star-zertifizierten Solar-, Wind- oder Biomasseanlagen.

Abs. 2 und 3 unverändert.

5. Allgemeine Bestimmungen

Abs. 1 unverändert.

² Der Bezug von Ersatzenergie ist durch die Bezügerin oder den Bezüger unter Angabe der neuen Energielieferantin oder des neuen Energielieferanten beim ewz zehn Arbeitstage im Voraus zu kündigen.

³ Die Kündigung kann auch durch die neue Energielieferantin oder den neuen Energielieferanten erfolgen, wobei die Verantwortung für die rechtzeitige Meldung bei der Bezügerin oder beim Bezüger liegt.

2. Die Änderungen treten am 1. Januar 2021 in Kraft.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3568. 2019/129

Weisung vom 27.01.2021

Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Antrag auf Fristerstreckung

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Dringlichen Motion GR Nr. 2019/129.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

STR Richard Wolff: *Ich muss Sie leider um eine Fristerstreckung bitten. Die Motion GR Nr. 2019/129 verlangt auf der Thurgauerstrasse ein Abbau auf zwei Spuren. Eine Geschwindigkeitsreduktion soll sie zu einem Quartierzentrum machen. Die Bearbeitung – die wir sehr gerne vornehmen – erfordert zwei Phasen. Die erste Phase besteht aus der Abklärung der verkehrstechnischen Machbarkeit – wie sich Spurabbau und Temporeduktion auf die Leistungsfähigkeit auswirken. In der zweiten Phase zeigen wir, mit welchen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen dies umzusetzen ist. Zuerst brauchen wir – und das ist der kritische Punkt – die Datengrundlage für die Phase 1, um die geeigneten Massnahmen prüfen zu können. Für diese Datengrundlage brauchen wir verkehrliche Berechnungen. Das heisst, wir müssen den Verkehr zählen. Hier kam uns Corona dazwischen: Wir können die Verkehrszählungen im Moment nicht machen, uns fehlt also die Datengrundlage. Wir wollen diese Verkehrszählungen möglichst bald nachholen und haben in der Begründung vom Januar 2021 gesagt, wir wollen das im Frühling 2021 durchführen. Ich hoffe, dass uns dies gelingt, bin mir diesbezüglich aber nicht sicher. Wir brauchen aber eine verlässliche Datengrundlage, um die Leistungsfähigkeit berechnen zu können, um mit dem Kanton sprechen zu können. Es geht hier um eine überkommunale Strasse und den Paragraphen 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung und da müssen wir genügend gute Argumente haben. Haben wir die Datengrundlage nicht, fehlen uns diese Argumente. Darum bitte ich Sie um eine Fristerstreckung bis zum 12. Juni 2022.*

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats: *Der Stadtrat beantragt uns eine Fristverlängerung, obwohl er die Fakten eigentlich auf dem Tisch hat. Er schreibt in seinem Antrag, dass heute 14 000 Fahrzeuge diese Strasse nutzen – allein anhand dieser Zahl sieht man, dass die heutige Gestaltung der Thurgauerstrasse dieser Menge genügt und daher ergibt sich aus*

unserer Sicht kein Grund für eine Änderung. Er sagt auch, man solle eine gesamtheitliche Planung mit der Stadt Opfikon machen, weil die Thurgauerstrasse bekanntlich hier vor dem Haus bis nach Opfikon zum Autobahzubringer führt. Die Thurgauerstrasse erfuhr in den letzten Jahren massive Verschlechterungen: Einerseits die Reduktion von Tempo 60 auf Tempo 50, andererseits durch den Bau der Glattalbahn. Auch sagt er, dass er Lärmassnahmen in unserem Perimeter umsetzen möchte, in dem Fluglärm besteht, Lärm von der Kirche Maria Lourdes aus Seebach, Strassenlärm, Tramlärm und – als Hauptquelle – den Lärm der SBB, der an sieben Tagen während 24 Stunden, inklusive Ostern und Weihnachten, durchdonnert. Es gäbe eine Lösung: Der Zusammenschluss der Glattalstrasse zur Glattparkstrasse, wie es im kantonalen Richtplan vermerkt ist. Der Stadtrat ist allerdings nicht bereit, diesen Zusammenschluss zu realisieren, daher ergeben sich auf der Thurgauerstrasse keine Änderungen. Ich möchte Sie also bitten, den Antrag des Stadtrats abzulehnen und das Postulat abzuschreiben.

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): Debatten um Fristerstreckungen sind immer ein wenig mühsig. Eigentlich haben wir nur zwei Optionen: Wir geben dem Stadtrat die Fristerstreckung oder wir lassen uns in der Kommission noch ein wenig informieren. Hier macht das Informieren in der Kommission aber keinen Sinn, denn wir werden uns einfach nicht einig. Die 3000 Zeichen, die der Stadtrat hier verwendet hatte, um eine inhaltliche Begründung abzugeben, sind mehr als fraglich. Er sagt, er müsse an zwei Knoten Verkehrszählungen machen, weil er zu diesen keine Daten habe. Den einen dieser beiden Knoten kann man als OpenData herunterladen, weil die Dienstabteilung Verkehr (DAV) dort eine fixe Zählstelle betreibt, die pausenlos misst. Wir haben also einen Knoten mit Daten, den ich aus dem Internet herunterladen kann, den das Tiefbauamt aber anscheinend nicht findet. Nun gibt es noch einen zweiten Knoten, zu dem der Stadtrat sagt, er brauche Verkehrsdaten. Ja, die braucht man und sie sind nicht einfach so verfügbar. Aber: Der gleiche Stadtrat hat für die Überbauung Thurgauerstrasse ein Mobilitätskonzept erarbeitet. In diesem Konzept ist die gesamte Thurgauerstrasse inklusive Fussgänger- und Veloströme an jedem Knoten aufgezeichnet. Das heisst: Die Daten sind zwar nicht aus dem Jahr 2021, sie sind aber aus dem Jahr 2016 oder 2017. Nun bewege ich mich nicht jeden Tag an der Thurgauerstrasse, aber ich gehe davon aus, dass sich die Situation seit 2017 nicht grundlegend verändert hat und man durchaus mit diesen Daten arbeiten kann. Aber wie gesagt: Wir haben keine andere Wahl, denn wir können die Fristerstreckung nur geben. Und das tun wir hier drin auch gerne. Ich erinnere den Stadtrat aber daran, bitte mit dem in der Motion Verlangten vorwärts zu machen und nicht mit irgendwas anderem.

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 93 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 12. Juni 2019 überwiesenen Dringlichen Motion, GR Nr. 2019/129, von Gemeinderätin Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) vom 3. April 2019 betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird um zwölf Monate bis zum 12. Juni 2022 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

3569. 2021/43

Weisung vom 03.02.2021:

Stadtentwicklung Zürich und Soziale Dienste, Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen für Geschäftsliegenschaften zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie (Drei-Drittels-Modell), Netto-Objektkredit, Nachtragskredit, Dringliche Inkraftsetzung

Der Stadtrat beantragt zur sofortigen materiellen Behandlung:

1. Zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie wird für die Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten für Mieten ab 1. Dezember 2020 ein Netto-Objektkredit von 20 Millionen Franken bewilligt.
2. Die Ausrichtung von Beiträgen an Vermieterinnen und Vermieter steht unter folgenden Bedingungen:
 - a. Beiträge werden an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsliegenschaften in der Stadt Zürich ausgerichtet, die sich mit ihren Mieterinnen und Mietern auf eine Reduktion der Miete ab 1. Dezember 2020 um mindestens zwei Drittel geeinigt haben.
 - b. Die Mieterinnen und Mieter mussten in der Zeit vom 1. Dezember 2020 bis zum Datum der Gesucheinreichung aufgrund behördlicher Anordnungen ihr Geschäft vorübergehend schliessen (direkte Betroffenheit) oder haben in der Zeit vom 1. Dezember 2020 bis zum 28. Februar 2021 verglichen mit der entsprechenden Vorjahresperiode eine coronabedingte Umsatzeinbusse von mindestens einem Drittel erlitten (indirekte Betroffenheit).
 - c. Die Parteien des Mietverhältnisses dürfen nicht den- oder dieselben wirtschaftlich Berechtigten vertreten oder einander nahestehende Personen sein.
 - d. Das Mietverhältnis muss ungekündigt sein und bei befristeten Mietverhältnissen mindestens bis zum 31. Dezember 2021 andauern.
 - e. Die Parteien des Mietverhältnisses verpflichten sich, allfällige Entlastungsmassnahmen für Geschäftsmieten des Bundes und/oder des Kantons in Anspruch zu nehmen und die daraus resultierenden Einnahmen der Stadt bis zur Höhe des städtischen Beitrags zurückerstatten.
 - f. Bei Zustandekommen eines Referendums und einer Ablehnung des Beschlusses durch die Gemeinde werden Mietzinsbeiträge nicht ausgerichtet und bereits ausgerichtete Mietzinsbeiträge zurückgefordert.
3. Der Stadtrat erlässt ein Reglement, das insbesondere den Kreis der Berechtigten, die Beitragsvoraussetzungen, die Beitragszeitspanne, das Verfahren sowie die maximale Höhe der Beiträge regelt.
4. Die Ziffern 1–3 werden dringlich erklärt und sofort in Kraft gesetzt.

Unter Ausschluss des Referendums:

5. Im Budget 2021 wird beim Sozialdepartement eine neue Position (5550) 3635 00 104 (Beiträge an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten, Drei-Drittels-Modell) in Höhe von 20 Millionen Franken bewilligt.
6. Das Postulat, GR Nr. 2020/580, von Walter Angst (AL) und Albert Leiser (FDP) betreffend Corona-Hilfspaket für das lokale Gewerbe betreffend Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen für Geschäftsräume unter gewissen Bedingungen wird als erledigt abgeschlossen.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

Namens des Stadtrats nimmt die Stadtpräsidentin Stellung.

STP Corine Mauch: *Mit den 20 Millionen Franken sollen Mieterinnen und Mieter von Geschäftsliegenschaften, die von Schliessungen und Restriktionen durch die aktuellen Corona-Massnahmen betroffen sind, Mietzinsbeiträge für Geschäftsräume beziehen können. Die Bedingung dafür ist, dass sich die Vermieterinnen und Vermieter mit ihren Mietenden auf eine Reduktion des Nettomietzinses um mindestens zwei Drittel geeinigt haben. Der Kanton Basel-Stadt hat ein solches so genanntes Drei-Drittels-Modell, das den Mietzins zu je einem Drittel auf die beiden Mietparteien und den Staat aufteilt, im Frühling während des ersten Lockdowns erfolgreich eingesetzt. Die Beiträge der Stadt gehen von einer Maximalmiete von monatlich 20 000 Franken aus, die geltend gemacht werden können. Ein Drittel davon wäre also maximal 8333 Franken im Monat. Damit wollen wir Unternehmen unterstützen, die vom aktuellen, zweiten Lockdown betroffen sind und im Sinne einer nachhaltigen Unterstützung in die Zukunft schauen. Wir wollen dazu beitragen, dass Unternehmen – Gewerbetreibende, die für unser Stadtleben ausserordentlich wichtig sind – in dieser Pandemie überleben können. Die Beiträge sollen nicht rückwirkend beansprucht werden können, wie es im beim Bundesparlament gescheiterten Geschäftsmietengesetz der Fall gewesen wäre. Vielmehr sollen Unternehmen Anspruch geltend machen können, die seit dem 1. Dezember 2020 entweder von einer Betriebschliessung aufgrund behördlicher Anweisung betroffen waren oder in der Zeit vom 1. Dezember 2020 bis zum 28. Februar 2021 coronabedingte Einbussen von mindestens einem Drittel im Vergleich zur Vorjahresperiode erlitten hatten – also vor Ausbruch von Corona bei uns. Der Stadtrat wird für die Umsetzung dieses Zürcher Drei-Drittels-Modells sehr rasch ein separates Reglement erlassen. Es ist nämlich wichtig, dass die Umsetzung rasch erfolgen kann. Darum wird die Bearbeitung der Gesuche wie schon bei der Nothilfe für Selbstständige und Kleinstunternehmen den Sozialen Diensten übertragen, die grosse Erfahrungen haben in der administrativen Abwicklung von Gesuchen und rasch reagieren können. Wie sieht die Auszahlung konkret aus? Vermieterinnen und Vermieter reichen ein Gesuch ein, zusammen mit einer Vereinbarung, die von beiden Mietparteien unterzeichnet ist. Eine Umsatzeinbusse bei indirekter Betroffenheit wird von den Mieterinnen und Mietern selbst deklariert. Die Gesuche können bis Ende April 2021 eingereicht werden. Falls der Bund und/oder der Kanton im Nachgang zu dieser Regelung Massnahmen zur gezielten Entlastung von Geschäftsmieten beschliesst – dies ist teilweise im Gespräch – soll von diesen Gebrauch gemacht werden. Der Stadtrat erachtet es dann als zweckmässig, wenn der Bund oder der Kanton die Stadt für bereits ausgerichtete Beiträge direkt entschädigt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem Zürcher Drei-Drittels-Modell eine pragmatische Lösung gefunden werden konnte für ein Problem, das immer grösser wird. Es ist eine klar verständliche Lösung, die umgehend umgesetzt werden kann. Es ist eine Lösung, die allen Betroffenen zugutekommt, und vor allem von den drei beteiligten Parteien gleichmässig getragen wird. Ich bitte Sie darum, dieser Lösung zuzustimmen und dem Netto-Objektkredit von 20 Millionen Franken mit sofortiger Inkraftsetzung zu entsprechen. Ein Netto-Objektkredit ist es, weil dieser uns mehr Spielraum verschafft. Es wird allenfalls einen Ergänzungsantrag aus der Rechnungsprüfungskommission (RPK) geben mit einem Dispositivpunkt, der in den Erwägungen des Antrags ausgeführt ist, aber nicht im Dispositiv. Das ist selbstverständlich auch in unserem Sinne. Gleichzeitig wird das Postulat GR Nr. 2020/580 von Walter Angst (AL) und Albert Leiser (FDP) in rekordverdächtig schneller Zeit umgesetzt und damit abgeschrieben. Die Stadt kann ihre Geschäftsmieterinnen und -mieter auf kommunaler Ebene nachhaltig und vorausschauend unterstützen. Ich bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.*

Weitere Wortmeldungen:

Severin Pflüger (FDP): Die RPK prüfte diese Weisung vergangenen Montag. Dort kam die Frage auf, ob die Benennung als Nettokredit zulässig sei. Grundsätzlich gilt bei Objektkrediten das Bruttoprinzip. Das heisst: Alle Ausgaben werden beantragt und allfällige Einnahmen davon nicht abgezogen. Davon gibt es Ausnahmen wie jene im § 110 Abs. 2 Gemeindegesetz wonach auch Nettokredite beschlossen werden können. In der RPK war strittig, ob diese Regelung hier verletzt wird. Wir fragten deshalb am Montagabend bei der Stadtpräsidentin und dem Rechtskonsulenten nach, ob dies hier korrekt sei. Heute erhielten wir sofort die Antwort, wonach dies korrekt sei. Sie schlugen uns aber vor, die Dispositivziffer 1 zu ergänzen mit: «Die Nettobetrachtung steht unter dem Vorbehalt, dass von Bund oder Kanton Entschädigungsleistungen rechtskräftig beschlossen werden, die direkt oder indirekt der Stadt zufallen.» Die RPK-Mitglieder beschlossen gerade eben einstimmig und ohne Ausnahme, dass wir diesen Antrag so stellen möchten. Damit sind die vorhandenen Zweifel weitestgehend ausgeräumt, so dass der Verabschiedung dieses wichtigen Kredits nichts mehr entgegenstehen sollte.

Roger Bartholdi (SVP): Es ist natürlich erfreulich, wenn man einen solchen Vorstoss so schnell behandeln kann. Es wäre schön, wenn dies auch bei anderen Vorstössen hin und wieder möglich wäre. Die SVP als gewerbefreundliche Partei wird dieser Vorlage inklusive der zuvor von der RPK vorgestellten Änderung selbstverständlich zustimmen. Aber das ist natürlich Symptombekämpfung. Die Ursache ist der Lockdown. Die SVP hat eine Petition zur Beendigung des Lockdowns lanciert und ich bitte Sie alle, diese zu unterzeichnen. Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurde sie von 182 000 Personen unterzeichnet, die sagen: Stopp Lockdown. Am besten wäre es, Bern würde den Lockdown beenden, denn dieser tötet Unternehmen, die Gesundheitsmassnahmen ergreifen. Diese Unternehmen sollten – wie vor dem Lockdown – wieder öffnen dürfen. So verschwindet das Problem. Das wäre eine wirkliche Lösung. Diese Symptombekämpfung ist aber notwendig und darum unterstützen wir sie.

Albert Leiser (FDP): Im Namen von Walter Angst (AL) und mir möchte ich dem Stadtrat – insbesondere der Stadtpräsidentin und der Verwaltung – für die schnelle Umsetzung unseres Vorstosses danken, den wir heute nach zwei Monaten bereits abschreiben können. Als wir die Eingabe machten hatten wir die leise Hoffnung, dass das Postulat relativ schnell bearbeitet wird. Betrachtet man aber die zeitlichen Abläufe, muss man sagen: Das war sensationell. Ich gratuliere und danke für die Arbeit. Die Position des Hauseigentümerversbands konnte man heute im Tagblatt nachlesen. Uns ging es nicht darum, einfach einen Vorstoss zu machen, wir wollten eine partnerschaftliche Lösung fördern, anstossen und propagieren. Ich kann Ihnen versichern: Als Hauseigentümerversband sind wir sehr interessiert daran, die Drittelslösung in der Stadt Zürich gemeinsam durchzuführen, aber auch die Möglichkeit zu verhindern, sich zu bereichern. Darum ist es sehr gut, dass die Deklarationspflicht besteht, so dass die Ehrlichkeit gewahrt werden kann. Auch wir werden das entsprechend weitergeben und hoffen, dass davon rege Gebrauch gemacht wird und dass die 20 Millionen Franken ausreichen. Im Grundsatz ist es eine Hilfe, um die wir in der Stadt Zürich wie auch die Gewerbetreibenden sehr froh sind. Der Vorteil ist, dass es nicht nur Hotels oder die Gastronomie betrifft, sondern alle. Das freut mich insbesondere. Darum hoffe ich, dass wir das heute Abend vielleicht einstimmig verabschieden können.

Felix Moser (Grüne): Auch die Grünen finden die Vorlage gut und stehen hinter ihr – schliesslich sind auch wir eine Gewerbestartei. Uns ist es aber wichtig, erst die Pandemie zu beenden, bevor man den Lockdown beendet – dies ein Hinweis an die SVP. Man muss die richtige Reihenfolge bei den Dingen wählen, die man beenden will. Wenn der Bund nicht und der Kanton zu wenig handelt, so muss die Stadt handeln. Darum finden

wir es sehr gut, dass dieser Vorstoss vom Stadtrat in Rekordzeit umgesetzt und die Drittelösung präsentiert worden ist. Ebenfalls hat die RPK diese Weisung in Rekordzeit – in nur sechs Tagen – behandelt und den Verbesserungsvorschlag zum Dispositiv gebracht. Für uns Grüne ist ein Wermutstropfen an dieser Vorlage, dass für viele, gerade institutionelle Vermieter ein Entgegenkommen durchaus drin liegen würde. Dies passiert bis jetzt aber lange nicht in allen Fällen. Dort, wo marktübliche Mieten verlangt werden, ist im Gegensatz zu Vermietern, die eher Kostenmieten verlangen, eine Reduktion durch die Vermieterseite gut verkraftbar. Schade, zeigen hier Vermieter kein Gehör und beharren auf der vollen Miete. Die Stadt Zürich tut, was nötig ist, um das Gewerbe zu unterstützen und wir stehen hinter dieser Vorlage und werden ihr so zustimmen.

Florian Utz (SP): Wir von der SP haben immer betont, dass es wichtig ist, dass die Stadt Zürich nach der Krise dort weitermachen kann, wo wir vor der Krise standen. In diesem Sinne stellten wir im Budget diverse Anträge zur Unterstützung des Gewerbes und der Wirtschaft. In diesem Sinne stimmen wir heute auch dieser Weisung zu. Natürlich wäre es uns von der SP lieber gewesen, wenn Bundesbern die 60:40-Lösung beschlossen hätte. Dann müssten die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler heute keine 20 Millionen Franken bezahlen. Gleichzeitig möchten wir nicht aus Ärger darüber Nein stimmen, denn dieses hätte für die Betroffenen verheerende Konsequenzen. Auch wenn man Bundesbern kritisiert, muss man sich fragen, was die Alternative wäre. Ein Nein würde den betroffenen Gewerbetreibenden diese wichtige Entlastung vorenthalten. Die betroffenen Gewerbetreibenden haben diese Entlastung verdient. Es sind Leute, die jahrein, jahraus hart gearbeitet haben und unverschuldet in dieser Krise gelandet sind. Auch wir danken dem Stadtrat und der Stadtpräsidentin dafür, diese Weisung so schnell gebracht zu haben.

Stephan Iten (SVP): Ich habe es bereits beim Budget erklärt: Als Unternehmer ist es sehr wichtig: Jede Unterstützung, die wir erhalten, jeder Franken, den wir nicht brauchen, können wir in Löhne und Fixkosten investieren. Es freut mich sehr, dass das so schnell gegangen ist. Ich möchte STR Karin Rykart darauf hinweisen, dass es möglich ist, schnell zu handeln. Frau Rykart hat von uns den Auftrag erhalten, den Boulevardcafés die Gebühren zu 100 Prozent zu erlassen. Bis heute ist noch nichts geschehen. Ich möchte Frau Rykart nochmals bitten, sich ein Beispiel an STP Corine Mauch zu nehmen und das umzusetzen.

Änderungsantrag der RPK zu Dispositivziffer 1

Severin Pflüger (FDP) beantragt namens der RPK folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie wird für die Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten für Mieten ab 1. Dezember 2020 ein Netto-Objektkredit von 20 Millionen Franken bewilligt. Die Nettobetrachtung steht unter dem Vorbehalt, dass von Bund oder Kanton Entschädigungsleistungen rechtskräftig beschlossen werden, die direkt oder indirekt der Stadt zufallen.

Der Rat stimmt dem Antrag der RPK stillschweigend zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivziffern 1–4

Aufgrund der stillschweigenden Zustimmung zum Antrag der RPK wird über den geänderten Antrag des Stadtrats abgestimmt.

Abstimmung gemäss Art. 37 Abs. 1 Verfassung des Kantons Zürich (Dringlichkeitsrecht) und gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. b Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Anwesend sind 115 Ratsmitglieder (Quorum für das Dringlichkeitsrecht = 77 Stimmen).

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 115 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit sind die Quoren von 77 Stimmen für das Dringlichkeitsrecht und 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 5

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. b Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 115 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 6

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 114 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie wird für die Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten für Mieten ab 1. Dezember 2020 ein Netto-Objektkredit von 20 Millionen Franken bewilligt. Die Nettobetrachtung steht unter dem Vorbehalt, dass von Bund oder Kanton Entschädigungsleistungen rechtskräftig beschlossen werden, die direkt oder indirekt der Stadt zufallen.
2. Die Ausrichtung von Beiträgen an Vermieterinnen und Vermieter steht unter folgenden Bedingungen:
 - a. Beiträge werden an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsliegenschaften in der Stadt Zürich ausgerichtet, die sich mit ihren Mieterinnen und Mietern auf eine Reduktion der Miete ab 1. Dezember 2020 um mindestens zwei Drittel geeinigt haben.
 - b. Die Mieterinnen und Mieter mussten in der Zeit vom 1. Dezember 2020 bis zum Datum der Gesucheinreichung aufgrund behördlicher Anordnungen ihr Geschäft vorübergehend schliessen (direkte Betroffenheit) oder haben in der Zeit vom 1. Dezember 2020 bis zum 28. Februar 2021 verglichen mit der entsprechenden Vorjahresperiode eine coronabedingte Umsatzeinbusse von mindestens einem Drittel erlitten (indirekte Betroffenheit).
 - c. Die Parteien des Mietverhältnisses dürfen nicht den- oder dieselben wirtschaftlich Berechtigten vertreten oder einander nahestehende Personen sein.

- d. Das Mietverhältnis muss ungekündigt sein und bei befristeten Mietverhältnissen mindestens bis zum 31. Dezember 2021 andauern.
 - e. Die Parteien des Mietverhältnisses verpflichten sich, allfällige Entlastungsmassnahmen für Geschäftsmieten des Bundes und/oder des Kantons in Anspruch zu nehmen und die daraus resultierenden Einnahmen der Stadt bis zur Höhe des städtischen Beitrags zurückerstatten.
 - f. Bei Zustandekommen eines Referendums und einer Ablehnung des Beschlusses durch die Gemeinde werden Mietzinsbeiträge nicht ausgerichtet und bereits ausgerichtete Mietzinsbeiträge zurückgefordert.
3. Der Stadtrat erlässt ein Reglement, das insbesondere den Kreis der Berechtigten, die Beitragsvoraussetzungen, die Beitragszeitspanne, das Verfahren sowie die maximale Höhe der Beiträge regelt.
 4. Die Ziffern 1–3 werden dringlich erklärt und sofort in Kraft gesetzt.

Unter Ausschluss des Referendums:

5. Im Budget 2021 wird beim Sozialdepartement eine neue Position (5550) 3635 00 104 (Beiträge an Vermieterinnen und Vermieter von Geschäftsräumlichkeiten, Drei-Drittels-Modell) in Höhe von 20 Millionen Franken bewilligt.
6. Das Postulat, GR Nr. 2020/580, von Walter Angst (AL) und Albert Leiser (FDP) betreffend Corona-Hilfspaket für das lokale Gewerbe betreffend Ausrichtung von Mietzinsbeiträgen für Geschäftsräume unter gewissen Bedingungen wird als erledigt abgeschlossen.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 und Art. 14 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3570. 2020/448

Weisung vom 21.10.2020:

Immobilien Stadt Zürich, Liegenschaften Stadt Zürich, Areal Allmendstrasse 91–95 im Gebiet Manegg, Quartier Wollishofen, Neubau Schulanlage Höckler, Übernahme eines Baurechts, Projektierungskredit

Antrag des Stadtrats

1. Die Stadt übernimmt gestützt auf den am 13. August 2020 öffentlich beurkundeten Baurechtsvertrag ein selbstständiges und dauerndes Baurecht für die Erstellung beliebiger Bauten zu Lasten des Grundstücks Kat.-Nr. WO6602 (Areal Allmendstrasse 91–95) mit einer Dauer von 100 Jahren und einem Baurechtszins von jährlich Fr. 750 000.–.
2. Für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag für den Neubau der Schulanlage Höckler auf dem Areal Allmendstrasse 91–95, 8038 Zürich, wird der vom Stadtrat am 21. Oktober 2020 mit STRB Nr. 946/2020 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 700 000.– um Fr. 6 800 000.– auf Fr. 7 500 000.– erhöht.

Referent zur Vorstellung der Weisung:

Stefan Urech (SVP): *Oberhalb von Leimbach am Stadtrand Zürichs am Hang des Albis steht die Ruine der Burg Manegg. In dieser Burg lebte bis vor 800 Jahren das Rittergeschlecht Manesse. Als diese Ritter damals von ihrer Burg herab nach Zürich blickten, sahen sie eine Sihl, die sich durch grüne Weiden in Richtung einer winzigen Stadt Zürich*

schlängelte. Davon ist nicht viel übriggeblieben. Blickten diese Ritter heute herunter, würde es sie wohl rückwärts aus den Schuhen hauen: Die Stadt Zürich ist gewachsen und gewachsen bis unter ihre Burg und auch von den grünen Weiden ist nicht viel übriggeblieben. Dafür gibt es jetzt eine Greencity unter der Burg. In dieser Greencity entstehen 1400 Wohnungen und diese bringen rund 3000 Personen mit sich. Dazu gehören natürlich auch zahlreiche Kinder und Jugendliche, die geschult werden müssen. Auf der Schulanlage Allmend, die wir hier drin auch schon besprochen haben, besteht schon ein Kindergarten. Irgendwann kommen die Knirpse auch in die Sekundarschule, in deren Geschichtsunterricht sie alles Mögliche über die Ritter der Burg Manegg lernen und über die Industrialisierung und dabei vielleicht herausfinden, was auf dem Areal, auf dem sie unterrichtet werden, früher geschah. Dort stand damals eine grosse Spinnerei. Im Englischunterricht lernen sie vielleicht, wofür die «Greencity» steht, in der sie wohnen. Die Kapazitäten des Schulkreises sind heute bereits am Limit. Das heisst, es müssen neue Kapazitäten für die kommenden Sekundarschüler geschaffen werden. Mit der Greencity an der Allmendstrasse 91–95 entsteht für die Stadt die Möglichkeit, das Land für 100 Jahre im Baurecht zu übernehmen. Das kostet 750 000 Franken pro Jahr. Auf diesem Baufeld soll eine Schulanlage für 22 Klassen entstehen. 15 dieser Klassen wären Sekundarschulklassen, zwei Aufnahmeklassen, eine Klasse der Heilpädagogischen Schule und vier Klassen der SEK3 für Gehörlose. Für den Projektwettbewerb beantragt der Stadtrat 7,5 Millionen Franken, man kann ergo mit Erstellungskosten von 75 Millionen Franken rechnen. In den Erstellungskosten wäre nicht einfach nur ein Schulhaus inbegriffen, sondern natürlich auch eine zentrale Verpflegungsanlage für die Tagesschule, drei Einfachsporthallen und ein Schwimmbad. Bei den Aussenanlagen sieht es problematisch aus in Sachen Platzverhältnisse. Diese entstehen sehr wahrscheinlich auf dem Dach. Es wären zwei Allwetterplätze, die von der Burg Manegg aus einsehbar sind. Ein Rasenspielfeld, wie es normalerweise zu einem Sekundarschulhaus gehört, ist nicht möglich. Dafür reicht der Platz in der Greencity nicht. Die Stadt weicht auf Alternativen aus wie etwa Boulder-Wände oder Street-Work-Out-Geräte, wie man sie aus Venice Beach in Kalifornien kennt. Das Projekt wird eine grosse Herausforderung für Architektinnen und Architekten, die sich darauf bewerben. Die Spreu wird sich vom Weizen trennen. Zwei grosse Themen werden diese Bewerbenden beschäftigen: Zum einen ist das der Lärm, der im Wettbewerb ein zentraler Punkt ist. Direkt neben dem Grundstück verläuft die Allmendstrasse, eine grosse, zwölfspurige Autobahn sowie eine Zuglinie. Zwischen all diesen Elementen ist das Schulhaus eingeklemmt. Man muss die Klassenzimmer so verteilen, dass darin in Ruhe unterrichtet werden kann, ohne durch den Lärm gestört zu werden. Die andere Herausforderung ist die langgezogene Form des Grundstücks. Es muss eine Lösung gefunden werden, wie ein Schwimmbad, drei Einfachsporthallen, zwei Allwetterplätze und all die Klassenzimmer auf diesem langgezogenen Grundstück realisiert werden können. Das ist der Antrag des Stadtrats an Sie. Die Meinung der Mehrheit der Kommission verkünde ich später.

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag und Schlussabstimmung:

Dr. Balz Bürgisser (Grüne): Im Schulkreis Uto braucht es zusätzlichen Schulraum für die Sekundarstufe. Die Stadt will deshalb das Grundstück an der Allmendstrasse 91–95 im Baurecht übernehmen und dort eine grosse Sekundarschulanlage realisieren. Warum ist dieses Areal für eine Schulnutzung völlig ungeeignet? Erstens: Das Schulareal ist eingeklemmt zwischen der dicht befahrenen Allmendstrasse und den Bahngleisen der S4. Im Norden grenzt das Areal unmittelbar an das Viadukt der Autobahn A3 mit einem enormen Verkehrsaufkommen. Das Areal ist also belastet durch Lärm und Feinstaub. Ein Lärmgutachten zeigt, dass der tagsüber geltende Immissionsgrenzwert an drei von vier Hausfassaden überschritten wird und an der vierten – der Ostfassade – wird der Grenz-

wert nur deshalb eingehalten, weil der Bahnlärm gar nicht in die Lärmberechnungen einbezogen wurde. Das ist tatsächlich so. Im Lärmgutachten auf Seite 4 steht: «Gemäss Angaben der Sihltalbahn werden die Grenzwerte für Wohnen eingehalten. Daher wird in der weiteren Berechnung die Bahn nicht berücksichtigt.» Wie kann man nur so blauäugig sein? Wollen wir, dass unsere Jugendlichen im Lärm lernen und spielen? Wollen wir neue Schulhäuser bauen, bei denen wegen der Lärmemissionen kein Fenster geöffnet werden kann? Genau das wird im Schulhaus Höckler der Fall sein. Wir sprechen nicht von einer befristeten Übergangslösung, sondern von einer neuen Schulanlage, in der Jugendliche während der nächsten 100 Jahre zur Schule gehen. So lange läuft nämlich der Baurechtsvertrag. Der zweite Punkt, warum das Areal für eine Schulanlage ungeeignet ist: Es ist ein langer, schmaler Schlauch. Stefan Urech (SVP) hat dies bereits erwähnt. Der oberirdisch bebaubare Bereich des Areals weist eine Länge von 215 Metern auf, seine Breite verkleinert sich von Süden nach Norden von 22 auf 14,5 Meter. Bei diesen Zahlen erschrecken die sportaffinen Kolleginnen und Kollegen und runzeln die Stirn. Diese Arealbreite von 22 Metern ist nämlich so gering, dass keine Doppelsporthalle auf dem Areal Platz findet, geschweige denn eine Dreifachsporthalle, die bei den Vereinen sehr beliebt ist. Es kann auch kein normaler Allwetterplatz realisiert werden. Wie will die Stadt dieses Dilemma lösen? Anstatt einer Dreifachsporthalle sind drei Einfachsporthallen übereinander geplant. Stellen Sie sich das vor. Anstatt zweier normaler Allwetterplätze, die es bei 22 Klassen gemäss kantonalen Richtlinien braucht, sind zwei Mini-Allwetterplätze vorgesehen. Den Schülerinnen und Schülern der Schule Höckler wird also viel zu wenig Freiraum für Spiel und Bewegung zur Verfügung stehen. Dieser Freiraum ist aber enorm wichtig für eine gesunde Entwicklung der Jugendlichen. Zudem können die beiden Allwetterplätze von der Quartierbevölkerung kaum genutzt werden, weil sie sich in luftiger Höhe befinden. Bei der Testplanung befand sich der eine Platz fünf Meter, der andere 25 Meter ab Boden. Der grossen Sekundarschule wird auch keine Rasenspielfläche zur Verfügung stehen und die wenigen begrünten Flächen auf dem Schularreal befinden sich mehrheitlich auf den Hausdächern. Eine trostlose Perspektive. Das Areal ist vielleicht für eine Schraubenfabrik geeignet, aber sicher nicht für eine Schule. Für dieses ungeeignete Schularreal soll die Stadt 750 000 Franken Baurechtszins pro Jahr bezahlen. Damit habe ich die Ablehnung der Grünen begründet. Wir lehnen ab, weil wir eine bildungsfreundliche Partei sind und weil uns optimale Bedingungen zum Lernen enorm wichtig sind. Weil wir auch eine konstruktive Partei sind, lehnen wir aber nicht einfach ab, sondern machen in unserer motivierten Rückweisung Vorschläge, wo der benötigte Raum für die Sekundarschule realisiert werden kann. Nämlich auf bestehenden Schularealen. Im Schulkreis Uto hat es – schön verteilt – bereits fünf Sekundarschulstandorte. Zwei befinden sich – wie das Höckler – im Gebiet Wollishofen und Leimbach, nämlich die Schule Falletsche-Leimbach und die Schule Hans Asper in Wollishofen. In diesem Gebiet erwartet man zwölf zusätzliche Sekundarklassen bis 2030. Wo können diese Klassen konkret untergebracht werden, wenn auf die Schulanlage Höckler verzichtet wird? In der Schulanlage Falletsche-Leimbach können 15 statt wie heute neun Sekundarklassen unterrichtet werden, was durch den geplanten Neubau der Schule Leimbach ermöglicht wird und bereits aufgegleist ist. Auf dem riesengrossen, schönen Areal der Schule Hans Asper Wollishofen im Lee können problemlos 16 bis 18 Sekundarklassen statt wie heute zehn unterrichtet werden. Ein Ersatzneubau der Schule im Lee ist bereits angedacht. Es gibt also Möglichkeiten, um auf bestehenden Schularealen mehr Raum für die Sekundarschule zu schaffen – genügend Raum bis mindestens 2030. Die Überlegungen zeigen: Es ist problemlos möglich, auf den Sündenfall Höckler zu verzichten. Darum bitte ich Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag und Schlussabstimmung:

Stefan Urech (SVP): Wenn Sie jetzt erwarten, dass ich Ihnen sage, dieses sei das beste Grundstück, um eine Schulanlage zu bauen und es sich für eine Sekundarschule super

eigne, dann liegen Sie falsch. Ich habe in meiner Vorstellung der Weisung bereits angesprochen, dass es Probleme gibt, die die Architekten lösen müssen und dass es eine Herausforderung wird. Schlussendlich müssen Sie eine Güterabwägung machen. Sie müssen sich fragen: Was ist die Alternative? Was erhalten wir, wenn wir diesem Rückweisungsantrag zustimmen? Wenn wir die anderen Schulanlagen aufstocken, führt dies erstens zu Megaschulhäusern. Wenn Sie finden, 22 Klassen sei schon relativ viel: Stocken wir die bestehenden Schulhäuser auf, können bis zu oder gar über 30 Klassen in einem Schulhaus entstehen. Ob das pädagogisch sinnvoll ist, weiss ich nicht. Heute haben wir erfahren, dass die Grüne Partei die neue Bildungspartei ist, aber eigentlich trägt sie das Grüne im Namen als Partei für das Grüne und die Freiflächen. Da erstaunt es mich ein wenig: Wenn wir die anderen Schulhäuser aufstocken würden, verlören wir genau diese Freiflächen. Diese müssten überbaut, Boden versiegelt, Insekten verdrängt und Spielraum abgebaut werden. Dagegen kämpfen die Grünen doch bei allen anderen Schulanlagen. Der Punkt mit dem Allwetterplatz in luftiger Höhe: Dieser befindet sich in luftiger Höhe, aber wieso er deswegen für die Bevölkerung nicht zugänglich sein soll, ist mir nicht ersichtlich. Wenn man auf einen Allwetterplatz geht, geht es doch darum, Kalorien zu verbrennen und Sport zu betreiben. Wenn man dafür noch ein paar Stockwerke hinaufgehen muss, um den Allwetterplatz zu erreichen, ist man doch für den Sport schon aufgewärmt. Wir bitten Sie: Folgen Sie dem Stadtrat, dem Präsidenten der Kreisschulpflege Uto, der uns in der Kommission besuchte und betonte, dass es sich um ein essenzielles Puzzlestein der Schulraumplanung in diesem Kreis handelt. Auch wenn es nicht der optimale Standort ist: Ich glaube, mit der heutigen Technik und raffinierten Architekten wird es möglich sein, auf diesem Standort zu unterrichten und Sport zu treiben. Darum bitte ich Sie, der Weisung zuzustimmen und den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Sarah Breitenstein (SP): Die SP-Fraktion teilt die Bedenken der Grünen betreffend des geplanten Gebietes grundsätzlich. Natürlich ist es nicht ideal, ein Schulhaus auf einem schmalen, langgezogenen Grundstück zwischen Bahngleisen und einer stark befahrenen Strasse in der Nähe einer Autobahn zu erstellen. Ganz so schlimm, wie es Dr. Balz Bürgisser (Grüne) darstellte, erachten wir den Ort aber nicht. Immerhin soll das Schulhaus in unmittelbarer Nähe der Wohnüberbauung Greencity entstehen und es wird in diesem Gebiet mit der Zeit wohl lebendiger werden. Wir sehen aber vor allem, dass im Schulkreis Uto und vor allem im Einzugsgebiet Manegg ein dringender Bedarf an Schulraum für Sekundarklassen besteht. Wir sind nicht der Ansicht, dass der Raumbedarf sinnvoll durch die Erweiterung der bestehenden Schulanlagen gedeckt werden kann. Die Schulhäuser im Quartier Wollishofen können auch mit einem Ausbau nicht die notwendigen Klassenzahlen aufnehmen. Das heisst, dass der Bedarf in Wiedikon bei den Schulanlagen Döltzchi und Rebhügel gedeckt werden müsste und dort riesige Schulhäuser entstehen müssten. Man darf auch nicht vergessen, dass der Schulkreis Uto verhältnismässig gross ist. Man kann Schülerinnen und Schüler des Einzugsgebiets Manegg nicht einfach nach Wiedikon in die Schule schicken. Das wäre, wie wenn man die Schülerinnen von Uitikon in der Altstadt bei der Bahnhofstrasse in die Schule schicken würde. Wir befürchten aber vor allem, dass durch die Erweiterung der bestehenden Schulhäuser Rasensportflächen und damit wichtige Grün- und Erholungsräume für die Schülerinnen und Schüler überbaut werden müssten. Das erachten wir als schlechte Option. Zudem soll in der geplanten Schulanlage Höckler auch Schulraum für zwei Aufnahmeklassen, eine Klasse der Heilpädagogischen Schule und Klassen für gehörlose und schwerhörige Schülerinnen und Schüler sowie eine neue Schulschwimmanlage entstehen. Das erachten wir als sehr wertvoll. Insgesamt stehen dem Rückweisungsantrag der Grünen damit strukturelle, planerische und auch pädagogische Gründe entgegen, weshalb wir ihm nicht zustimmen können. Wir sind gespannt, wie die Wettbewerbsteilnehmerinnen mit

den örtlichen Begebenheiten umgehen und sind zuversichtlich, dass trotz der schwierigen Bedingungen ein gutes Projekt möglich ist.

Natalie Eberle (AL): Nicht jedes Schulhaus ist so umstritten wie dieses. Tatsächlich ist dieser Ort nicht ideal – man sieht es auf allen Plänen. Es ist aber auch so, dass die Bevölkerung dort wächst und in Zukunft über 3000 Personen in 1400 neuen Wohnungen wohnen werden, darunter sehr viele Kinder. Man hat bereits ein neues Primarschulhaus gebaut. Zusätzlich ist es ein wichtiger Unterschied, dass hier nicht kleine Kinder an einer solchen Strasse und S-Bahn-Linie zur Schule gehen müssen, sondern Jugendliche aus der Oberstufe. Jugendliche sind sehr mobil und können sich in Pausen oder über den Mittag an andere Orte begeben und sind nicht wie kleine Kinder an Orte gebunden. Wir von der AL weisen darum die Rückweisung der Grünen zurück und unterstützen die Weisung, so wie sie ist.

Yasmine Bourgeois (FDP): Der Schulraum ist knapp in der Stadt Zürich, das wissen wir inzwischen. Ideallösungen können nicht überall gebaut werden und die Stadt tendiert zur eierlegenden Wollmilchsau – mit unzähligen Räumen, Kunst am Bau und dem üblichen «Züri-Finish», statt beim Wesentlichen, Praktischen zu bleiben und bei dem, was eigentlich für den Unterricht nötig ist. Auch das wissen wir. Bei diesem Schulhaus wurde in Anbetracht der Lage und der Form des Grundstücks das Optimum herausgeholt mit einigermaßen zufriedenstellenden Lösungen gemäss aktueller Schulpolitik. Dazu komme ich noch. In Punkto Mehrfachnutzung der Räume könnte nach wie vor mehr geschehen – die Stadt schenkt dem Thema aber immerhin mehr Beachtung. Für das Quartier entsteht ebenfalls ein Mehrwert, weil die Anlagen mitgenutzt werden können. Weil der Schulraum speziell für Sekundarschulen sehr knapp ist in der ganzen Stadt, wird diese Schulanlage dringend benötigt. Zum Rückweisungsantrag der Grünen: Auch die FDP betrachtet den Schulhausbau immer kritisch – ginge es nach uns, hätten wir ganz andere Schulhäuser, nämlich Schulhäuser, die viel stärker auf den Hauptzweck des Unterrichtens ausgerichtet sind. Die Grünen stören sich bei diesem Schulhausprojekt am Lärm. Am Lärm stören wir uns auch, aber an einem anderen als ihr. Wisst ihr, was ein Pamir ist? Das ist ein Gehörschutz, den man im Militär braucht. Diese werden in den Schulen gegen den Lärm verteilt, damit sich die Kinder konzentrieren können – aber nicht gegen den Lärm der bösen Autos, sondern gegen den Lärm im Klassenzimmer. In jedem Klassenzimmer steht eine solche Box. Ich kann die Grünen also beruhigen: Kein Kind wird den Autolärm hören, weil der Lärm im Klassenzimmer sowieso schon zu gross ist. Ein zweiter Punkt in der Begründung ist der mangelnde Platz. Lärm und mangelnder Platz für Pausen und Bewegung. Für genau diese Punkte ist aber eure Bildungspolitik verantwortlich. Eine Bildungspolitik, dank der manchmal chaotische Zustände in den Klassenzimmern herrschen. Dies, weil alle Kinder am Regelunterricht teilnehmen müssen – auch jene, die von diesem Unterricht nichts verstehen und darum auch nicht profitieren. Weil das nicht funktioniert, wollt ihr immer mehr und mehr Personal, das sich um diese Kinder kümmert. All diese Personen, die diese Kinder mit einzelnen, separaten Lernprogrammen berieseln, generieren Unruhe und Lärm im Klassenzimmer. Auch bei den anderen Kindern, die keine Hilfe im Schulstoff brauchen, gehört es heutzutage schon fast zum guten Ton, wenn eine Armada von zusätzlichen Betreuungspersonen im Schulzimmer steht, um sich um die Anliegen der Kinder zu kümmern. Das ist genau der Lärm, den wir nicht wollen. Kinder brauchen ein ruhiges und lernförderndes Klima, kein chaotisches Kommen und Gehen. Wo führt das hin? Genau zu dem, was die Grünen nicht wollen: Durch das viele Personal brauchen wir mehr Absprachen, aufgrund der Absprachen denken die Grünen, es brauche mehr Räume, so dass sie normalerweise – wenn sie das Schulhaus nicht gerade zurückweisen – immer mehr Besprechungszimmer, mehr Duschen oder was weiss ich noch alles fordern. So entstehen diese Kolosse von Schulhäusern, die wir auf die letzten Grünflächen der Stadt hinpflanzen müssen – leider mit immer weniger Pausenflächen für die Kinder. Das ist eure Politik, Grüne und SP. Solche Schulhäuser würde ich

am liebsten auch zurückweisen, weil sie kein bisschen zu einer besseren Bildungsqualität beitragen. Leider ist aber nicht der Zeitpunkt, um Schulhäuser zu verzögern, darum tun wir das auch nicht. Hört also endlich auf, jedes Schulhausprojekt mit ideologischen Anträgen zu torpedieren. Wenn euch die Stadt schon so ein gigantisches Schulhaus hinstellt, das sogar eurer verfehlten Bildungspolitik entspricht, dann nehmt es einfach an.

Stefan Urech (SVP): *Ich habe vorher als Mehrheitssprecher gesprochen, ich möchte noch zwei, drei Worte als Sprecher der SVP verlieren. Ich danke meiner Vorrednerin, ich kann ins gleiche Horn blasen. Ich spreche die Grüne Partei an: Sie handeln absolut widersprüchlich. Erstens: Sie wollen keine Begrenzung des Bevölkerungswachstums, der Zuwanderung, sprich: Es wird wohl oder übel mehr Schulraum brauchen. Zweitens: Sie wollen die totale Niveaudurchmischung. Diese führt dazu, dass es immer mehr Gruppenräume braucht. Warum? Weil die Niveaudurchmischung auf Sekundarstufe nicht funktioniert. Im Schulalltag werden die Niveaus im Unterricht wieder aufgeteilt und die einzelnen Niveaus in den Gruppenräumen unterrichtet. Vor ein paar Monaten habe ich in der Kommissionsitzung gepasst, wir hätten jetzt bald ein Schulhaus mit mehr Gruppenräumen als Klassenzimmern. Et voilà: Wir haben hier ein Schulhaus mit mehr Gruppenräumen als Klassenzimmern – es sind 22 Klassenzimmer und 23 Gruppenräume vorgesehen. Sie sehen: Es braucht als Folge Ihrer Politik mehr Fläche. Als dritter Punkt die flächendeckende Tagesschule, die Sie so unbedingt wollen und in die Sie alle Eltern und Familien mit kürzeren Mittagszeiten, höheren Preisen bei der Abmeldung hineinzwängen möchten. Bei diesem Projekt braucht es schon nur für die Umsetzung der flächendeckenden Tagesschule 766 Quadratmeter für Küchen, Esshallen, Anlieferung und so weiter. Das ist die Fläche von zwei Sporthallen. Was Sie machen, erinnert mich ein wenig an den ewigen Wunsch der nachhaltigen Energiegewinnung – und wenn man dann einen Staudamm für die Stromgewinnung bauen will, gibt es einen Rückweisungsantrag der Grünen. So ist es auch hier: Sie widersprechen sich sinnlos.*

Ernst Danner (EVP): *Es ist interessant, welche Parteien sich alle für den Erhalt von Grünraum eingesetzt haben. Ausgerechnet die Grünen offenbar nicht, dafür alle anderen bis nach rechts. Wir sind von dieser Argumentation nicht sonderlich überzeugt. Als wir den schmalen, zwischen Bahn und Strasse eingeklemmten Streifen in der Greencity – in der wenig Grün besteht – und den Preis dafür sahen, mussten wir sagen: Nein, so geht das nicht. Es ist ein hingepflastertes Schulhaus, bei dem die Kinder nicht mehr nach draussen können. Auch Oberstufenschüler brauchen Freiraum, in dem sie sich bewegen können. Wir können uns nicht vorstellen, dass man das dort machen kann und haben darum grosse Sympathien für den Rückweisungsantrag der Grünen. Dr. Balz Bürgisser (Grüne) hat es gesagt: Es gibt genügend Schulhäuser in der Umgebung, die noch erweiterungsfähig sind und bei denen nicht viel Grünraum für die Erweiterung benötigt würde und besserer Schulraum entstünde. Zum Beispiel das Schulhaus Hans Asper: Das befindet sich zwar auf der anderen Seite des Bergs, 1,7 Kilometer und 50 Höhenmeter entfernt. Das ist mit dem Velo locker machbar. Als ich selbst in die Sekundarschule ging, hatte ich etwa 2 Kilometer bei 40 Höhenmetern. Das gab mit dem Velo nie ein Problem. Stefan Urech (SVP) muss ich in einem Punkt Recht geben: Das aktuelle Schulkonzept hat seine Probleme. Wir von der EVP sind aber nicht der Meinung, dass man die Tagesschulen abschaffen sollte, sondern nur, dass man ehrlich sein sollte. Wir haben es bei der Abstimmung über Tagesschulen vor zwei, drei Jahren gesehen, dass das viel teurer kommt und darum von der EVP Stimmfreigabe beschlossen. Dies, weil wir gesehen haben, dass die Zahlen nicht stimmen und es teurer kommt. Es tut mir fast leid, dass sich das so schnell bestätigt. Man darf aber nicht den Kopf in den Sand stecken und so tun, als erhielte man es gratis, sondern muss das Geld hineinstecken, das es braucht. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag der Grünen Seite zu unterstützen und das Projekt abzulehnen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR André Odermatt: *Ich möchte etwas zur heftigen Kritik von Grünen und EVP sagen. Sie sehen vor allem die Probleme und keine Chancen. Die präsentierten Alternativen sind keine wirklichen Alternativen – sie wurden bereits vorgestellt, weshalb ich nicht nochmals darauf eingehen möchte. Zur Lage des Areals: Diese ist sehr gut. Das sagt das Schulamt, die Immobilien Stadt Zürich (IMMO) und vor allem auch die Kreisschulbehörde, die am nächsten an der Schule dran ist. Mit diesem Sekundarschulhaus kann man ab dem Jahr 2027 den nötigen Schulraum bereitstellen. Das heisst auch: Man kann wieder auf Pavillons verzichten, wieder Grünflächen freispielen und nicht andere Standorte mit Erweiterungen und Pavillons belegen. Das Areal ist auch von allen Seiten gut erreichbar: Zu Fuss von Wollishofen, mit der SZU und es gibt ja noch den famosen Haspelsteg, der die Schule, die auf der anderen Seite im Bau ist, mit dieser Schule verbindet. Wenn man das Areal sieht, stutzt man zuerst. Ein derart langer, schmaler Schlauch: Das kann doch nicht gut gehen. Darauf kann man reagieren mit: «Das geht doch nicht.» Man kann aber auch sagen: «Vielleicht gibt das ganz spezielle Lösungen.» Dies besonders im Hinblick auf die Aussenflächen. Man kann diese auf den Dachflächen machen. Auf einer Kommissionsreise – als es diese noch gab – konnten wir in Holland eine Fläche in luftiger Höhe besuchen, die auch von der Bevölkerung genutzt wird. Ein Rasenspielfeld hat kein Platz, aber die Allmend ist in der Nähe und wir haben andere nutzbare Sportplätze. Es gibt alternative Aussensportanlagen wie Boulderwände, Slacklines, Street-Work-Out-Geräte – diese können gerade für Jugendliche sehr attraktive, moderne Angebote sein. So entsteht vielleicht eine moderne, urbane Schulanlage, die einfach nicht dem gängigen Katalog-Muster entspricht, aber sehr attraktiv werden kann. Noch ein Wort zum Lärm, zu dem noch ein Postulat kommen wird: Das wurde sorgfältig geprüft. Das erste Ziel ist, dass Schülerinnen und Schüler die besten Voraussetzungen zum Lernen haben – ob mit oder ohne Pamir lasse ich mal dahingestellt – und keiner übermässigen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Wir können zeigen, dass das an diesem Standort möglich ist. Die heutige Lärmschutzverordnung gibt uns klare Vorgaben, die wir einhalten. Andere Schulhäuser in der Stadt stehen auch an Strassen. Auch beim Schulhaus Pfingstweid wurde viel diskutiert. Ich glaube, niemand wird heute noch sagen, dort könne man nicht unterrichten, dies sei ein schrecklicher Ort. Es ist ein super Ort, der perfekt funktioniert. Solche Beispiele werden uns in Zukunft häufiger beschäftigen. Diskussionen gibt es auch beim Schulhaus Tüffenwies. Es ist ein wichtiges Thema, das wir sehr ernst nehmen und es wird immer sorgfältig geprüft werden – aus der Stadtverwaltung heraus mit allen involvierten Stellen. Lärmschutz hat oberste Priorität und die Vermeidung an der Quelle ist immer die erste und wichtigste Massnahme. Ich möchte nochmals betonen: Alle Schulräume gehen durch ein Bewilligungsverfahren und müssen alle gesetzlichen Vorgaben erfüllen, so dass die Schülerinnen und Schüler nicht durch Lärm gestört werden. Da müssen wir an die Kreativität von Planern, Architekten und Landschaftsarchitekten glauben und daran, dass im Rahmen eines solchen Projekts gute Lösungen gefunden werden können, die ein gutes, vielleicht etwas anderes Schulhaus hervorbringen, das Areal aufwerten und für das Quartier einen Ort mit Aufenthaltsqualität und somit Mehrwert schaffen. Besten Dank für die Abweisung der Rückweisung, die eigentlich eine Ablehnung der Anlage darstellt. Denn so würde man das Baurecht nicht antreten.*

Rückweisungsantrag

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

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Schulraumbedarf für die Sekundarschule im Schulkreis Uto durch Erweiterungs- oder Ersatzneubauten auf bestehenden Schularealen zu realisieren. Diese Planung soll unverzüglich aufgenommen werden.

Mehrheit: Präsident Stefan Urech (SVP), Referent; Vizepräsidentin Yasmine Bourgeois (FDP), Sarah Breitenstein (SP), Isabel Garcia (GLP), Simone Hofer Frei (GLP), Christian Huser (FDP), Maya Kägi Götz (SP), Ursula Näf (SP), Mark Richli (SP)
Minderheit: Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Referent; Urs Riklin (Grüne)
Enthaltung: Natalie Eberle (AL)
Abwesend: Roger Bartholdi (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 93 gegen 20 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK PRD/SSD beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK PRD/SSD beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit: Präsident Stefan Urech (SVP), Referent; Vizepräsidentin Yasmine Bourgeois (FDP), Sarah Breitenstein (SP), Isabel Garcia (GLP), Simone Hofer Frei (GLP), Christian Huser (FDP), Maya Kägi Götz (SP), Ursula Näf (SP), Mark Richli (SP)
Minderheit: Dr. Balz Bürgisser (Grüne), Referent; Urs Riklin (Grüne)
Enthaltung: Natalie Eberle (AL)
Abwesend: Roger Bartholdi (SVP)

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 94 gegen 19 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Die Stadt übernimmt gestützt auf den am 13. August 2020 öffentlich beurkundeten Baurechtsvertrag ein selbstständiges und dauerndes Baurecht für die Erstellung beliebiger Bauten zu Lasten des Grundstücks Kat.-Nr. WO6602 (Areal Allmendstrasse 91–95) mit einer Dauer von 100 Jahren und einem Baurechtszins von jährlich Fr. 750 000.–.
2. Für die Ausarbeitung eines Bauprojekts mit detailliertem Kostenvoranschlag für den Neubau der Schulanlage Höckler auf dem Areal Allmendstrasse 91–95, 8038 Zürich, wird der vom Stadtrat am 21. Oktober 2020 mit STRB Nr. 946/2020 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 700 000.– um Fr. 6 800 000.– auf Fr. 7 500 000.– erhöht.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3571. 2020/408

Weisung vom 23.09.2020:

Finanzdepartement, Kongresshaus-Stiftung, Kenntnisnahme Geschäftsbericht 2019

Antrag des Stadtrats

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht 2019 (Beilage, Fassung April 2020) der Kongresshaus-Stiftung wird zur Kenntnis genommen.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferentin:

Christine Seidler (SP): *Ich picke für eine kleine Tour d'Horizon die wichtigsten Punkte heraus. Ende Januar 2019 wurde der Projektausschuss, bestehend aus der ARGE Boesch Diener und dem Amt für Hochbauten, das mit der Bauherrenvertretung beauftragt war, darüber informiert, dass bei der Neubeurteilung Kostenrisiken in zahlreichen Positionen gefunden wurden. Diese Geschichte ist hinlänglich bekannt und führte dazu, dass 270 Positionen mit 9,6 Millionen Franken Kostenfolgen 12,5 Millionen Franken Reserven gegenüberstanden. Das führte dazu, dass man die Eröffnung verschieben und dem Gemeinderat eine Krediterhöhung von 9,6 Millionen Franken beantragen musste, wie auch weitere 3,7 Millionen Franken an die Tonhallengesellschaft für die zusätzlich anfallenden Kosten aufgrund der Verschiebung der Eröffnung. Wir haben dem am 2. Oktober 2019 zugestimmt. Seltsam mutet an, dass beim Punkt «aussergewöhnliche Ereignisse» im Lagebericht steht: «Im Berichtsjahr 2019 gab es keine aussergewöhnlichen Ereignisse.» Das ist ein wenig grenzwertig. Ein wichtiger Punkt in Bezug zur Mehrwertsteuer besteht: Im Jahr 2017 stellte die Kongresshaus-Stiftung der eidgenössischen Steuerverwaltung den Antrag, dass ihr das volle Vorsteuerabzugsrecht auf die Investition im Umfang von 165 Millionen Franken zu gewähren sei. Die Steuerverwaltung lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass es sich um ein Dotationskapital und eine Subvention der Stadt Zürich handle. Die Kongresshaus-Stiftung hat das vor das Bundesverwaltungsgericht gezogen, bei dem die Stiftung Beschwerde einreichte. Das steht nicht mehr im alten Geschäftsbericht, aber erfreulich ist, dass das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2020 der Kongresshaus-Stiftung Recht gab, was einen erquicklichen Batzen zugunsten der Kongresshaus-Stiftung ausmacht. Ich komme nun zu einem besonderen Extra: Im Punkt 9 des Geschäftsberichts steht das Thema Nachhaltigkeit. Beim Thema Nachhaltigkeit wird ausgeführt, dass das für die Kongresshaus-Stiftung eine wichtige Rolle spiele und ein wichtiges Thema sei. Die Umsetzung der Nachhaltigkeit besteht darin, dass der Stiftungsrat mit dem Velo oder dem Tram zur Sitzung komme. Es darf nicht überraschen, dass die Geschäftsprüfungskommission (GPK) hier einhellig der Meinung war, dass diese Haltung freundlich gesagt zwar nett, aber doch etwas antiquiert sei und heute nicht mehr in einem Geschäftsbericht ein ausgewiesener Beitrag zur Nachhaltigkeit darstellen kann. Die Mehrheit hat lediglich ein müdes Lächeln dafür übrig. Entsprechend hat die GPK zurückgemeldet, dass durchaus mehr Potenzial und Möglichkeiten bestehen, Nachhaltigkeit umzusetzen – beispielsweise in der Gastronomie oder in der Bauweise – und dass wir diesbezüglich in den kommenden Jahren mehr erwarten. Dessen unbenommen beantragt Ihnen die GPK unter Ausschluss des Referendums den Geschäftsbericht 2019 der Kongresshaus-Stiftung zur Kenntnis zu nehmen.*

Schlussabstimmung

Die GPK beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der GPK mit 93 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Unter Ausschluss des Referendums:

Der Geschäftsbericht 2019 (Beilage, Fassung April 2020) der Kongresshaus-Stiftung wird zur Kenntnis genommen.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 14 der Gemeindeordnung

3572. 2020/430

Weisung vom 30.09.2020:

Liegenschaften Stadt Zürich, Hirschengraben 18a, 20, 20a, 8001 Zürich, Gesamtinstandsetzung, Umbau und Umnutzung, Investition

Antrag des Stadtrats

1. Für die Instandsetzung und den Umbau des Ensembles «Haus zum Kiel» wird eine Investition von Fr. 13 305 000.– (einschliesslich Reserven) bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderungen des Zürcher Index der Wohnbaupreise zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2020) und der Bauausführung.
2. Zur Finanzierung der werterhaltenden Massnahmen wird eine Entnahme aus dem Liegenschaftensfonds des Teilportfolios Gewerbe im Finanzvermögen von Fr. 3 991 500.– bewilligt. Die Entnahmesumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Zürcher Index der Wohnbaupreise zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2020) und der Bauausführung.
3. Die Zuordnung der Liegenschaft zu den speziellen Wohnobjekten i. S. v. Art. 2^{septies} Abs. 4 GO nach der Bauvollendung wird genehmigt.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Schlussabstimmung:

Dr. Pawel Silberring (SP): *Aktuell wird das Haus zwischengenutzt und soll neu ein Wohnhaus werden, das im Finanzvermögen der Stadt verbleibt. Der Grund für diesen Verbleib ist, dass es für eine Wohnnutzung im Sinne des Wohnbauartikels zu teuer wird. Das Haus soll nach dem Umbau aussen praktisch gleichbleiben, wie es heute ist. Es ist durch die Denkmalpflege geschützt – zum Teil regional, zum Teil kommunal – und soll darum die Aussenansicht beibehalten. Innen wird es beinahe komplett umgebaut und erhält neu im Gebäude Nummer 20 sechs Wohnungen mit 3,5- und 4,5-Zimmer-Wohnungen, ein Mansardenzimmer im Dachgeschoss und im Erdgeschoss ein Gewerbe- und ein Festsaal. Die anderen Gebäude 18a und 20a beherbergen eine 2,5-, wie auch eine 3,5-*

Zimmer-Wohnung mit Veranda. So gewöhnlich das klingt, müssen wir doch zur Kenntnis nehmen, dass diese Gebäude vermutlich nicht kostendeckend vermietet werden können. Die jährlichen Umbaukosten betragen gemäss Voranschlag ungefähr 562 500 Franken, der geschätzte Ertrag liegt bei 510 000 Franken. Dabei wird mit einem Ertrag durch die Gewerberäume von 93 000 Franken pro Jahr gerechnet, die Wohnungen sollen etwa 417 000 Franken einbringen. Die Differenz von ungefähr 52 000 Franken bleibt der Stadt voraussichtlich als Belastung erhalten – eine Belastung, die wir akzeptieren müssen, wenn wir das Gebäude weiterhin als städtischen Zeitzeugen behalten wollen.

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag und Schlussabstimmung:

Hans Dellenbach (FDP): *Unbestritten ist das «Haus zum Kiel» ein interessanter Zeitzeuge des Zürichs im frühen 18. Jahrhundert. Es ist ein Bijou am Rande der Altstadt, das zwar an der stark befahrenen Hirschengrabenstrasse liegt, aber es ist nicht grundlos im Inventar der Denkmalpflege. Es hat einen wunderschönen, barocken Musiksaal, einen Salon im Erdgeschoss und ein paar schöne Wohnungen im Obergeschoss. Unbestritten ist sicher auch der grosse Renovationsbedarf. Die Zwischenböden biegen sich bis zu 35 Zentimeter durch, die Rede ist von «teilweiser Einsturzgefahr». Gegenwärtig sind mehrere Räumlichkeiten unbenutzbar und in der Haustechnik besteht erheblicher Handlungsbedarf. Es stellt sich höchstens die Frage, warum die Stadt, die seit 1932 Eigentümerin ist, so lange mit der Renovation zugewartet hat, bis man mit Notstelzen die Böden unterstützen muss. Es ist eigentlich klar, dass heute Renovationen gemacht werden müssen und dass diese Renovation und der Umbau ins Geld gehen – vor allem, wenn man den Denkmalschutz berücksichtigen muss. Es ist für die Minderheit aber auch klar, dass die Stadt in diesem Fall nicht alles unternommen hat und weiterhin unternimmt, um nicht nur das Beste für das Gebäude, sondern auch das Beste für die Steuerzahler zu finden. Hat man im linken Zürich zum Beispiel versucht, das Haus zu verkaufen? Gott bewahre. Wahrscheinlich hat man über die Option kurz nachgedacht und dann ein wenig gelacht und sich weiter über die Umbaupläne gebeugt. Dann merkte man, dass der Umbau und die Renovation so teuer werden, dass die Kosten am Schluss zu hoch sind, um sie über die Mieten wieder hereinholen zu können – obschon die Mieten horrend hoch sind. Dann kratzte man sich am Kopf, machte sich auf die Suche nach Geldtöpfen – und fand diese sogar. Man nahm nämlich 4 Millionen Franken aus einem Liegenschaftsfonds, wodurch rund ein Drittel der Renovations- und Umbaukosten mal eben verschwand. Billiger wird es zwar nicht, aber man sieht den gemachten Verlust wenigstens nicht mehr. Wenn man dann bei der Berechnung der kalkulatorischen Kostenmiete auch noch grosszügig auf den Einschuss von Reserven verzichtet und nur das Minimum annimmt, hat man am Schluss «nur» noch einen Verlust von 52 000 Franken pro Jahr. Nach 30 Jahren macht das gerade mal anderthalb Millionen Franken aus, was im linken Zürich nur noch eine Rundungsdifferenz darstellt. Die Minderheit der Spezialkommission Finanzdepartement (SK FD) wollte sich dieser abenteuerlichen Kalkulation nicht anschliessen und überlegte sich, wie man es besser machen könnte. Wir haben eine Lösung gesucht, die der Stadt Einnahmen gebracht hätte statt Ausgaben. Man hätte den Stadtrat durch die Rückweisung aufgefordert, eine Lösung zu suchen, bei der sich interessierte Gruppen von Privaten melden können, um das Land im Baurecht mit dem Gebäude zu übernehmen, um im denkmalgeschützten Gebäude selbstbenütztes Wohneigentum einzurichten. Wir haben sogar gesagt, dass bei dieser Baurechtvergabe folgende Idealmerkmale dieser privaten Gruppierungen zum Tragen kommen sollten: Man sollte Familien oder Alleinerziehende mit Kindern berücksichtigen; Familien, die schon länger in der Stadt wohnen; Leute mit mittlerem oder tiefem Einkommen; limitierte Eigenmittel – und so weiter. Die Stadt wäre so weiterhin Eigentümerin des Landes und des Gebäudes geblieben, hätte aber nicht mehr 13 Millionen Franken in die Renovation einschliessen müssen und stattdessen Geld aus dem Baurechtzins erhalten. Private wären unserer Meinung nach ausserdem in der Lage gewesen, billiger zu bauen, weil diese einen Anreiz haben, möglichst günstig zu*

bauen, wenn sie für den Eigenbedarf bauen. Anstatt Kosten hätte die Stadt so Einnahmen gehabt und anstelle der regelmässigen Mieterwechsel hätte man langfristige Eigentümer drin gehabt. Die Minderheit ist der Meinung, dass der Staat die Finger von dem lassen soll, was Private besser und billiger machen können – insbesondere dann, wenn für den Staat ansonsten ein Verlust resultiert. Leider haben in der SK FD jene Parteien die Mehrheit, die ohne Rücksicht auf Verluste ihre Ideologie durchziehen. Ich vertrete auch gleich die Meinung der FDP und warum wir nach dieser Rückweisung die ganze Weisung ablehnen werden. Ich bin sicher, dass der Wahlkampf zu den im nächsten Jahr anstehenden Wahlen beginnt und der Aufwandüberschuss im Budget dann zum Thema werden könnte. Die Medien könnten auf die bürgerlichen Parteien zukommen und fragen: Wo wollt ihr sparen? Hier, liebe Medien, ist ein sehr gutes Beispiel, wo man sehr viel sparen könnte. Anstatt 13 Millionen Franken zu investieren könnte man wahrscheinlich mehrere Millionen Franken erhalten, wenn man das Gebäude verkauft hätte.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag:

Dr. Pawel Silberring (SP): Die Mehrheit, also die linken Parteien des Gemeinderats – und auf die EVP hoffe ich noch – ist der Meinung, dass die Stadt auch im Niederdorf Wohnungen halten sollte. Dies gerade dort, wo die Spekulation am heftigsten ausschlägt und wo die Denkmalpflege am aktivsten sein muss. Wir freuen uns nicht über die Belastung der Kasse, aber wir betrachten das als wichtige und richtige Investition der Stadt in einer Gegend, die ansonsten von sehr teuren Wohnungsangeboten geprägt ist – noch teurer als hier geplant. Die Mehrheit nimmt die Vorlage an und lehnt den Rückweisungsantrag der FDP ab. Eine Rückweisung, mit dem Auftrag, diese Häuser zu verkaufen oder im privaten Baurecht abzugeben – mit was für Nebenbedingungen auch immer – würde dazu führen, dass die Stadt auf ihre Mitwirkungsmöglichkeiten weitgehend verzichtet. Dass die Privaten wesentlich billiger renovieren könnten im Rahmen, der durch die Denkmalpflege vorgegeben wird, glauben wir nicht, denn die Stadt hat ihr Renovationsangebot in einem Wettbewerb ermittelt. Die Privaten könnten nur die Nutzung der Wohnungen freier gestalten – zum Beispiel durch spekulative Nutzungen, wenn man einmal festgestellt hat, dass die wirklich unüblichen Nebenbedingungen des Rückweisungsantrags nicht einhaltbar sind. Die Mehrheit lehnt darum den Rückweisungsantrag ab und stimmt dem Antrag des Stadtrats zu.

Weitere Wortmeldungen:

Julia Hofstetter (Grüne): Das «Haus zum Kiel» ist als Vertreter der barocken Baukultur ein Verbindungsglied zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Die Grünen stimmen der Instandsetzung und auch der Zuordnung der Liegenschaft zu der in der Gemeindeordnung definierten Kategorie «spezielle Wohnobjekte» zu. Wir sind der Meinung, dass das «Haus zum Kiel» durchaus seinen Platz im Portfolio der städtischen Liegenschaften haben darf und soll. Der Musiksaal zum Beispiel ist einer von lediglich zwei Zeugnissen der kunstgeschichtlich bedeutenden Arbeit von Valentin Sonnenschein. Er hatte sich mit diesem heiter-fröhlichen Raum den Rang des bedeutendsten, frühklassizistischen Plastiklers der Schweiz gesichert. Die Gesamtinstandsetzung hat ihren Preis und das können wir so akzeptieren. Gerne stimmen wir dem AL-Postulat zu, die Vermietung der Räumlichkeiten im Erd- und Untergeschoss an eine kulturelle oder gemeinnützige oder auf jeden Fall nicht-kommerzielle Nutzung zu bevorzugen – das tut dem Quartier gut.

Patrick Maillard (AL): Die AL nimmt die Vorlage ebenfalls an. Allerdings sind wir sehr kritisch. Den FDP-Vorschlag lehnen wir ab, weil wir überzeugt sind, dass Private nicht wesentlich billiger bauen können und das schöne Ziel, dort günstige Familienwohnungen bauen zu können, halten wir für unrealistisch. Dr. Pawel Silberring (SP), auch wir sind dafür, dass die Stadt in der Altstadt Wohnungen hält, allerdings lieber günstige Wohnungen

und nicht unbedingt Luxuswohnungen von 5500 Franken pro Monat und mehr. Das Haus zum Kiel ist von aussen zwar ein Schmuckstück der Baukulturgeschichte, aber innen ist es marode und stark renovationsbedürftig. Die AL steht der Entwicklung in der Altstadt kritisch gegenüber. Die Mieten werden immer wie exorbitanter und können bald nur noch von Leuten mit hohem Einkommen bezahlt werden. Eine Ausnahme bilden vielleicht die Wohnungen, die der Stadt gehören. Dass die Stadt nun aber in der Altstadt auch Wohnungen im Luxussegment anbieten will, ist nicht in unserem Sinne. Wir haben in der Kommission nachgefragt, wie viele Liegenschaften mit höchstpreisigen Wohnungen der Staat besitzt. Es sind 16 Gebäude. Das ist im Gesamtportfolio der Stadt doch sehr wenig. So etwas soll also eine Ausnahme bleiben, was uns von Seiten Stadt und STR Daniel Leupi versichert wurde. Allerdings ist dies schon das zweite Gebäude in der Altstadt in-nerhalb relativ kurzer Zeit – nach dem Rechwerk – in dem Luxuswohnungen entstehen. Wir haben auch nachgefragt, was für einen Mietzins die Kostenmiete ergeben würde. Diese wäre tatsächlich nochmals 10 Prozent teurer als die jetzt schon horrenden Mieten. Wie gesagt: Wir sprechen hier von 5500 Franken für eine 4,5-Zimmer-Wohnung. Die teure Lage und die aufwändige Renovation – die auch den Auflagen des Denkmalschutzes geschuldet sind – haben uns zum Schluss gebracht: Da lässt sich nicht kostengünstig bauen. Das «Haus zum Kiel» ist zudem an exponierter und sehr lärmiger Lage und für Familien mit Kindern ungeeignet. Diese Wohnungen sind eigentlich nur für gutbetuchte Fans des Wohnens in historischen oder fast schon musealen Gebäuden geeignet. Das Konzept der Stadt lautet hier also etwas überspitzt formuliert: Wir sanieren ein Haus und lassen uns die Kosten dann über den Mietzins von Privaten bezahlen.

Maria del Carmen Señorán (SVP): Dass die Liegenschaft saniert werden muss, ist unbestritten. Wir stören uns jedoch daran, dass mit Steuergeldern eine Liegenschaft für 13 Millionen Franken saniert werden soll und auch mit Mieten im Luxussegment nicht kostendeckend, sondern sogar mit einem jährlichen Verlust von 52 000 Franken betrieben werden soll. Bis zur nächsten Gesamtinstandsetzung sind das ca. 1 Million Franken. Das der jährliche Verlust ebenfalls mit Steuergeldern finanziert wird, muss ich eigentlich gar nicht erwähnen. Dass die Stadt Zürich nicht mit der Privatwirtschaft und deren Wirtschaftlichkeitsüberlegungen verglichen werden kann, ist uns klar. Aber dass man nicht einmal mindestens auf den Gedanken kommt, dieses Objekt allenfalls auf dem Markt zu verkaufen, bevor man ein Verlustgeschäft tätigt, ist für uns unbegreiflich. Bei den Fragen in der Kommission hatte man den Eindruck, dass die Überlegung eines Verkaufs nicht einmal im Entferntesten in Betracht gezogen wurde. Das Gebäude sei denkmalgeschützt und man betrachte es als Aufgabe der Stadt Zürich, es zu wahren. Die Strategie der Stadt ist, Liegenschaften nicht zu verkaufen, sondern im Baurecht abzugeben. Dass ein Privater ebenfalls denkmalgeschützte Häuser erwerben könnte, beziehungsweise möchte, ist anscheinend für das Finanzdepartement vollkommen utopisch. Angenommen, die Stadt hätte wirklich versucht, das Objekt auf dem Markt zu verkaufen, aber keinen Käufer gefunden – was im begehrtesten Kreis der Stadt oder gar des Landes eher unwahrscheinlich ist – würde man doch als wirtschaftlich denkendes Unternehmen versuchen, die Investitionskosten so zu reduzieren, dass es mindestens kostendeckend vermietet werden kann. Aber auch das wurde nicht für nötig befunden. Am liebsten hätten wir von der SVP es, wenn das Objekt verkauft würde. Aber um die aktuelle Immobilienstrategie der Abgabe im Baurecht zu respektieren, wollen wir das Geschäft mit dem vorher vorgestellten Rückweisungsantrag der FDP an die Liegenschaft Stadt Zürich zurückgeben, um einen privaten Baurechtsnehmer zu finden. Wir wollen so privaten, mittelständischen Zürchern mit Kindern – vor allem auch Alleinerziehenden – die Möglichkeit geben, sich in der Stadt Zürich auch ein Eigenheim leisten zu können. Dass wir dem Begleitpostulat GR Nr. 2021/31 der AL mit der Aufforderung, Gewerberäume nicht kostendeckend zu vermieten, nicht zustimmen können, ist aus diesem Votum sicher auch klar hervorgegangen. Wir danken für Ihre Zustimmung zum Rückweisungsantrag.

Martina Zürcher (FDP): Die FDP hat gerne Zahlen und Fakten – vor allem, wenn es ums Wohnen geht. Beim Votum von Dr. Pawel Silberring (SP) sind wir aufgesprungen, als dieser sagte, man müsse zustimmen, dass die Stadt im Kreis 1 Wohnungen hält. Auf Open Data der Stadt Zürich sieht man: Ende 2019 hielt die Stadt im Kreis 1 818 Wohnungen. Es bliebe also noch die eine oder andere Wohnung erhalten, selbst wenn diese Liegenschaft nicht mehr der Stadt gehören würde.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

STR Daniel Leupi: Zur Frage, ob man das Gebäude verkaufen solle, wie das von bürgerlicher Seite vorgebracht wurde: Ich erinnere mich daran, dass sich auch die Bürgerlichen am Widerstand gegen das Vorhaben beteiligten, die Liegenschaft Hägi in Mettmenstetten an die Meistbietenden zu verkaufen. Es ist fraglich, ob die FDP tatsächlich an die Meistbietenden verkaufen möchte. Sie erbrachte den Tatbeweis diesbezüglich hier drin nicht. Des Weiteren besteht hier drin eine erdrückende Mehrheit gegen den Verkauf von städtischen Liegenschaften, auch wenn diese wie im konkreten Fall nicht viel zur Erfüllung städtischer Ziele beitragen. Die Gemeindeordnung sieht die Kostenmiete vor allem für sozial Schwächere vor und die suchen wir hier nicht unbedingt. Aber die Stadt hat ein historisches Erbe zu vertreten und mit dem Gebäude gegenüber besteht ein gut spielendes Ensemble. Dies erklärt auch die Jahre, in denen nicht saniert wurde, denn es konnte während der Sanierung ihres Gebäudes von Pro Helvetia genutzt werden. Es gibt also gute Gründe. Weiter lässt mich das Votum der AL etwas ratlos zurück. Hier entstehen nicht Luxuswohnungen in dem Sinne, dass zuvor günstige Wohnungen bestanden hätten, die nun zu Luxuswohnungen umgebaut werden. Gebäude, die so hochgradig geschützt sind, können Sie nicht günstig sanieren. Ansonsten müsste die klare Forderung kommen, einen entsprechenden Abschreibungsbeitrag zu machen. Aber der wäre dann sehr happig und die AL hat in der Vergangenheit bewiesen, dass sie diese Abschreibungen nicht machen will. Es ist an dieser Lage schlicht nicht möglich für das Publikum, das die AL gerne möchte, Wohnungen zu schaffen – da muss man ehrlich sein und nicht Dinge gegeneinander ausspielen. Das ist ein altes Gebäude, die Kosten sind hoch und entsprechend werden auch die Mietzinsen hoch sein. Aber auch die Leute, die dort drin wohnen, sind Einwohnerinnen und Einwohner dieser Stadt und ein Teil des Stadtlebens. Deshalb ergibt das Vorhaben für den Stadtrat Sinn, auch wenn die Kosten zu Fragezeichen führen können.

Rückweisungsantrag

Die Mehrheit der SK FD beantragt Ablehnung des nachfolgenden Rückweisungsantrags.

Die Minderheit der SK FD beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Der Stadtrat hat dem Gemeinderat eine Weisung vorgelegt, die für die Instandsetzung und den Umbau des Ensembles «Haus zum Kiel» eine Investition von Fr. 13 305 000.– (einschliesslich Reserven) vorsieht. Zur Finanzierung der werterhaltenden Massnahmen soll ausserdem eine Entnahme aus dem Liegenschaftsfonds des Teilportfolios Gewerbe im Finanzvermögen von Fr. 3 991 500.– bewilligt werden.

Stattdessen fordern wir den Stadtrat auf, das städtische Land am Hirschengraben 18a, 20 und 20a (Kat.-Nr. AA3280) einem interessierten Konsortium von privaten Käufern im Baurecht zur Verfügung zu stellen, um im denkmalgeschützten Haus selbstbewohnte Eigentumswohnungen zu erstellen. Bei der Vergabe des Baurechts soll jenes Konsortium den Zuschlag erhalten, das folgenden Idealmerkmalen am nächsten kommt:

- Familien oder Alleinerziehende mit minderjährigen Kindern im selben Haushalt
- Schweizer Bürger
- Wohnsitz seit mindestens 2 Jahren in der Stadt
- Steuerbares Einkommen unter Fr. 150 000.– pro Jahr/Haushalt
- Limitierte Eigenmittel
- Anzustreben ist eine möglichst gute Belegung der Wohnungen (ähnlich den Vorgaben für den gemeinnützigen Wohnungsbau)

Mehrheit: Dr. Pawel Silberring (SP), Referent; Präsident Simon Diggelmann (SP), Urs Helfenstein (SP), Julia Hofstetter (Grüne), Luca Maggi (Grüne), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Anjushka Früh (SP), Vera Ziswiler (SP)

Minderheit: Hans Dellenbach (FDP), Referent; Vizepräsidentin Maria del Carmen Señorán (SVP), Përparim Avdili (FDP), Isabel Garcia (GLP), Martin Götzl (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 61 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–3

Die Mehrheit der SK FD beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–3.

Die Minderheit der SK FD beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–3.

Mehrheit: Dr. Pawel Silberring (SP), Referent; Präsident Simon Diggelmann (SP), Urs Helfenstein (SP), Julia Hofstetter (Grüne), Luca Maggi (Grüne), Patrik Maillard (AL), Florian Utz (SP) i. V. von Anjushka Früh (SP), Vera Ziswiler (SP)

Minderheit: Hans Dellenbach (FDP), Referent; Vizepräsidentin Maria del Carmen Señorán (SVP), Përparim Avdili (FDP), Martin Götzl (SVP)

Enthaltung: Isabel Garcia (GLP)

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 65 gegen 34 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Instandsetzung und den Umbau des Ensembles «Haus zum Kiel» wird eine Investition von Fr. 13 305 000.– (einschliesslich Reserven) bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderungen des Zürcher Index der Wohnbaupreise zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2020) und der Bauausführung.
2. Zur Finanzierung der werterhaltenden Massnahmen wird eine Entnahme aus dem Liegenschaftsfonds des Teilportfolios Gewerbe im Finanzvermögen von Fr. 3 991 500.– bewilligt. Die Entnahmesumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Zürcher Index der Wohnbaupreise zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (1. April 2020) und der Bauausführung.
3. Die Zuordnung der Liegenschaft zu den speziellen Wohnobjekten i. S. v. Art. 2^{septies} Abs. 4 GO nach der Bauvollendung wird genehmigt.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3573. 2021/31

Postulat von Patrik Maillard (AL) und Andrea Leitner Verhoeven (AL) vom 20.01.2021:

Vermietung der Räumlichkeiten im Erd- und Untergeschoss des «Haus zum Kiel» zu einem fairen und nicht kostendeckenden Mietpreis

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

***Patrik Maillard (AL)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3493/2021): Ich nutze die Gelegenheit, die Ratlosigkeit von STR Daniel Leupi ein wenig zu klären. Die AL hat sich dezidiert für diese Vorlage ausgesprochen, allerdings haben wir die kritische Haltung gegenüber Luxuswohnungen eingebracht. Aus meiner Sicht sind es Luxuswohnungen, aber es ist klar, dass das Gebäude schlicht zu teuer ist, um es kostengünstig zu vermieten. Zum Begleitpostulat: Die AL verfolgt damit das Ziel, die Räume im Untergeschoss und im Keller nicht wie vom Stadtrat vorgeschlagen an gewinnorientiertes Gewerbe zu vermieten, sondern an nicht-kommerzielle Organisationen, Vereine oder auch Einzelpersonen. Hier soll die Stadt also auf die kostendeckende Miete verzichten und preisgünstig vermieten. Die Altstadt wird immer mehr zu einem Luxusviertel. Günstige Mieten sind selten und die Lage ist vermehrt nur noch für Ketten oder bekannte Labels attraktiv. Die kleinen Gewerbetreibenden werden vertrieben, genauso wie die Mieterinnen und Mieter mit geringem oder mittlerem Einkommen. Wenn jetzt im «Haus zum Kiel» die Gewerberäume ebenfalls an kommerziell orientierte Unternehmen vermietet werden sollen, fördert das nach unserem Erachten die schleichende Verödung der Innenstadt. Es sind sehr schöne Räume, die man gerne auch der Öffentlichkeit zumindest teilweise zugänglich machen sollte. Warum soll der Saal im Untergeschoss, der bis zu 100 Personen fasst, ausschliesslich privat genutzt werden für Steh-Apéros oder Privatkonzerte in erlauchtem Kreis? Das schmucke Musikzimmer im Erdgeschoss nur als repräsentatives Besprechungszimmer oder als Präsentationsraum? Diese Räume möchten wir öffnen für Veranstaltungen und als Begegnungs- und Versammlungsort für beispielsweise kulturelle Organisationen, NGOs oder soziale Bewegungen wie die Klimajugend oder die Grauen Panther. Wir fordern mit diesem Postulat nicht die Nutzung durch bestimmte Organisationen, aber auf jeden Fall soll dort eine nicht-kommerzielle und gemeinnützige Nutzung möglich sein. Unserer Meinung nach trägt dies zur Belebung der Altstadt bei, auch wenn das nicht das Problem der Verdrängung löst. Auch sind wir der Ansicht, dass die Stadt durch die Vermietung der Wohnungen gutes Geld generiert und es nicht nötig hat, auch die genannten Räume an das Gewerbe zu vermieten, dass sich derart hohe Mieten leisten will und kann. Natürlich würde ein solches Konzept der Stadt nicht ganz aufgehen, die teure Sanierung komplett durch Private zu refinanzieren. Aber wir sehen im Niederdorf, wohin es führt, wenn in der Innenstadt nur nach Marktpreisen in einem total überhitzten Markt vermietet wird. Waren Bewohnerschaft und Ladenlokale früher durchaus durchmischt, haben wir heute immer mehr für die meisten unbezahlbare Wohnungen, Geschäfte für Luxusartikel oder Show-Rooms für die neusten Gadgets. Wir sehen die Bedenken der Stadt nicht, wonach sich durch die gemeinsame Nutzung des Flurs Konflikte mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des «Haus zum Kiel» ergeben könnten. Wir sagen nicht, es solle ein Death-Metal-Fanklub in den Keller einziehen. Da kommt man sicherlich aneinander vorbei, genauso, wie wenn jenes Gewerbe einzöge, dass die Stadt will. Die AL bittet Sie, diesem Postulat zuzustimmen und damit eine gewisse Belebung des Quartiers durch eine nicht-gewinnorientierte Nutzung zu beschliessen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

STR Daniel Leupi: *Wir lehnen dieses Postulat ungern ab, da wir die Grundanliegen teilen, die Patrik Maillard (AL) hier präsentierte. Das zeigt sich auch im vielfältigen Engagement der Stadt als Liegenschaftsbesitzerin in der Altstadt, indem wir beispielsweise einen Quartierladen mit einem Angebot für den täglichen Bedarf mit einem sehr tiefen Mietzins ermöglichen. Es ist uns wichtig, dass das Quartier lebendig bleibt. Es ist in diesem Sinn auch keine Finanzfrage, weshalb wir das Parterre so vermieten wollen, indem wir das Maximum herausholen möchten, sondern schlicht der Substanz des alten Gebäudes geschuldet. Der Eingang ist das Eine – da könnte man noch darüber diskutieren, obwohl man ganz allgemein versucht, diesen zu trennen, da er sonst Konflikte bergen könnte. Aus meiner Sicht ist es aber in erster Linie eine Frage des Schallschutzes. Natürlich ist es nicht die Idee, einen Klub darin zu platzieren, aber sobald man Veranstaltungen mit Publikum durchführt, kann man den Schallschutz mit den alten Holzböden nicht gewährleisten. Wir haben das angeschaut. Es ist nicht vertretbar, oben Wohnungen – die ein Stück weit auch Familienwohnungen sind – zu platzieren, und unten Veranstaltungen zu ermöglichen, die bis 22 Uhr dauern und Lärm verursachen. Das beisst sich und darum haben wir uns schweren Herzens für die vorliegende Nutzung entschieden. Veranstaltungen und Wohnungen bergen sowieso schon Probleme, aber diese im gleichen, denkmalgeschützten Gebäude zu haben, geht leider nicht. Daher bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

Hans Dellenbach (FDP): *Aufgrund meines vorherigen Votums ist es klar, dass die FDP dieses Postulat ablehnt. Es gibt finanzielle, aber auch praktische Gründe dafür. Patrik Maillard (AL) sagte, dass die Stadt auf kostendeckende Mieten verzichten sollte. Das tut sie ja schon gemäss der Weisung. Wir machen bereits einen Verlust von 50 000 Franken im Jahr. Und auch dieser Betrag steht nur so in der Weisung, weil man nicht richtig rechnet. Es wird Geld aus dem Liegenschaftsfonds genommen und Reserven nicht einplant. Würde man richtig rechnen, hätte man einen Verlust von 135 000 Franken pro Jahr über 30 Jahre. Nun kommt die AL und sagt, man solle auf einen Teil der Mieteinnahmen verzichten, bei denen 93 000 Franken im Jahr geplant sind. Wenn diese 93 000 Franken pro Jahr auch noch gefährdet sind, kommen wir auf über 200 000 Franken Verlust pro Jahr. Die AL sagt, die Stadt solle zu einem fairen Mietpreis vermieten. Ich frage: fair für wen? Fair für die der AL genehmen Organisationen oder fair für alle, für den Steuerzahler, der das bezahlen muss und dem gegenüber wir auch ein wenig fair sein sollten? Das sind die finanziellen Gründe und dann gibt es noch die praktischen Gründe, die STR Daniel Leupi bereits angetönt hat. Zusätzlich darf man nicht vergessen, dass 200 Meter vom Gebäude entfernt das Zentrum Karl der Grosse steht, in dem ebenfalls günstige Räume bestehen. Das ist praktisch um die Ecke.*

Renate Fischer (SP): *Es wird nicht das letzte Mal sein, dass wir hier im Rat über die sinnvolle Nutzung städtischer Liegenschaften diskutieren – insbesondere, wenn gesetzliche Auflagen den Umbau oder die Renovation derart verteuern wie jetzt der Denkmalschutz. Das führt dazu, dass selbst mit dem Ansatz der Kostenmiete keine vernünftige Miete zustande kommt und man sich fragen muss, wie und von wem die städtischen Liegenschaften künftig genutzt werden sollten und mit welchen Massnahmen das erreicht werden kann. Dass man das «Haus zum Kiel» gemäss den Anforderungen der Denkmalpflege renovieren muss, bestreitet niemand und das historische Stadtbild der einzigartigen Gebäude aus verschiedenen Epochen will niemand missen. Die Höhe der Kosten, die die dringende Renovation mit sich bringt, ist durch Mieten nicht finanzierbar – das betrifft nicht nur die Wohnungen, sondern auch die Erdgeschossnutzung. Das vorlie-*

gende Postulat der AL fordert den Stadtrat auf, zu prüfen, wie die Mieten der Gewerberäume und des Saals im «Haus zum Kiel» so gestaltet werden können, dass auch nicht-gewinnorientierte Organisationen, Vereine oder Einzelpersonen diese mieten können. Nimmt man ausschliesslich die kurzfristige, finanzielle Perspektive ein, kann man dieses Anliegen bestreiten. Wir gewichten jedoch eine gute Durchmischung in der Altstadt und die Lebensqualität der Altstadtbewohnerinnen und -bewohner höher. Auch die Erdgeschossnutzung kann das Quartier beleben, was uns wichtiger ist als der finanzielle Aspekt. Wir wollen mit dem Saal im «Haus zum Kiel» keinen zweiten Florhof. Als die Stadt diesen vor ein paar Jahren übernahm, musste auch dieses Gebäude sehr teuer renoviert werden. Die Mieten dieser Räume, die prinzipiell auch öffentlich vermietet werden, sind entsprechend teuer. Der Tagesansatz für den grossen Konzertsaal dort beträgt 1950 Franken, ein halber Tag 1250. Der kleinere Saal kostet 1250, beziehungsweise 800 Franken. Findet der Anlass am späteren Abend oder am Wochenende statt, was bei einem kulturellen oder gesellschaftlichen Anlass wahrscheinlich ist, wird ein Zuschlag fällig. Viele Künstlerinnen und Künstler – gerade jene, die noch nicht für das ganz grosse Publikum spielen – können sich das nicht leisten. Auch für die kleineren Vereine sind organisierte Quartieranlässe dort zu teuer. Der Saal im Altstadtthaus, dem Gemeinschaftszentrum der Altstadt, ist lediglich 38 Quadratmeter gross und für solche Anlässe zu klein. Ausserdem bestehen auch dort wegen des Lärms Nutzungseinschränkungen. Der Saal im «Haus zum Kiel» könnte zumindest für einen Teil dieser Anlässe eine gute Alternative bieten. Das Gleiche gilt auch für die Nutzung der Gewerberäume durch nicht-kommerzielle Nutzungen – auch dies sollte in der Altstadt möglich sein. Somit unterstützen wir das Anliegen der AL, dass der Stadtrat prüft, ob und wie die Erdgeschossräume günstiger vermietet werden und zum Quartierleben beitragen können.

Ernst Danner (EVP): Es geht uns in diesem Punkt genau gleich wie STR Daniel Leupi: Wir lehnen es ungern ab, müssen es aber konsequenterweise tun. Wir haben zuvor wortlos mit der Minderheit gestimmt, weil wir der Meinung sind, das Objekt könnte man ruhig im Baurecht einem privaten Konsortium geben, das übrigens keinen Verkauf darstellt. Es ist merkwürdig, dass man in Zürich indirekt über Steuergelder subventionierte Wohnungen im Hochpreissegment hat. Wenn man ein solches Objekt hat und die Räumlichkeiten im Keller auch noch verbilligt abgibt, ist das ein Widerspruch. Weiter haben wir gesehen, dass das wegen der Schalldämmung nicht gut geht. Leute, die 6000 Franken für die Miete bezahlen, möchten wahrscheinlich keinen grossen, öffentlichen Betrieb im Keller, der sie ständig stört. Das gesamte Konzept geht nicht auf. Wenn die linke Seite hier trotzdem zustimmt, macht es die Sache auch nicht besser. Es ist eine verknorzte Geschichte, die man besser anders lösen würde. Hinzu kommt, dass es in der Stadt viele Räume gibt, die man mieten kann: Karl der Grosse wurde genannt; es gibt das Zentrum Glockenhof; es gibt eine Menge an Kirchengemeindehäuser. Das ist auch nicht gerade billig, aber tragbar und ich bezweifle, dass es die Stadt im «Haus zum Kiel» noch billiger anbieten kann. Wir bitten Sie, dies abzulehnen.

Das Postulat wird mit 65 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3574. 2020/298

Weisung vom 08.07.2020:

Tiefbauamt, Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

Zuhanden der Gemeinde:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europa- platz, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbau- kosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von Fr. 27 400 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukos- tenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

Res Marti (Grüne): *Der Stadttunnel ist ein langersehntes Projekt vieler Velofahrender der Stadt Zürich. Wer heute mit dem Velo von einer Seite des Bahnhofs zur anderen ge- langen möchte, muss diverse – vorwiegend zweispurige – Strassen mit wenig oder gar keinen Velomassnahmen rund um den Bahnhof herum befahren. 2011 wurde das Pro- jekt Stadttunnel über eine Petition von Pro Velo mit mehr als 3000 Unterschriften zum ersten Mal gefordert. Das Projekt ist also schon lange in Planung. Ursprünglich sollte die Eröffnung 2014 stattfinden. Leider hat sich das Projekt aus den verschiedenen Gründen in die Länge gezogen – unter anderem wegen schwieriger Verhandlungen mit dem Kan- ton. Die Eröffnung ist nun für 2024, also zehn Jahre später, vorgesehen. Der Stadttun- nel als leere Hülle unter dem Hauptbahnhof gibt es schon seit vielen Jahren. Dieser wird nun mit diesem Projekt endlich für eine Veloverbindung unter dem Bahnhof genutzt. Es wird einen Anschluss von Seiten Sihlpost geben. Diesen gibt es schon als Einfahrt in die Velostation. Neu entsteht eine Rampe beim Sihlquai und ein unterirdischer Abzweiger in die Konradstrasse. Durch den Stadttunnel sollen Velos fahren können, langsame und schnelle E-Bikes, E-Mofas, E-Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorräder und alles mit Elektromotor bis Tempo 20. Ebenfalls im Umfeld des Stadttunnels soll in der zweiten Autobahnröhre eine Velostation mit rund 1000 Abstellplätzen und direktem Zugang zur Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs erstellt werden. Während der Stadttunnel von der Sihlpost bis zum Sihlquai eine überkommunale Veloroute ist, ist die Velostation und der Abzweiger in die Konradstrasse ein kommunales Projekt. Die Velostation und der Ab- zweiger in die Konradstrasse werden dementsprechend aus dem Rahmenkredit Velo fi- nanziert und müssen heute von uns nicht beschlossen werden. Die Kosten werden mit 16,3 Millionen Franken veranschlagt und mit ungefähr 4 Millionen Franken aus dem Ag- glomerationsprogramm finanziert. Der Rahmenkredit wird also um etwa 12 Millionen Franken erleichtert. Für den überkommunalen Teil – also die gerade Verbindung – wird vom Stadtrat in der Weisung 27,4 Millionen Franken beantragt. Davon sind rund 8,8 Mil- lionen Franken für den relativ fiktiven Rückbau budgetiert. Die eigentlichen Erstellungskosten für den überkommunalen Teil betragen 8,6 Millionen Franken. Dazu werden etwa 14 Millionen Franken vom Kanton übernommen. Zusammenfassend kann man also sa- gen, dass das gesamte Projekt 44 Millionen Franken kostet, davon sind 9 Millionen Franken für den fiktiven Rückbau budgetiert, weitere 18 Millionen Franken werden von externen Kassen beigesteuert und die verschiedenen Kassen der Stadt Zürich werden also insgesamt mit 17 Millionen Franken belastet. Trotzdem unterliegt der überkommunale Teil des Projekts dem obligatorischen Referendum und die Bevölkerung wird vor-*

aussichtlich im Juni darüber abstimmen können. Wir haben dieses Projekt in der Kommission intensiv und detailliert diskutiert. Wir brachten verschiedene Optimierungsmassnahmen ein, die gemäss Versprechen des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements STR Richard Wolff so weit als möglich umgesetzt werden. Ich zähle kurz auf, was wir vorgeschlagen haben: Minimierung der Neigung der Rampe Kasernenstrasse; Ausrundung des horizontalen Knicks der Rampe Kasernenstrasse, so dass kein starker Knick, sondern eine runde Führung entsteht; Anpassung der Zufahrt zur Velostation, was vor allem eine Sicherheitsmassnahme darstellt; eingeschossige, dafür grösser ausgeführte Velostation; Erhöhung der Anzahl Abstellplätze für Spezialvelos; Ausweitung der Kreuzung beim Abzweiger Kasernenstrasse; und Optimierung des Gefälles im eigentlichen Tunnel unter dem Bahnhof. Für all diese Massnahmen beantragt die Kommission eine Krediterhöhung um 250 000 Franken. Zumindes am Anfang der Beratung in der Kommission bestanden einige Bedenken, dass es zu gefährlichen Situationen im Tunnel kommen könnte. Insbesondere der Kreuzungsbereich mit dem Abzweiger Konradstrasse und der Einfahrtbereich in die Velostation lösten grosse Diskussionen aus. Ein paar der beschlossenen Massnahmen führen hoffentlich zu einer ersten Entlastung. Auch wurde diskutiert, ob die Rampe Konradstrasse nicht gleich ganz gestrichen werden sollte, weil dann der Abzweiger wegfallen würde. Mehrheitlich kamen wir aber zum Schluss, dass dies schade wäre, handelt es sich doch um eine wichtige Verbindung für das Quartier in den und aus dem Hauptbahnhof. Andere Optimierungen, wie etwa die signifikante Abflachung der Rampe auf Seite Sihlquai haben wir auch diskutiert, mussten allerdings feststellen, dass dies aufgrund des engen Raums schwer realisierbar ist. Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sicherte ebenfalls zu, dass aus ihrer Sicht die Verkehrssicherheit erst einmal gewährleistet ist. Sollte es doch zu gefährlichen Situationen kommen, könne man zusätzliche Massnahmen ergreifen – im schlimmsten Fall eine Umlaufsperrung, so dass die Velofahrenden von der Rampe Konradstrasse wirklich stark abbremsen müssen. Der Stadttunnel und der Änderungsantrag wurden in der Kommission einstimmig bei einer Enthaltung verabschiedet. Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt für den Umbau der Stadt Zürich zur Velostadt – in diesem Fall sogar ohne Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Ich bin sehr erfreut, dass alle Fraktionen diese Vorlage unterstützen können und freue mich auf die Eröffnung, die hoffentlich termingerecht Mitte 2024 stattfinden wird. Es ist schade, dass sich die SVP nun doch dazu entschieden hat, die Weisung abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): Wir befinden uns auf dem Höhepunkt des heutigen Abends, geht es doch immerhin um eine Volksabstimmung über ein Projekt, welches sehr emotional behaftet ist. Die SVP wechselt von der Zustimmung in die Ablehnung. Wir haben uns lange und intensiv mit diesem Projekt auseinandergesetzt. Es gibt durchaus Punkte, die für das Projekt sprechen. Insbesondere ist das die Abstimmung vom 27. September 2020, in der die Stadt Zürich die Vorlage «Sichere Velorouten für Zürich» mit 70,5 Prozent annahm – das tut der SVP richtig weh. Die SVP hat schon immer den Willen des Souveräns respektiert und wir würden das auch in diesem Fall gerne tun. Bei der Vorstellung dieser Weisung wurde darauf hingewiesen, dass es sich um eine Veloverbindung handelt und es auch Abstellplätze geben soll. Was nicht erwähnt wurde, ist, dass diese 1000 Veloabstellplätze nicht bewirtschaftet werden sollen. Das heisst, sie sollen gratis sein. Damit hat man über das Ziel hinausgeschossen. Es gibt einen weiteren Grund, der aus unserer Sicht diese Durchfahrt unplausibel macht: Die Sicherheit bei der Abzweigung Konradstrasse wurde erwähnt. Wir erkennen dort, aber auch bei der Veloquerung über die Kantonsstrasse beim Sihlquai, ein profundes Sicherheitsrisiko. Für eine reine Durchfahrt unter dem Bahnhof hindurch wären wir zu haben gewesen – also einer pragmatischen Lösung. Dies, weil wir heute brachliegende Infrastruktur haben und

brachliegende Infrastruktur ohne Grünzeug nützt niemandem. Mit dieser Weisung – und das ist der Hauptgrund für unsere Ablehnung – wird eine Kannibalisierung betrieben. Bei der Einfahrt von der Sihlpost her kann man künftig entweder links abbiegen in die Velostation Süd, in der 1600 Plätze bestehen, oder geradeaus in eine Abstellstation, die gratis sein wird. Die Velostation Süd wird bewirtschaftet und hat im Jahr 2017 13,5 Millionen Franken gekostet, im Jahr 2020 bestanden rund 1100 aktive Kunden bei einer Auslastung von etwa 71 Prozent. Sie generierte einen Aufwand von 163 000 Franken, einen Ertrag von 164 000 und somit einen schlanken Gewinn von 1000 Franken. Das hätte den Bau in 13 500 Jahren amortisiert – wenn man nie sanieren müsste. Welche Velostation wird nun eher genutzt: Die kostenpflichtige oder diejenige, die gratis ist? Es liegt somit auf der Hand, dass sich die Velostation Süd und der Velotunnel niemals rechnen werden. Das Velo ist für die SVP nicht die Milchkuh der Nation – für die linken Parteien ist dies das Auto. Gerade heute konnten wir aus einer Pressemitteilung vernehmen, dass der Stadtrat für eine weitere Veloinfrastruktur über 6 Millionen Franken ausgeben möchte. Da sind wir nicht bereit, für ein solches Luxusprojekt so viel Geld auszugeben. Ein solches Verhalten erachten wir als degoutant. Wir bitten Sie, lehnen Sie die Weisung ab und zeigen Sie einmal ein wenig Verantwortungsgefühl gegenüber unseren Finanzen, weil wir im Moment auf der Kreditkarte unserer Enkel leben.

Hans Jörg Käppeli (SP): *Den Velotunnel braucht es. Zürich ist keine Velostadt und wenn es im gleichen Tempo weitergeht, wird sie es auch in zehn Jahren noch nicht sein. Wir können es aber auch positiv betrachten: Es wurde viel aufgegleist und Druck gemacht, so dass wir es in zehn Jahren sein werden. Wir werden über ein zusammenhängendes Netz verfügen und es werden viel, viel mehr Velos unterwegs sein. Was hat das mit dem Velotunnel zu tun? Dieser verbindet die beiden Seiten des Hauptbahnhofs, er ist aber auch ein Bestandteil des Netzes. Wir haben aber keinerlei Angaben erhalten über die Anzahl der Velos. In den Morgenspitzen wird es bestimmt 1000 Velos pro Stunde geben. Im Endausbau werden wir über 4300 Abstellplätze verfügen – mit der Velostation Süd. Wie viele Velos werden in der Morgenspitze in die Velostation hineinfahren? Es ist doch sonnenklar, dass dort Pendler ihr Velo abstellen möchten. Es wird also in den Spitzenstunden nochmals 1000 Velos zusätzlich geben. Total sind das in den Spitzenstunden über 2000 Velos. Pendler kommen in der Regel zeitlich knapp, sie wollen ihr Velo abstellen, es kommt zum Stau, es werden nicht alle den Zug rechtzeitig erreichen. Beim Eingang zur Velostation gibt es keinen Stauraum, keine Abbiegespur: Es wird krachen. Das kümmert das Tiefbauamt (TAZ) und die DAV nicht. Es gibt drei enge, unübersichtliche, unterirdische Verbindungen. Während Knoten oder Kreuzungen einer normalen Strasse separate Abbiegespuren verlangen, ein Lichtsignal, standardmässig die Sichtweiten geprüft werden, um Kollisionen zu vermeiden und manchmal umfangreiche Verkehrsstudien angefertigt werden, geschieht hier nichts dergleichen. Dann gibt es noch die Rampe Konradstrasse, die Bestandteil des Kredits des Stadtrats ist, aber eng verbunden ist mit dem Velotunnel. Das führt zu einer Verschlechterung des Velotunnels, indem die Rampe Sihlquai viel steiler wird, eine gefährliche, unterirdische Verknüpfung entsteht und erhebliche Mehrkosten zulasten des Velotunnels entstehen. STR Filippo Leutenegger erklärte damals als Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) in der Kommission, er habe die Rampe Konradstrasse verlangt. Das ist vordergründig eine gute Idee, weil dadurch der Kreis 5 direkt an den Velotunnel angeschlossen werden könnte. Ich finde, gute Ideen – und das ist eine – sollte man unvoreingenommen prüfen. Wenn sie etwas taugt, würde ich den Erfinder öffentlich loben, auch wenn er Filippo Leutenegger heisst. Aber es gibt weder einen Nachweis über den Nutzen, eine Kosten-Nutzenüberprüfung noch eine Auseinandersetzung mit den Sicherheitsrisiken. Wegen der engen Platzverhältnisse und der Querung der Tramgleise und vieler Werkleitungen ist in diesem Bereich alles sehr aufwändig und teuer – und das Kollisionsrisiko steigt gleichzeitig überproportional. Wir haben einen Velotunnel bestellt und ein Werkleitungsprojekt mit ein wenig Velo erhalten. Erste Priorität sollte aber das*

Velo haben – Kabel des Elektrizitätswerks (ewz) kann man auch anders verlegen. Ich habe eine einschlägige Norm verlangt, was mir mit dem Hinweis auf das Urheberrecht verwehrt wurde. Ich solle mir die Norm doch selbst kaufen. Ich habe die Norm gelesen: Wie ein roter Faden zieht sich das Thema Sicherheit dadurch. Die Rampe Konradstrasse verletzt die Norm mehrfach: Die Steigung von 12 Prozent ist nicht zulässig – insbesondere nicht bei einer offenen Rampe. Weil das dem Tiefbauamt nicht geheuer ist, wir diese Rampe gar beheizt. Die Rampe Sihlquai verletzt die Norm ebenfalls mehrfach. Diese Norm ist eigentlich für einfachere Anlagen und hört bei der Anzahl Velo dort auf, wo das Verkehrsaufkommen des Velotunnels erst beginnt. Diese Norm ist aber sehr hilfreich, weil sie einen Wert auf Sicherheit legt und hilft, Risiken in den Griff zu bekommen oder gar zu eliminieren. Diese Rampen schädigen ein wichtiges und notwendiges Projekt, bis es nicht mehr richtig funktioniert. Damit werden 10 Millionen Franken in den Sand gesetzt. Wo ist der Aufschrei der bürgerlichen Seite, die links-grün sonst immer die Verschleuderung von Steuergeldern vorwirft? Im Bahnhof Oerlikon haben wir eine Quartierverbindung für Velos. Die Norm wird ohne Abstriche erfüllt, die Rampen haben nur 6 Prozent Gefälle – gerade mal die Hälfte der Konradstrasse. Man muss auf halber Höhe eine Richtungsänderung vornehmen. Wer dort mit den zulässigen 20 Kilometern pro Stunde herunterfährt, donnert unweigerlich in eine Betonwand. Die Anlage ist sehr schön und übersichtlich, aber sie hat nie mehr als fünf Prozent des Veloaufkommens im Velotunnel. Gibt es Unfälle, sind die Velorowdys schuld – man könne Spiegel und Stoppsignale anbringen. Aber das ist dann auch schon alles. Den Platz kann man später nicht mehr vergrössern. Dieser Velotunnel wird so nicht funktionieren und ist brandgefährlich. Ich habe immer genau hingeschaut und die Kommission und die Verwaltung genervt. Ich brauche dazu keine Ermahnung durch eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK), sondern trage Verantwortung. Einem derart mangelhaften Projekt stimme ich nicht zu.

Sven Sobernheim (GLP): *Wir beschliessen heute Abend bis zur weiteren Bearbeitung durch das Stimmvolk eine der wichtigsten Lückenschliessungen, die in unserem Velonetz bestehen – zumindest vom Velonetz, von dem wir noch träumen und das Stimmvolk vergangenen September angenommen hat. Wenn uns dieser Tunnel jetzt einen wichtigen Schritt weiterbringt, schaffen wir das, was wir 2014 schon eröffnen wollten. Der Stadttunnel ist ein langjähriges Projekt, das im Tiefbauamt viele, viele Runden drehte. 2019 zum Beispiel erschrakten wir als Verkehrskommission, als es plötzlich im Budget und öffentlich hiess, den Velotunnel könnten wir noch etwas später umsetzen. Dass der Velotunnel mehrere Hürden nehmen musste und Dinge vergessen gingen, sieht man auch daran, dass die Rampe Konradstrasse im Gegensatz zum Velotunnel selbst und den anderen beiden Zugangsrampen nicht im regionalen Richtplan eingetragen ist. Dies, obwohl wir den regionalen Richtplan 2016 beschlossen hatten. Auch wir als Kommission kamen nicht auf die Idee, die Rampe Konradstrasse einzutragen. Ehrlicherweise taten wir dies auch darum, weil die Rampe erst 2015 detailliert geprüft wurde. Es ist aber so, dass wir in der Kommission lange über die Rampe Konradstrasse diskutiert und gestritten hatten. Ich bin unterdessen überzeugt – und auch meine Partei ist es – dass die Rampe Konradstrasse, so wie sie ist, einen riesigen Netznutzen bringt und wir darum mit den Begleitmassnahmen, die wir heute beschliessen, eine wichtige Verbindung schaffen können, die wir auch verkehrssicher anschliessen können. Man muss aber auch sagen, dass es merkwürdig ist, dass das Volk dazu noch Ja sagen muss. Nicht, weil ich das Volk ausschliessen möchte, aber weil das Volk eigentlich nur über das Geld abstimmen muss, welches wir gar nicht selbst ausgeben. Das Geld, das die Stadt bezahlt, beschliesst der Stadtrat in eigener Kompetenz. Das Geld, das durch den Kanton ersetzt wird, muss das Volk beschliessen. Ich habe es juristisch verstanden, politisch und inhaltlich kann ich diese Abstimmung aber noch immer nicht verstehen. Es ist schön, dass wir über Rückbaukosten abstimmen können, bloss weil das Astra meint, dass der Bundesbeschluss Autobahnen aus den 1960er-Jahren noch immer realisiert*

werden sollte. Es ist so, als würde man in der heutigen Zeit noch sagen: Wir bauen das Y noch. Obwohl: Manche wollen das tatsächlich. Wir werden das Y nicht mehr bauen und den Tunnel auch nicht mehr fürs Auto umnutzen. Vielleicht bauen wir mal noch ein Tram hindurch, aber das braucht eine derart lange Rampe, dass auch das wohl bloss eine Illusion ist. Lieber Derek Richter (SVP), ich muss dich enttäuschen: Ich zahle für meinen Abstellplatz am Bahnhof Oerlikon 100 Franken pro Jahr, obwohl ich nur zwei Schritte weiter einen Gratis-Abstellplatz hätte, der ebenfalls gedeckt ist. Ich tu das, weil ich einen freien Platz möchte und auch den bewachten, abgeschlossenen Bereich mag. Daher bin ich überzeugt, dass auch hier beide Veloabstellplätze ihre Daseinsberechtigung und Nutzenden haben werden – auch wenn ich nicht sagen kann, wie viele Nutzende wir in Zukunft im Stadttunnel haben werden. Betrachte ich aber das Fahrverhalten der Bevölkerung und mein eigenes und wie häufig ich durch die Langstrassenunterführung fahre, obwohl der Stadttunnel näher wäre, bin ich auch ohne Studien überzeugt, dass er genug Nutzende haben wird. Wir brauchen diese Daten nicht, da wir schon aus unserem Alltag und aus dem, was das Volk von uns will, sicher sein können, dass der Velotunnel eine wichtige Infrastruktur sein wird, die das Velo in dieser Stadt nochmals sehr viel attraktiver machen wird. Wenn ich dann sogar noch direkt in eine Velostation fahren kann, um den Intercity nach Bern zu nehmen, dann ist die Attraktivität so hoch, dass wir wahrscheinlich die zweite Etappe der Velostation bald bauen werden müssen. In diesem Sinne freue ich mich, dass wir dieses Projekt dem Volk vorlegen können und bin froh, wenn wir nicht nochmal eine Ehrenrunde drehen müssen, sondern die Baumaschinen auffahren lassen und wir bald hindurchfahren können.

Dominique Zygmont (FDP): Ein schwarzes Loch – dies war die Aussage in der Kommission, als jemand die Idee hatte, man könnte mal diesen Tunnel besichtigen. Jemand von der Verwaltung sagte darauf: «Das ist doch nur ein schwarzes Loch. Dort sieht man nichts, vergessen Sie das.» Wir haben die Besichtigung damals auch nicht durchgeführt, obwohl ich gerne dieses schwarze Loch angeschaut hätte. Schliesslich trifft man nicht jeden Tag einen leeren Tunnel an, der nicht ausgebaut ist – und dann auch noch unter dem grössten Bahnhof der Schweiz. Dieser ist unserer Politikerinnen- und Politikergeneration eigentlich in den Schoss gefallen. Wieso ist das so? Weil vorhergehende Generationen eine Idee zuliessen, sie ein wenig weiterverfolgt haben, es dann aber doch offenliessen. Vielleicht stünde es uns gut an, dies doch noch etwas öfters mit Ideen zu machen, die es für andere Probleme in dieser Stadt gibt: Diese einfach mal zulassen und nicht beim ersten Gedanken ungespitzt in den Boden zu stossen. Heute sehen wir den Nutzen des Tunnels anders als die Generation, die ihn erstellen liess, und erkennen die Chancen dieses schwarzen Lochs. Das Bauprojekt schafft einen deutlichen Mehrwert im Velonetz der Stadt Zürich im Zentrum. Es verbindet zwei Stadtquartiere, die verbunden gehören; es schafft eine rasche Verbindung und Attraktivität im Umsteigen auf dem Hauptbahnhof. Darum ist es für die FDP eine Schlüsselinfrastruktur. So unwahrscheinlich es dabei aber ist, dass der Tunnel jemals für etwas anderes genutzt werden soll, so ist es doch richtig, sich diese Flexibilität zu erhalten. Mein Vorredner fragte sich: Was ausser Velos soll da jemals hindurchfahren? Die Rückbaukosten sind etwas speziell, sie sind aber auch richtig, damit man sich irgendwann fragen kann, ob der Tunnel nun für die Ewigkeit ist oder ob es noch andere Nutzungen gibt. Es ist aber auch klar, dass der Tunnel schafft, was ein leerer Autotunnel bietet. Vielleicht ist er nicht perfekt gemäss dem Züri-Maximalismus und -Perfektionismus, der in Verkehrsprojekten oft angestrebt wird. Er schafft, was realistisch, pragmatisch und machbar ist. Darum gibt es in der Kommission eine so grosse Zustimmung – leider seit heute Abend nicht mehr einstimmig. Für uns ist auch klar, dass wir den Kredit für die Aufstockung der Sicherheit unterstützen. Wir denken, dass diese Anpassungen sinnvoll sind. Es ist sinnvoll, die Geschwindigkeit auf 20 Kilometer pro Stunde zu begrenzen. Ich bin auch Hans Jörg Käpeli (SP) dankbar, der sagt, er habe uns in der Kommission genervt – das hast du manchmal ein wenig, aber du hast auch den Finger auf diese Sicherheit gehalten. Dort

sind wir auch einen Schritt vorwärtsgekommen, wenn auch vielleicht nicht so, wie du es dir wünschst. Die Verwaltung hat uns – und da bin ich ihr dankbar – rasch gezeigt, was möglich ist. Dass das etwas kostet, ist so. Wir sind aber auch bereit, diese Kosten zu tragen, da dies zur Sicherheit des Tunnels und der Attraktivität der Veloverbindung beiträgt. Darum wird die FDP heute Abend und in der Volksabstimmung den Velotunnel unterstützen.

Markus Knauss (Grüne): *Ich war bereits in diesem schwarzen Loch und empfehle dies allen. Es ist ein eindrückliches Bauwerk. Für den Veloverkehr in der Stadt Zürich ist dieser Stadttunnel extrem wichtig, weil wir verschiedene Besonderheiten haben: In der Kernstadt haben wir im Westen des Hauptbahnhofs bis hinaus nach Altstetten die Gleisanlagen, die für Velofahrende diverse Probleme bringen. Ein Problem können wir mit dem Stadttunnel lösen. Weitere Querungen müssen folgen, wie etwa die Verbreiterung der Langstrassenunterführung oder die Verbindung vom Polizei- und Justizzentrum (PJZ) hinüber zum Bahnviadukt im Kreis 5, wozu wir heute bereits eine erste Weisung angekündigt erhalten haben. Wichtig ist dieser Stadttunnel aber auch für die Veloabstellplätze. Derek Richter (SVP), ich bin froh, sind diese gratis, denn rund um den Hauptbahnhof braucht es sehr viele Veloabstellplätze. Ich erlaube mir drei weitere Anmerkungen zum Projekt. Erstens möchte ich dem Freisinn für die Unterstützung des Projekts danken, genauso wie der SVP für diese fast schon differenzierte Stellungnahme, die Derek Richter (SVP) abgegeben hat. In der Kommission hat die SVP noch zugestimmt, was bedeutet hätte, dass man die Autoträume eines Stadttunnels für die nächsten 20 Jahre beerdigt hätte. Ich kann nachvollziehen, dass man im letzten Moment doch noch umgelenkt hat. Die Kommissionsberatungen haben gezeigt: Es hat sehr lange gedauert, bis die Weisung und das Projekt standen. Man muss aber betonen, dass das Projekt nicht optimal war. Wir haben in der Kommission Verbesserungen angeregt, die meiner Meinung nach wichtig sind – es geht um Durchfahrtsbreiten, teilweise reduzierte Rampenneigungen – und dazu gehört nun einmal die Konradstrasse. Im Jahr 2014 wurden zwei Rampen-Varianten verglichen: Die eine an der Zollstrasse, die andere an der Konradstrasse. Die Rampe Konradstrasse wurde damals mit etwa zwei Millionen Franken angegeben. Das TAZ hat diese Rampenideen nicht weiterverfolgt und darum hat man sich überhaupt keine Gedanken gemacht, dass man dies eigentlich im regionalen Richtplan eintragen müsste. STR Filippo Leutenegger kam dann auf die Idee – er sprudelt ja jeweils von Ideen, die aber meist Risiken und Nebenwirkungen haben. Ein Problem der Rampe Konradstrasse sind die technischen Probleme, die Sicherheit: Wenn am Morgen um fünf vor acht Uhr sehr viele Velofahrende dort hinunterfahren und vielleicht drei oder vier Minuten Zeit haben, bis der Zug abfährt, sind diese relativ gestresst. Ich kann in dieser Situation nur hoffen, dass die DAV die Sicherheitsversprechen einhalten kann. Ein Bauwerk, bei dem man schon vor Baubeginn überlegen muss, eine Umlaufsperre einzurichten, scheint mir nicht ein verkehrssicheres Bauwerk zu sein. Planerisch haben wir folgendes Problem: Weil es den Eintrag in den regionalen Richtplan nicht gibt, bezahlt die Stadt Zürich diese Rampe Konradstrasse. Sonst hätte der Kanton dies übernommen. Hier mache ich nicht STR Filippo Leutenegger an und für sich einen Vorwurf. Dass niemand in dieser Verwaltung auf die Idee kam, man müsste dies eintragen, kostet die Stadt viel Geld. Im Jahr 2014 sprach man von 2 Millionen Franken, mittlerweile sind wir bei 5,3 Millionen Franken. Ich bin nach wie vor froh, dass die FDP hier mitmacht. In der Kommission stellte sich die Frage, ob wir die Weisung zurückweisen oder optimieren – ich bin mir nicht sicher, ob es bei einer Rückweisung besser herausgekommen wäre. Es bleiben zwar Fragezeichen, aber wir haben so lange auf diese derart wichtige Veloinfrastruktur gewartet, dass es klar ist: Wir müssen heute Ja sagen und schnell in eine Volksabstimmung gehen, damit das Velonetz der Stadt Zürich endlich einen grossen Schritt vorwärts machen kann.*

Simone Brander (SP): Der praktische Velotunnel ist das Herzstück unseres zukünftigen Velonetzes. Er wird es erlauben, auf kurzem Weg den Hauptbahnhof zu queren und das Velo in der Nähe abzustellen, wenn man auf den Zug möchte. Nach einer sehr, sehr langen Vorgeschichte hat man für den Stadttunnel endlich eine gute Lösung gefunden, mit der man das ursprünglich als Autotunnel erstellte Bauwerk zukunftssträchtig für das Velo nutzen kann. Wir als SP haben uns in den vergangenen Jahren immer wieder dafür eingesetzt, dass es mit dem Velotunnel endlich, endlich vorwärts geht. Darum sind wir froh, stehen wir heute an diesem Punkt. Uns als SP ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig, darum hat die Sicherheit viel zu diskutieren gegeben. Auch dank Hans Jörg Käppeli (SP) stellten wir viele Fragen und erhielten entsprechende Antworten. Alle unsere Zweifel konnten dabei nicht ausgeräumt werden. In der Kommissionsdiskussion haben sich aber die folgenden Punkte herauskristallisiert, die aus unserer Sicht wichtig sind, um die Sicherheit der Velofahrenden in diesem Bauwerk zu erhöhen: das Gefälle der Rampe und innerhalb des Tunnels; die Aufweitung des Bereichs zwischen der Rampe Konradstrasse zur Rampe Sihlquai zur Verbesserung der Sichtverbindung und der Verkehrssicherheit; die Ausrundung des horizontalen Knicks in der Rampe Kasernenstrasse; und die Anpassung der Zufahrt zur Velostation – mindestens sieben Meter breit und zwölf Meter lang. Wir sind froh, konnten wir diese Punkte in einer Beilage zum Kommissionssitzungsprotokoll festhalten und mit einem Dispozusatz verbindlich aufnehmen und das nötige Geld einstellen. Die Verwaltung konnte in der Kommission auch aufzeigen, inwiefern die aufgezählten Punkte in der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Noch zu Derek Richter (SVP): Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof ist ungebrochen. Heute schon gibt es die Möglichkeit, zu wählen, ob man sein Velo gratis oder kostenpflichtig im Hauptbahnhof abstellen möchte. Daran ändert sich mit der neuen Veloabstellanlage nichts. Ich bin sicher, die neue Veloabstellanlage wird genutzt werden, weil sie einen sehr kurzen Weg zum Perron erlaubt. Wir als SP freuen uns, dass man mit dem Stadttunnel endlich etwas Sinnvolles machen kann.

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

STR Richard Wolff: Diese Diskussion hat nun doch eine interessante Wende genommen, vor allem mit dem Votum von Hans Jörg Käppeli (SP). Er hat sicher nicht in allen Punkten Unrecht, aber er übertreibt. Er sagt apodiktisch, es werde nicht funktionieren. Er sagt, es werde krachen. Er sagt, wir hätten 10 Millionen Franken in den Sand gesetzt. Er sagt, statt eines Velotunnels erhielten wir einen Werkleitungstunnel. Das ist nur Negatives, statt sich zu freuen. Eigentlich, und das habe ich heute Abend erwartet, ist heute ein Freudentag. Wir sind am Ziel von drei Jahrzehnten Diskussion darum, was wir mit diesem Y-Relikt Vernünftiges anstellen könnten. Was gab es nicht schon alles für Ideen! Das Tram wollte man schon hindurch leiten. Es gab tausende von guten Ideen. Nun verwirklichen wir eine. Ja, es bestehen wohl noch Haken und das eine oder andere Problem. Im Grossen und Ganzen ist es aber eine gute Lösung. Sie schliesst eine der wichtigsten Lücken im Velonetz der Stadt Zürich. Es ist, wie die FDP sagte, eine Schlüsselinfrastruktur, ein Herzstück, wie die SP sagt, des Velonetzes in der Stadt Zürich. Sieht man an diesem Projekt nun Haken und Ösen, muss man auch sehen: Dieser vier-spurige Autobahntunnel wurde nie als Velotunnel gebaut. Es handelt sich um eine Art Umnutzung eines Projekts. Dass da nicht alles so perfekt passt, wie wenn man es auf der grünen Wiese geplant hätte, ist auch meine Meinung. Es ist nicht der perfekte Velotunnel. Aber sieht man, was er an Nutzen bringt und was wir dank der Diskussionen in der Kommission an Verbesserungen einbringen konnten – an dieser Stelle danke für die guten Ideen – ist das Wesentliche, dass man zwischen Sihlpost und Sihlquai hin und her fahren kann, ohne mit etlichen Adrenalinschüben um den Hauptbahnhof fahren zu müssen. Stattdessen fährt man in einer oder zwei Minuten mit wenigen Problemen in

Ruhe und Sicherheit unter dem Bahnhof durch und befindet sich dabei nicht im Verkehrsterror rund um den Bahnhof. Wir haben hier eine schöne und gute Lösung. Gibt es noch Probleme, werden wir diese auch noch lösen – im Vergleich zum Riesenprojekt können wir diese kleineren Probleme lösen und werden ein schönes und attraktives Velonetz haben, auf das wir schon lange warten.

Änderungsantrag

Die SK SID/V beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europa-platz, Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von ~~Fr. 27 400 000.–~~ Fr. 27 650 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

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

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 95 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung

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

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

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a und Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 98 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

Zuhanden der Gemeinde:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europa-platz, Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr, die dafür nötigen Strassen- und

Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von Fr. 27 650 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

3575. 2020/368

Weisung vom 02.09.2020:

Tiefbauamt, Neugestaltung und Erweiterung Nordbrücke, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

Für die Neugestaltung und Erweiterung der Nordbrücke wird ein Objektkredit von Fr. 4 090 000.– bewilligt, davon Fr. 221 000.– nach PVG (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Der Objektkredit steht unter dem Vorbehalt der Plangenehmigung durch das BAV.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferentin:

Simone Brander (SP): *Auslöser für das vorliegende Projekt sind die SBB, die den Bahnhof Wipkingen erneuern und gleichzeitig einen hindernisfreien Zugang zur südlichen Seite der Nordbrücke einrichten. Das SBB-Projekt beinhaltet eine Umstellung vom heutigen Mittelperron auf zwei seitliche Perrons. Die beiden neuen seitlichen Perrons werden jeweils durch Treppen- und Liftzugänge mit der südlichen Seite der Nordbrücke und der Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen verbunden. Die heutige Treppe, die vor langer Zeit der Quartierverein eingerichtet hatte, wird zurückgebaut werden. Neu bauen die SBB am südlichen Ende des Bahnhofs eine durchgängige Unterführung. Durch das Bauvorhaben der SBB werden Anpassungen an der Nordbrücke notwendig, da durch die bessere Anbindung des Bahnhofs an die Nordbrücke noch mehr Personen auf dem südlichen Trottoir der Nordbrücke unterwegs sein werden als heute. Bereits heute hat es auf dem südlichen Trottoir zu wenig Platz, so dass die Leute, die über die Brücke hineinmöchten, jenen in die Quere kommen, die an der Bushaltestelle warten. Um die Situation zu verbessern, plant das Tiefbauamt, die südliche Seite der Nordbrücke zu verbreitern und zu überdachen. Gleichzeitig wird auch das städtische Projekt «Quartierzentrum Nordbrücke» ausgearbeitet. Die Neugestaltung des Quartierzentrums Nordbrücke soll mit dem vorliegenden Bauprojekt koordiniert werden. Zum Inhalt des vorliegenden Projekts: Das Trottoir soll auf der Südseite drei bis fünf Meter verbreitert werden. Damit man den Bahnhof besser einsehen kann, entsteht eine Glaswand auf der Brücke in Richtung Bahnhof. Zwischen den beiden Abgängen der Brücke entsteht eine neue Überdachung, die gemäss dem Plan Lumière beleuchtet werden und einen bestmöglichen Witterungsschutz ermöglichen soll. Dazu installiert das Elektrizitätswerk (ewz) eine neue Beleuchtung. Die Bushaltekante wird von 16 auf 22 Zentimeter angehoben, damit man den Bus ebenerdig betreten und verlassen kann. Die Haltestellenmöblierung wird neu angeordnet. Der Baubeginn ist für Sommer 2023 geplant, im Frühling 2024 soll das ganze fertig sein. Für dieses Vorhaben braucht es einen Objektkredit von 4,09 Millionen Franken,*

über den wir heute entscheiden. Die Brückenerweiterung wird auch im Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr bewilligt, beim erwähnten Kredit betrifft das 221 000 Franken. In der Kommission interessierte vor allem die künftige Entwicklung des Bahnhofs Wipkingen, beziehungsweise das entsprechende Passagieraufkommen. Ebenso interessierte, was mit den Passagieren passiert, wenn die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Wipkingen im Zeitraum von Dezember 2023 bis Dezember 2024 für Züge gesperrt wird – ein zusätzliches VBZ-Angebot für die wegfallenden Züge ist bis jetzt nicht geplant. Die Nordbrücke hat in der Stadt und in der Diskussion zwischen Stadt- und Gemeinderat bereits eine bewegte Geschichte. Vor bald zehn Jahren hat der Stadtrat den Gemeinderat sogar wegen der Nordbrücke beim Bezirksrat angezeigt. Darum wäre es aus meiner Sicht angebracht, wenn sich auch der Stadtrat in Sachen Nordbrücke etwas sensibler verhält und es wäre keine schlechte Idee, mit dem Quartier frühzeitig das Gespräch zu suchen, wenn etwas Neues gebaut wird. Darum interessierte auch die Frage, ob beim neuen Nordbrücke-Projekt das Quartier miteinbezogen wurde, da der neue Brückenkopf doch sehr markant wird. Das Quartier wurde bis jetzt aber nicht in die Projekterarbeitung involviert. In der Kommission wurde jedoch angekündigt, dass das geplante Projekt jetzt im Quartier vorgestellt werden sollte. Bei der Gestaltung des Brückenprojekts gäbe es aber keine Mitwirkungsmöglichkeiten. Gleichzeitig sollen das Projekt Dammstrasse und das SBB-Projekt Bahnhof Wipkingen präsentiert werden. Es soll zwischen März und Mai einen entsprechenden Termin geben – wir warten gespannt. Die weiter in der Kommission diskutierten Punkte – wie Veloabstellplätze und der Umgang mit der Mauer auf der nördlichen Seite der Nordbrücke – werden noch in den folgenden Vorstössen diskutiert. Die Kommission ist einstimmig der Meinung, dass es sich um ein sinnvolles Projekt handelt und dass jenes der SBB gut ergänzt wird.

Weitere Wortmeldung:

Dominique Zygmont (FDP): Bei diesem Projekt kann man es wirklich kurzhalten: Das Bauprojekt Nordbrücke ist eine direkte Folge auf das, was die SBB mit dem Bahnhof macht. Wir begrüssen das ausserordentlich, denn so gewinnt der Bahnhof Wipkingen an Qualität als stark frequentierter Stadtbahnhof. Als Folge davon gewinnt auch das Quartier, da es besser an den ÖV angebunden wird. Ob die Verschiebung der Perrons notwendig ist oder nicht, darüber könnte man sich tatsächlich streiten. Es lässt sich aber auch nicht mehr ändern, ebenso wie die Tatsache, dass der Bahnhof an die darüberliegende Strasse angeschlossen werden muss oder dass es Lifts braucht, damit dies behindertengerecht und zweckmässig geschehen kann. Auch die Erweiterung der Bushaltestelle ergibt Sinn, wenn man sich das höhere Passagieraufkommen vor Augen führt. Man kann sich auch da fragen, ob ein Quartierbusbahnhof architektonisch so daherkommen muss und die Beleuchtung des Plan Lumière erfahren soll – aber auch damit können wir im Moment leben. Es ist insgesamt eine nützliche und zweckmässige Erweiterung der Infrastruktur an diesem Standort und es steigert die Qualität des ÖV-Netzes, weshalb wir dafür sind.

Schlussabstimmung

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 110 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Neugestaltung und Erweiterung der Nordbrücke wird ein Objektkredit von Fr. 4 090 000.– bewilligt, davon Fr. 221 000.– nach PVG (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Der Objektkredit steht unter dem Vorbehalt der Plangenehmigung durch das BAV.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3576. 2020/579

Postulat von Simone Brander (SP), Simon Diggelmann (SP) und 8 Mitunterzeichnenden vom 09.12.2020:

Koordination der laufenden Planungen rund um das Quartierzentrum Nordbrücke unter Einbezug des Quartiers

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

Simone Brander (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3332/2020): *Wir haben es gehört: Neben dem SBB-Projekt um den Bahnhof Wipkingen und dem Projekt der Stadt zur Nordbrücke, gibt es auch ein Projekt zur Umgestaltung des Quartierzentrums. Auch Sofortmassnahmen auf der Nordbrücke stehen zur Diskussion und es gibt noch ein Projekt Dammstrasse. Meiner Meinung nach wurde in der Kommission keine zufriedenstellende Antwort gegeben, wie all die verschiedenen Projekte koordiniert werden können. Es ist unklar, wer dafür sorgt, dass schlussendlich alles zusammenpasst. Bei der Koordination sollte darauf geachtet werden, dass neben der Bearbeitung gestalterischer Fragen auch die Funktionsfähigkeit als Quartierzentrum gestärkt werden kann. Wichtig ist, dass das Quartier in geeigneter Art und Weise einbezogen wird – auch bei der Festlegung des Bearbeitungssperimeters. Der Ersatz der Nordbrücke geschah in der Vergangenheit ohne Einbezug des Quartiers und endete in zahlreichen Einsprachen, Konflikten und einer Strassenführung, die zu einigem Unmut führte und der Zielsetzung eines Fussgängerbereichs entgegensteht. Um aus der Vergangenheit zu lernen, ist es angezeigt, bei der Umgestaltung des Quartierzentrums das betroffene Quartier einzubeziehen und gemeinsam mit dem Quartier ein zukunftssträchtiges Zentrum zu gestalten, bei dem die zahlreichen Projekte aufeinander abgestimmt sind und das bei der Bevölkerung in Wipkingen gut ankommt.*

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. Januar 2021 gestellten Ablehnungsantrag: *Wipkingen ist zerschnitten. Wenn Sie jetzt an den Rosengarten denken, liegen Sie nicht falsch. Allerdings: Auch die SBB zerschneidet Wipkingen. Aus diesem Grund hat man vor vielen, vielen Jahren die Nordbrücke mit der SBB-Linie erstellt. Ich kenne Wipkingen noch sehr gut, als die Bushaltestelle vor dem Coop stand – wo heute die Migros einquartiert ist. Es war eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage und man konnte mit 50 Kilometern pro Stunde hindurchfahren. Die Nordbrücke ist eine wichtige Verbindung des Quartiers Unterstrass nach Höngg. Genau aus diesem Grund ist diese Verbindung kantonal klassifiziert. Ebenso fahren zwei sehr wichtige Buslinien – nämlich die Linien 46 und 33 – über die Nordbrücke und werden dort intensiv genutzt. Wie man diese Brücke angesichts solch wichtiger Buslinien, dem*

motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Veloverkehr als Quartierzentrum umgestalten will oder kann, entzieht sich unserer Vorstellungskraft. Diese Brücke hat lediglich 600 Quadratmeter. Wir vermuten hinter diesem Vorstoss eine verklausulierte Forderung nach einer Kap-Haltestelle, Tempo 20 – kurzum: Zürich autofrei auf der Nordbrücke in Wipkingen. Wenn Sie es ehrlich meinen mit diesem Vorstoss, müssen Sie TOP 15 annehmen – die Weisung 2021/9. Ich muss allerdings auf eine Behauptung vertieft eingehen, wonach der partizipative Teil einfach so übergegangen worden sei: Bereits bei der Gestaltung des Röschibachplatzes gab es einen runden Tisch, an dem sich alle Beteiligten hätten einbringen können. In Wipkingen gibt es auch den Landenbergpark, auf dem jedes Jahr ein tolles Fest stattfindet – fernab des intensiven Verkehrs, der auf der Kantonsstrasse stattfindet. Ich bin überzeugt, dass die Kollegin Simone Brander (SP) aus ihrem Garten der Glückseligen – also dem Garten über den Geleisen – oder dem Landenbergpark ein schönes Quartierzentrum machen könnte. Die Nordbrücke eignet sich nicht dafür. Lehnen sich den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Ronny Siev (GLP): *Ich möchte Derek Richter (SVP) danken, er hat es eigentlich richtig gesagt: Am Röschibachplatz arbeitete das Quartier mit und man erreichte so einen lebendigen, funktionierenden Platz. Genau das Gleiche möchten wir auf der anderen Seite der Nordbrücke machen. Wir haben es gehört: In einem Grossprojekt wird die Wipkingerlinie vollständig saniert. Der Bahnhof wird endlich behindertengerecht umgebaut. Wegen dieses Umbaus kommt es zu einer Verbreiterung der Nordbrücke. Weil man viel mehr Passanten auf der Nordbrücke erwartet, haben wir der Vorlage vorher zugestimmt. Schon heute ist es dort sehr eng. Das südliche Trottoir der Nordbrücke wird auch noch überdacht. Dann gibt es noch das Projekt Quartierzentrum und Dammstrasse. So viel Bautätigkeit braucht eine aussergewöhnliche Koordination, damit während der Bauphase auf der Baustelle und für das Quartier alles gut funktioniert. Auch das Resultat sollte nicht nur der SBB und dem Tiefbauamt gut gefallen, sondern insbesondere der Quartierbevölkerung – immerhin geht es hier um ein Quartierzentrum und das Resultat wird über Jahrzehnte das Bild Wipkingens prägen. Auch beim Ausbau der Nordbrücke ist es angezeigt, dass das Quartier miteinbezogen wird, wie schon beim Röschibachplatz. Das ist auch im Sinne der Grünliberalen, weshalb wir dem Postulat zustimmen und wir hoffen, dass Sie das auch tun.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Zuerst eine Korrektur: Es handelt sich nicht um Kap-Haltestellen, sondern ganz gewöhnliche Fahrbahnhaltestellen. Die Strasse wird im Übrigen nicht verbreitert, die Brücke wird verbreitert für die Bushaltestelle und im Zusammenhang mit dem Bahnhof, wie wir das vorhin gehört haben. Das Quartierzentrum ist schon dort, der Strassenraum ist aber noch ein provisorischer Zustand. Nun kommt eine Planung, es wird einen § 13 Strassengesetz (StrG) geben, eine Beteiligung ist möglich und wie wir das gesehen haben, wird es sicher gemacht. Es ist so, dass man die vielen Querungen braucht, wenn man die Funktionen auf den beiden Seiten sieht. Man kann nicht einfach auf zwei Fussgängerstreifen reduzieren. Wir lehnen das Postulat ab.*

Andreas Egli (FDP): *Ich bin irritiert, wer welches Postulat von wem ablehnt und wer wem zustimmt. Wir haben bei uns intern gesagt, wir hören mal zu, worum es geht und was das Thema ist. Nach dem Gehörten sind wir zum Schluss gekommen, dass wir dem Postulat zustimmen werden. Wir sind nämlich der Meinung, dass das Postulat von der Verwaltung fordert, den Job zu machen, für den es sie gibt. Falls sie dies nicht machen würden, müsste man über einen Lohnstopp sprechen. Wir gehen davon aus, dass es korrekt ist, wenn die Verwaltung diesen Job macht. Wenn wir hier drin in diesem Rat die Verwaltung dazu auffordern, das zu tun, was sie tun sollte, dann sind wir seitens FDP sicher nicht dagegen.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Derek Richter (SVP) hat mich auf eine falsche Fährte geführt – ich habe auf sein Votum reagiert. Wir lehnen natürlich deren Vorstoss ab, den vorliegenden unterstützen wir selbstverständlich.*

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

STR Richard Wolff: *Ich wohne seit ziemlich genau 40 Jahren sehr nahe der Nordbrücke – nicht ganz so nahe wie Simone Brander (SP) und STR André Odermatt, dafür viel länger. Die Nordbrücke ist ein Quartierzentrum, dagegen kann niemand etwas sagen. Vielleicht ist es nicht die Nordbrücke selbst, aber man sagt: «Ich gehe zur Nordbrücke» und meint damit, man gehe in den Coop, Migros, zum Bäcker, die Wäscherei, oder irgendwohin. «Ich gehe an die Nordbrücke» ist der Begriff für das Zentrum Wipkingens, welches wir unten mit dem Wipkingerplatz vor über 40 Jahren verloren hatten. Die Nordbrücke und das Gebiet drumherum ist das Zentrum Wipkingens und dort fand immer wieder Partizipation statt. Es ist also nicht so, dass man Partizipation heute dort neu fordert und erfindet. Ich war schon vor langer Zeit dabei, als man darüber sprach, ob man den Eisenbahneinschnitt überdecken oder ob die Schafe weiter auf den schrägen Abhängen neben den Bahngleisen weiden sollen. Ausgelöst durch das aktuelle SBB-Projekt und Anfragen aus dem Quartier hat man 2019 eine stadträumlich-verkehrliche Studie zum Quartierzentrum erarbeitet – vom Tiefbauamt aus, das ja angeblich schlafen würde und nicht wüsste, was wichtig sei. Man fasste dabei verschiedene Projekte zusammen: das Projekt an der Dammstrasse; das Bauprojekt an der Rousseustrasse; die Verbreiterung der Nordbrücke; der Mehrzweckstreifen an der Nordbrücke; die Vorstudie für die Nordstrasse; und andere, kleinere Projekte. Das stadträumlich-verkehrliche Konzept wurde am 29. Oktober 2019 durch Vertreterinnen und Vertreter des Quartiervereins und der IG Westtangente Plus – das sind die wichtigsten Player bei uns im Quartier – den anwesenden Vertreterinnen im Quartier vorgestellt und diese haben die Stossrichtung des Konzepts unterstützt. Wie geht es weiter mit der Partizipation? Im März 2021 wird es eine Information zum temporären Mehrzweckstreifen und eine Vorbesprechung mit Vertreterinnen und Vertreter des Quartiervereins und der IG Westtangente Plus geben. Eine öffentliche Veranstaltung wird im April oder Mai 2021 stattfinden. Information zum Bahnhofsausbau und Verbreiterung der Nordbrücke durch das Tiefbauamt und die SBB erfolgen gemeinsam im Juni/Juli 2021. Die öffentliche Planauflage für das Bauprojekt Rousseustrasse und Dammstrasse ist im Frühling 2021 geplant. Im Rahmen des Vorprojekts zur Umgestaltung des Strassenraums an der Nordbrücke ist der Einbezug des Quartiers ebenfalls vorgesehen. Das Fazit: Die Forderungen des Postulats sind bereits erfüllt und in Bearbeitung. Mit dem stadträumlich-verkehrlichen Konzept liegt ein Konzept vor, das die Nordbrücke in ihrer Funktion als Quartierzentrum und als Fussgängerbereich stärkt und gestalten kann. Die entsprechenden Bauprojekte sind ausgelöst. Das übergeordnete Zielbild ist ein wichtiges Instrument für die inhaltliche Koordination der verschiedenen Projekte. Die Schnittstellen und Synergien mit dem geplanten Ausbau des Bahnhofs SBB sind erkannt und werden laufend abgestimmt und bearbeitet. Dass es eine Unterführung am südlichen Ende des Bahnhofs gibt, ist dem Tiefbauamt zu verdanken. Bis jetzt gibt es dort erst eine halbe Unterführung. Dass sie auf Kosten der SBB durchgehend gebaut wird, ist uns zu verdanken. Die Vertreterinnen und Vertreter aus dem Quartier waren also bereits im Jahr 2019 informiert und gaben ihre Zustimmung zu diesen Konzepten. Weitere Informationen und Veranstaltungen sind bereits geplant. Man kann also schwerlich davon sprechen, dass es noch weitere Vorstösse und Postulate braucht. Wir haben das erfüllt und sind dran, dies weiterhin zu erfüllen.*

Das Postulat wird mit 89 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3577. 2021/4

Postulat von Simone Brander (SP), Stephan Iten (SVP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 06.01.2021:

Umgestaltung der Mauer hinter der Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen zur besseren Anbindung des Platzes nördlich der Nordbrücke an das Quartierzentrum

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

***Simone Brander (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3432/2021): Mit diesem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, zu prüfen, wie die Mauer hinter der Bushaltestelle am Bahnhof stadtauswärts so umgestaltet werden kann, dass der Platz nördlich der Nordbrücke besser und hindernisfrei an das Quartierzentrum angebunden werden kann. Das Anliegen mit der Umgestaltung der Mauer ist in Wipkingen so alt wie die Mauer selbst. Besonders der Quartierverein hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder bei der Stadt für dieses Anliegen eingesetzt – leider erfolglos. Das Anliegen mit der Mauer wurde auch im «Mitwirkungsprozess Verkehrskreis 10» diskutiert. So wurde im Schlussbericht vom 2. Mai 2013 zu diesem Mitwirkungsprozess festgehalten, dass sich die Beteiligten im Quartier weitgehend einig sind, dass bei der Umgestaltung des Quartierzentrums der Platz nördlich der Nordbrücke mit der Umgestaltung besser an das Zentrum angebunden werden sollte. Das Tiefbauamt hat anschliessend auf Wunsch des Quartiers eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Mauer in eine breite Treppe durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie stiess im Quartier auf Zustimmung. Seither ist nichts mehr geschehen. Damit der bereits geleistete Aufwand für die Erstellung der Machbarkeitsstudie nicht umsonst war, soll die Umgestaltung der Mauer durch die Stadt gleichzeitig mit der Erweiterung der Nordbrücke an die Hand genommen werden. Ein Problem, warum man bis jetzt nicht weitergekommen ist, besteht darin, dass die Mauer in einem Bereich steht, der der SBB gehört und an die BVK im Baurecht abgegeben wurde. Vonseiten SBB wurde ein Umbau der Mauer nicht ausgeschlossen. Sie war aber der Meinung, die Stadt müsse dies selbst machen, da die Umgestaltung im Interesse der Stadt sei. Die Stadt ist der Meinung, die SBB müsse die Mauer umbauen – ein klassisches Patt also, bei dem beide Seiten einander den Schwarzen Peter zuschieben. Ich hoffe darum, mit diesem Vorstoss etwas Bewegung in die Sache zu bringen. Im Rahmen der Beratung der Weisung zur Nordbrücke wurde angekündigt, dass das Tiefbauamt ein Treffen zwischen dem Tiefbauamt, den SBB und dem Quartierverein Wipkingen arrangieren wird, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Aus Sicht des Tiefbauamts könnten zum Beispiel die bestehenden Zugänge grosszügiger und einladender als heute gestaltet werden. Leider ist diese Ankündigung bis heute noch nicht eingelöst worden – ein solches Treffen ist noch nicht anberaumt worden. Ich habe aber vorhin herausgehört, dass man das doch noch machen möchte. Ich hoffe, dieses Postulat gibt einem solchen Treffen und der Umgestaltung der Mauer etwas Schub.*

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

***STR Richard Wolff:** Als es darum ging, den Eisenbahneinschnitt zu überdecken, gab es ziemlich viel Opposition im Quartier. Man hat zähneknirschend und knapp – ungefähr im Verhältnis 51:49 – zugestimmt. Man hat aber immer gesagt: Es braucht eine Verbindung*

zur Nordbrücke. Es war keine Rede von einer zweieinhalb Meter hohen Mauer, die ein unüberwindbares Hindernis zum Platz obendrauf darstellt. Man glaubte damals, dies werde ein kontinuierlicher Platz, der von der Nordbrücke aus direkt und ohne viele Stufen oder Hindernisse begehbar sei. Es kam anders. Jetzt hält man mit dem Bus an einer Mauer und die vorhandenen Treppen sind schmal und unattraktiv gestaltet. Da sind wir uns alle einig. Das Tiefbauamt hat im Jahr 2015 tatsächlich eine solche Machbarkeitsstudie durchgeführt und fünf Varianten vorgelegt: Treppen auf der ganzen Breite; Treppen nur links und rechts; Treppen nur in der Mitte – alle möglichen Varianten. Man hat aber auch herausgefunden, dass wir nicht zuständig sind, weil es SBB-Land ist. Es stimmt, wie es Simone Brander (SP) darstellt: Die einen haben gesagt, die anderen seien zuständig und wir haben gesagt, die SBB seien zuständig. Es war tatsächlich ein Hin-und-Her. Das haben wir aber dem Quartier so kommuniziert und immer gesagt: Ihr müsst mit den SBB sprechen. Natürlich ist es ein Missverhältnis, wenn ein kleiner Quartierverein mit den SBB an einen Tisch sitzen soll. Ich verstehe die Forderung, die Stadt müsse doch mindestens als Mediatorin in so einem Gespräch Einsitz nehmen, wenn nicht gar selbst die Führung übernehmen. Ich habe am vergangenen Montag mit den SBB gesprochen und wir haben folgendes Vorgehen beschlossen: In einer ersten Runde sitzen die SBB und das Tiefbauamt (TAZ) zusammen, um zu klären, wer wo zuständig ist und welcher Spielraum besteht. Die SBB verschliessen sich nicht dagegen, dort etwas zu machen, es ist lediglich eine Frage der Zuständigkeit und wer bezahlt. In einer zweiten Runde versuchen wir ein Treffen zwischen SBB, Tiefbauamt und Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier zu arrangieren, um das alte Anliegen endlich einen Schritt weiter zu bringen und so das Quartierzentrum Nordbrücke weiter aufzuwerten. In diesem Sinne lehnen wir das Postulat zwar ab, gehen aber in die gleiche Richtung wie die Postulantin und hoffen auf eine gemeinsame Lösung.

Weitere Wortmeldungen:

Ronny Siev (GLP): Was der Stadtrat gerade sagte, klingt vielversprechend. Mit diesem Postulat wollen wir herausfinden, ob der Platz nördlich der Nordbrücke ein Teil eines Zentrums sein kann beim Bahnhof Wipkingen, zusammen mit der Nordbrücke. Mit einer ausladenden Treppe könnte der Platz das Zentrum weiter vergrössert und verschönert und das ganze Land in dieser Gegend attraktiver gemacht werden. Das Land gehört den SBB, die Siedlung über den Geleisen beim Platz gehört der BVK. Es ist klar, dass die SBB kein Interesse hier hat, sondern dass es im Interesse der Stadt liegt, den Platz näher an das Zentrum heranzuholen. Darum müssen wir hier im Gemeinderat handeln und dieses Postulat unterstützen.

Ernst Danner (EVP): Der Stadtrat hat zuerst wunderbar begründet, warum man das Postulat annehmen solle und dann doch gesagt, er lehne ab. Ich kann mich den Worten von STR Richard Wolff anschliessen und sagen: Wir stimmen zu und ich bitte alle hier drin, ebenfalls zuzustimmen.

Andreas Egli (FDP): Es ist ähnlich wie damals in Berlin bei der Berliner Mauer: Man wusste auch nie, ob man mit Erich Honegger oder mit Herrn Gorbatschow sprechen muss, wenn man sie weghaben will. Der Punkt ist: Man muss mal jemanden ansprechen und es einfach tun. Ich arbeite schwer am Ruf, für das Quartier alles zu geben. Auch hier bin ich und sind wir von der FDP bereit, auf die Stimme des Quartiers zu hören. Wenn es der Wunsch ist, dass die Mauer umgestaltet werden soll, wollen wir dem nicht im Weg stehen.

Stephan Iten (SVP): Es wurde mehrfach erwähnt, dass dies ein riesiges Anliegen des Quartiers sei. STR Richard Wolff, wenn wir schon die Erlaubnis der SBB haben, dort etwas zu machen, müssen wir diese Chance nutzen und dieses Projekt jetzt in Angriff neh-

men, wenn wir sowieso schon die Brücke verbreitern und bauen. Günstiger wird es niemals mehr kommen, dieses Anliegen der Quartierbevölkerung umzusetzen.

Das Postulat wird mit 105 gegen 2 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3578. 2021/9

Postulat von Stephan Iten (SVP) und Johann Widmer (SVP) vom 06.01.2021: Verzicht auf Kap-Haltestellen beim Bau der neuen Bushaltestelle «Bahnhof Wipkingen» sowie Signalisation von Tempo 50

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

***Johann Widmer (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3437/2021): Die SVP begrüsst selbstverständlich die Verbreiterung der Brücke und damit die Verbreiterung der Haltestellen. Es ist auch richtig, für die ÖV-Passagiere durch bauliche Massnahmen mehr Platz zu schaffen. Selbstverständlich soll auch die störende Mauer dahinter weg. Das sind alles sinnvolle Massnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau dieses Bahnhofs. Die Neugestaltung des Strassenraums, also die Fortführung des Sabotageprojekts, das dort stattfindet und ÖV, MIV, Fussgänger und Velofahrer behindert, findet keine Zustimmung durch die SVP. Es gibt viele Nachteile und man sollte das gesamte Projekt eigentlich neu planen. Die Verkehrslage an der Nordbrücke ist keine einfache und vor allem die Verletzung der Sicherheit ist markant. Die heutige Situation an der Nordbrücke wurde durch die verschiedenen Massnahmen – wie Tempo 30; vier Fussgängerstreifen in Folge; Fussgängerinseln, die zu nahe an den Bushaltestellen stehen – verschlimmbessert. Das hat die Sicherheit der Fussgänger, Velofahrer, Fahrzeuglenker und des ÖV massiv verschlechtert und man kann oft kritische Situationen beobachten. Ich deklariere das im Moment unter «Missverständnisse bei der Strassenquerung», aber es sind eigentlich die wilden Querungen durch Fussgänger, die glauben, es handle sich dort um eine Begegnungszone. Ich habe vorher gehört, dass das eigentliche Fernziel ein komplettes Fahrverbot sei und man das Gebiet den Fussgängern übergeben solle. Die Fussgänger unterschätzen in der heutigen Situation die Wichtigkeit der Strasse und benehmen sich wie auf einer Quartierstrasse. Gerade die Querung hinter den wartenden Bussen, neben den Fussgängerstreifen ist typisch für dieses Quartier. Die Situation animiert die Fussgänger geradezu zu wilden Querungen. Mit Tempo 30 und unsinnig angeordneten Fussgängerstreifen schafft man keine Sicherheit auf Durchgangsstrassen, sondern wiegt die Fussgänger in einer falschen Sicherheit und schafft viele Gelegenheiten für Unfälle zwischen Velos, Autos, Bussen, LKWs und Fussgängern. Das Projekt der Verbreiterung der Brücke als Nadelöhr auf einer wichtigen Verbindungsachse von Höngg in die Stadt soll also dazu genutzt werden, eine sichere Lösung zu finden. Leider ist das neue Projekt eine weitere Verschlechterung der Situation – dies, weil nicht rational gedacht, sondern ideologisch gehandelt wird. Ich komme nun zu den verschiedenen Nachteilen der vorliegenden Lösung. Für den ÖV: Busse der Linie 46 auf der Nordstrasse muss warten, bis links und rechts keine Fahrzeuge mehr kommen, dann müssen sie darauf achten, dass der Fussgängerstreifen über die Rousseustrasse frei ist – oft rennen Fussgänger über den Streifen, so dass der Bus eine Vollbremsung durchführen muss und quer auf der Kreuzung zum Stehen kommt. Fussgängerstreifen sollten so platziert werden, dass der Bus wenigstens auf die Rotbuchstrasse passt. Busse, die in Richtung Höngg abfahren möchten, müssen zwei Fussgängerstreifen in kurzer Distanz queren. Bei viel Fussgängerverkehr auf beiden Übergängen kommt es vor, dass der Bus – aber*

auch der Lastwagen – auf dem ersten Fussgängerstreifen zu stehen kommt, was dort den Fussgänger- und den Linksabbiegerverkehr in die Scheffelstrasse, aber auch die anderen Busse massiv behindert. Diese Anordnung an diesem Übergang ist nicht sinnvoll. Dann bedeutet Tempo 30 auch für die Linien 33 und 46 eine Verlängerung der Fahrzeiten und stellt somit eine Qualitätseinbusse dar. Darum sollte man von Tempo 30 wieder auf Tempo 50 erhöhen, weil es nicht angeht, dass die VBZ wegen ideologischer Machenschaften behindert wird. Tempo 30 hat dort mit Lärmschutz nichts zu tun und ist eine Verletzung des kantonalen Richtplans Verkehr. Nachteile für Fussgänger: Der Fussgängerübergang vor der Migros ist eine echte Gefahr und muss wieder aufgehoben werden. Die beiden Fussgängerstreifen direkt hintereinander machen die Verkehrssituation für Buschauffeure und Fahrzeuglenker, aber auch für Velofahrer, extrem komplex. Man kann Fehlhandlungen beobachten, die Fussgänger in gefährliche Situationen bringen. Einige Beinahe-Unfälle haben sich dort in den letzten beiden Jahren ereignet. Der verbleibende Fussgängerstreifen beim Coop könnte dafür verbreitert werden, wie wir das im Postulat auch schreiben. So verleitet es die Fussgänger nicht dazu, zu glauben, sie seien auf einer Spielstrasse in Sicherheit, während es sich doch um eine vielbefahrene Durchgangssachse handelt. Die Aufenthaltsqualität ist auch kein Argument für Tempo 30 und andere Schikanen, die ÖV und MIV dort erleiden müssen. Man hat schliesslich den Röschibachplatz bereits als Aufenthaltsort umgestaltet. Eine Durchfahrtsstrasse ist kein Ort, an dem man sich aufhalten sollte – beobachtet man aber die Fussgänger, glauben die, das heute vielgelobte Quartierzentrum sei an dieser Stelle bereits umgesetzt. Nachteile fürs Velo: Das Konzept für die Velofahrenden ist ebenfalls ungeeignet. Die geplanten Kap-Haltestellen verursachen die gleichen Probleme wie andere Kap-Haltestellen auch. Die ungeduldigen Velofahrer sind durch die wartenden Busse behindert, weichen über die Haltestelle, das Trottoir oder anderweitig aus und gefährden dadurch die wartenden Passagiere. Haltestellen ohne Kap-Situation lassen es zu, dass die Velofahrer neben dem wartenden Bus vorbeifahren können. Der Nachteil für den motorisierten Individualverkehr ist offensichtlich: Er wird durch Tempo 30 behindert, das sowieso nur ideologisch gemeint ist. Dort, wo die Bahn selbst viel Lärm verursacht, kann man auch nicht von Lärmschutz sprechen. Die Kap-Haltestellen behindern den Verkehr, so dass die Kapazität dieser wichtigen Verbindungsachse künstlich verkleinert wird. Die beiden Fussgängerstreifen links und rechts der Scheffelstrasse sind weitere Gefahrenquellen, weil auch Fahrzeuglenker mit solchen Situationen schlicht überfordert sein können. Die Linksabbieger in die Scheffelstrasse stehen dann dem Durchgangsverkehr im Weg, weil nach der Fussgängerinsel zu wenig Platz besteht, um korrekt einzuspüren. Die Lastwagen, die Migros und Coop zuliefern, kommen mitten auf der Strecke zum Stehen, weil die Fussgänger sehr undiszipliniert über die Strasse gehen. Es ist auch ziemlich eng – ich fahre selbst hin und wieder Lastwagen mit Anhängern – und man kommt praktisch nicht um die Ecke. Es ist durchaus möglich, die Fussgänger mit dem Anhänger zu erwischen. Die aktuelle Situation erlaubt es, dass die wartenden Busse durch Autos und Velos überholt werden können. Das ist später nicht mehr möglich mit diesen Kap-Haltestellen. Wenn der Bus ein oder zwei Minuten auf die Anschlüsse des S-Bahn-Netzes wartet, wartet der Verkehr auch und die armen Wipkinger und Höngger sind blockiert. Das ist für die Bewohner in Höngg und West-Wipkingen – immerhin rund 10 000 Menschen – nicht zumutbar, weil das für sie eine der wichtigen Verbindungsachsen in die Innenstadt ist. Die neue Nordbrücke stellt eine Wegelagerersituation für den Durchgangsverkehr dar. Darum bitten wir, dieses Postulat zur Prüfung zu überweisen und hoffen, dass hier Vernunft einkehrt und man solche Projekte nicht einfach durchlässt.

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

STR Richard Wolff: *Wenn man etwas aus dem Votum von Johann Widmer (SVP) schliessen konnte, dann dies: Es läuft irrsinnig viel an der Nordbrücke. Dort ist wahnsinnig viel los, es gibt alle möglichen Nutzungen, Bewegungen und es läuft so viel, dass man kaum durchkommt, weil ein derartiges Gewusel besteht mit Abbiegebeziehungen, Einkäufen – es ist ein Hin und Her. Aber die Schlussfolgerung, darum wieder Tempo 50 einzuführen, kann ich nicht nachvollziehen. Die Begründung ist ja auch, dass der Ausbau der Brücke mehr Platz für die Fussgänger auf dem Trottoir schafft und sie darum sicherer auf dem Trottoir seien und man deshalb wieder mit Tempo 50 durchfahren könne. Breitere Trottoirs für die Fussgänger bedeutet also Tempo 50 für die Autos? Dem können wir so nicht zustimmen. Die Nordbrücke ist ein Quartierzentrum, ist als solches eingetragen und wird von wahnsinnig vielen Leuten genutzt, die die Strasse queren. Dies bitte nicht auf weniger, sondern lieber auf noch mehr Fussgängerstreifen oder überall. Das tun sie auch und darum müssen wir dort für möglichst viel Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sorgen. Mit Tempo 50 kann man sowieso nie durchfahren, weil immer etwas los ist. Tempo 30 ist okay. Ob es in Zukunft Tempo 20 sein wird, wissen wir nicht. Ein weiteres Argument sind die Kap-Haltestellen. Mir ist nicht klar, ob Sie die jetzigen meinen oder ob Sie für die Zukunft festlegen wollen, dass es keine geben dürfe. Hans Jörg Käppeli (SP) hat es vorweggenommen: Die jetzigen Haltestellen sind keine Kap-Haltestellen. Ob es in Zukunft welche sein werden oder nicht, können wir heute nicht sagen. Das ist eine Sache der Planungs- und Projektierungsphase. So weit sind wir aber noch nicht. Möglicherweise werden es Kap-Haltestellen, vielleicht aber auch nicht. Das möchten wir uns aber nicht im Rahmen dieses Postulats vorschreiben lassen. Darum bitten wir Sie, das Postulat abzulehnen.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Wie man ernsthaft auf die Idee kommen kann, dass man den Fussgängerstreifen aufheben sollte, wenn es viele Zufussgehende hat, erschliesst sich mir nicht. Das würde heissen, dass man die Fussgängerinfrastruktur abbaut, wenn viele Menschen zu Fuss unterwegs sind. Das ist die Forderung der SVP. Nach dieser Argumentation müsste man den Nordring der Autobahn als erstes abreißen, da dieser sehr stark befahren ist. Die Autobahn bliebe nur noch hinten im Glarnerland bestehen. Und wie man Tempo 50 und verkehrssicher im gleichen Satz sagen kann, ist mir schleierhaft. An diesem Ort ist viel los, wir haben es heute mehrfach gehört. Es besteht auch eine lebendige Entwicklung. Wenn es jetzt heisst, der Ort müsse so und so umgestaltet werden, werden Dinge vorweggenommen, die ich mir noch gar nicht vorstellen kann. Wir haben heute zwar die zu bauende Haltestelle beschlossen, die sicherlich beeindruckend wird. Was wir sonst noch in diesem Quartierzentrum machen, soll zuerst mit dem Quartier zusammen entwickelt werden. Wenn ich mich richtig entsinne, habt Ihr den Vorstoss auch nicht so schlecht gefunden. In einem Punkt muss ich Johann Widmer (SVP) recht geben: Die Achse ist eine wichtige Einfallsachse – und zwar für den ÖV. Darum muss der ÖV immer an der Spitze des ganzen Pulks fahren und darf nicht durch den MIV blockiert werden. Denn es sind vor allem die Stabilisierungsmassnahmen, die beim ÖV Geld kosten und «Stabilisierungsmassnahmen» heisst auf gut Deutsch, dass der MIV dem ÖV im Weg steht. Lehnen Sie das Postulat deshalb ab.*

Johann Widmer (SVP): *Ich weiss nicht, ob mir STR Richard Wolff zugehört hat, aber es sollte klar sein: Jetzt sind es keine Kap-Haltestellen. Liest man die Pläne, die zum Ganzen bis jetzt herausgegeben wurden, ist es ziemlich klar, was mit diesen Haltestellen im Schild geführt wird. So, wie es jetzt gezeichnet ist, wird kaum noch Platz bestehen, dass ein Velo oder ein Auto die haltenden Busse überholen kann. Vielleicht hat man sich auch*

verzeichnet, dann ist es klar, dass man mein Votum nicht ganz nachvollziehen kann. So, wie ich die Tendenz in diesem Rat und in dieser Verwaltung kennengelernt habe, ist es aber klar, dass es auf jeden Fall verschlechtert wird. Dann musste ich hören, es brauche mehr Fussgängerstreifen, wenn mehr Fussgänger vorhanden sind. Ich habe ja gesagt, man solle einen streichen und den anderen dafür verbreitern. Ich entwickle das etwas weiter: Wenn mehr Autos unterwegs sind – sollte man die Strasse dann verbreitern oder verschmälern? Hier ist die Logik nicht ganz erkennbar.

Andreas Egli (FDP): Es wäre wichtig, dass der zuständige Stadtrat den Postulatstext liest, bevor er sich ans Mikrofon begibt. Im Postulat steht «die neu zu bildende Haltestelle». Ich bin insofern gleicher Meinung wie die SVP, dass es wenig sinnvoll wäre, an dieser Stelle eine Kap-Haltestelle zu bauen. Sonst kommt der Bus gar nicht mehr an die Kap-Haltestelle und der Verkehr staut sich von einer Richtung in die andere. Zur Vorstellung, man könne nur mit einer Kap-Haltestelle sicherstellen, dass der Bus die Pulkführung übernimmt: Wenn man sieht, wo der Bus anschliessend hinfährt, ist man froh, wenn er an der nächsten Haltestelle problemlos die Pulkführung übernehmen kann. Bis zu diesem Punkt sind die paar Autos, die überholen konnten, sowieso schon weit weg. In diesem Bereich bestand bis vor nicht allzu langer Zeit Tempo 50. Im Moment besteht eine Tendenz, auch auf ÖV-Strecken Tempo 30 zu planen. Sollte dies umgesetzt werden – das steht in der stadträtlichen Antwort – kostet dies die Stadt alleine beim öffentlichen Verkehr rund 20 Millionen Franken pro Jahr. Ich wohne im Quartier Höngg. Wir sind natürlich nicht wahnsinnig begeistert, wenn man aus unseren Wohnquartieren je länger je mehr Zeit braucht, um in die City zu gelangen und dafür auch noch mehr bezahlen muss. **Sven Sobernheim (GLP):** Du sagst, mit der Logik der SVP müsste man die Autobahn beim Gubrist reduzieren. Vor nicht allzu langer Zeit haben wir von Markus Knauss (Grüne) gehört, dass dies der geplante Weg sei, um mit dem Auto von einem Stadtquartier ins andere zu gelangen. Man sollte dort also nicht zusätzlich reduzieren. Der Vorstoss fordert zu Recht, dass dort nicht auf Kap-Haltestellen umgestellt werden sollte. Insofern unterstützen wir das Postulat der SVP und bitten den Stadtrat bei der Prüfung des nächsten Projekts, dort auf Kap-Haltestellen zu verzichten.

Das Postulat wird mit 29 gegen 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3579. 2021/36

Postulat von Res Marti (Grüne) und Monika Bättschmann (Grüne) vom 27.01.2021: Erstellung von genügend Veloabstellplätzen an den genutzten Zugangspunkten im Raum Bahnhof Wipkingen

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

Res Marti (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3516/2021): Im Rahmen der Behandlung des Projekts Bahnhof Wipkingen/Nordbrücke fragten wir nach, wie viele Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs Wipkingen vorgesehen sind. Das ist insbesondere deshalb relevant, weil der Bahnhof Wipkingen ab dem Jahr 2035 massiv höhere Frequenzen erhalten und deutlich an Bedeutung gewinnen soll. Damit wird der Bahnhof Wipkingen auch als Umsteigestation vom Velo auf den ÖV an Bedeutung gewinnen. Wenn man mit der S-Bahn im Viertelstundentakt oder noch häufiger vom Bahnhof Wipkingen direkt an den Hauptbahnhof fahren kann, werden die Passagiere vermehrt nicht mehr mit der Buslinie 46 in die Innenstadt zuckeln oder mit dem Velo hinfahren, sondern am Bahnhof Wipkingen umsteigen. Das gilt natürlich erst recht, wenn es

noch weitere Direktverbindungen in diverse grössere Schweizer Städte geben soll. Die Antworten in der Kommission ergaben, dass im Umfeld des Bahnhofs Wipkingen konkret 77 Veloabstellplätze geplant sind – verteilt über das ganze Bahnhofareal und die Umgebung. Insbesondere im Norden bei der Nordbrücke scheint mir dies eine knappe Anzahl zu sein, da gerade dieser Zugang mit dem neuen Bahnhofprojekt massiv aufgewertet wird. Das vorliegende Postulat will nicht, dass die geplanten Projekte über den Haufen geworfen werden. Wir möchten aber, dass sich der Stadtrat und insbesondere das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) allgemein und frühzeitig Gedanken macht, wie das absehbare Problem um den Bahnhof Wipkingen langfristig behoben werden kann und bis im Jahr 2035 genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können. Es liegen noch zwei Textänderungsanträge vor, zu denen ich mich äussere. Den Textänderungsantrag der SVP lehnen wir ab, weil dieser aus unserer Sicht redundant ist. Wenn Autoparkplätze in Veloparkplätze umgewandelt werden, steigt automatisch die Anzahl Parkplätze insgesamt um den Faktor zwölf. Es ist also nicht so, dass irgendwelche Parkplätze abgebaut werden – dies ist mathematisch unmöglich. Den Textänderungsantrag der FDP nehmen wir gerne an. Natürlich wollen wir, dass schnelle E-Bikes am Bahnhof Wipkingen legal parkieren können. Wir sind zuversichtlich, dass die Verwaltung ein angemessenes Verhältnis zwischen Velo- und Zweiradparkplätzen finden wird und dass es ihr klar ist, dass wir keinen Treffpunkt für Harley Davidsons bauen möchten.

Martina Zürcher (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion folgenden Textänderungsantrag und begründet diesen: Als Gemeinderätin des betroffenen Kreis 10 ist mir sehr bewusst, dass im Raum Bahnhof Wipkingen die Velos teilweise jetzt schon kreuz und quer stehen, weil es wenige Abstellplätze gibt. Der Erstunterzeichnende des Postulats hat es bereits erwähnt und ich weiss, dass er selbst ein E-Bike mit gelbem Nummernschild hat, das formell kein Velo, sondern ein Mofa ist. Damit auch er sein Vehikel legal beim Bahnhof Wipkingen abstellen kann, hat die FDP eine Textänderung beantragt. Wir möchten die Veloabstellplätze auf Zweiradabstellplätze verallgemeinern. Das würde heissen: Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Raum Bahnhof Wipkingen auch mit der geplanten Angebotserweiterung durch die SBB genügend Velo- und Zweiradabstellplätze an den von Velo- und Zweiradfahrenden genutzten Zugangspunkten erstellt werden können.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Res Marti (Grüne) hat unsere Textänderung eigentlich schon vorgestellt. Ich möchte dennoch unsere Textänderung begründen. Der Bahnhof ist zentral in Wipkingen und je nach Standort braucht man etwa fünf Minuten bis zum Bahnhof. Da wird mehr zu Fuss gegangen als mit dem Velo gefahren – auch wenn der Zug nach Chur fährt. Res Marti (Grüne) hat mir erklärt, dass die Leute jetzt mit dem Velo an den Hauptbahnhof fahren, um den Zug nach Chur zu nehmen. Anschliessend würden sie mit dem Velo an den Bahnhof Wipkingen, um nach Chur zu fahren. Ich bin mir nicht sicher, ob das wirklich so ist und das Velo nicht vielmehr Zuhause stehen gelassen wird und man die fünf Minuten zu Fuss geht, um von Wipkingen aus nach Chur zu fahren. Ich möchte niemandem vorschreiben, wie er an den Bahnhof Wipkingen gelangt. Gehen wir mal davon aus, es brauche dort mehr Veloabstellplätze. Wenn meine Textänderung so überflüssig wäre, würde sie auch nicht wehtun. Wir fordern, dass die zusätzlichen Veloabstellplätze nicht auf Kosten von Autoparkplätzen errichtet werden dürfen. Res Marti (Grüne) führte aus, es gebe keinen Abbau an Autoparkplätzen. Wenn nun aber die Textänderung nicht entgegen genommen wird, kommt eine Ahnung auf, in welche Richtung die Forderung nach mehr Veloabstellplätzen gehen soll. Ich nehme an, STR Richard Wolff wird das mit Freuden in die entsprechende Richtung begründen, wenn er Wipkingen um den Bahnhof herum komplett von Parkplätzen befreien wird. Er wird dann

sagen, Res Marti (Grüne) habe ihn beauftragt, mehr Veloabstellplätze zu machen. Mit dieser Textänderung könnte man das vermeiden. Unsere Textänderung fügt ein «ohne den Abbau von Parkplätzen» vor die letzten drei Wörter ein. Mit dieser Änderung könnten wir das Postulat mit einer wuchtigen Mehrheit überweisen.

Ronny Siev (GLP): Dieses Postulat ist für mich ein klarer Fall. Wipkingen ist ein Quartier, in dem das Velo häufiger genutzt wird als das Auto. Deshalb braucht es dort nicht unbedingt mehr oder gleich viele Parkplätze. Vor der Einweihung der Durchmesserlinie im Jahr 2014 gab es am Bahnhof Wipkingen vier S-Bahn-Linien mit 5000 täglich ein- und aussteigenden Leuten. Im Jahr 2018 war es noch etwa die Hälfte. Auch wenn nur 10 Prozent davon mit dem Velo kommen, könnt ihr selbst ausrechnen, wie viele Veloparkplätze das braucht. Die Leute kommen nicht nur aus Wipkingen, sondern auch aus den Regionen Höngg oder Unterstrass, in denen keine Bahnhöfe bestehen. Sobald der Bahnhof attraktiver ist, wird er auch mehr genutzt werden. Der Viertelstundentakt wird leider nach dem Umbau 2025 noch nicht eingeführt, sondern erst etwa zehn Jahre später. Trotzdem ist es sinnvoll, die Veloparkplätze jetzt schon mit zu planen, damit wir ein Velo-Park-and-Ride am Bahnhof Wipkingen erhalten, wie es an den meisten Bahnhöfen in der Stadt jetzt schon besteht. Auch ich habe mitbekommen, dass es immer mehr E-Bikes gibt und darum unterstützen wir die Textänderung der FDP ebenfalls.

Severin Meier (SP): Mein Vorredner hat es gesagt: Dieses Postulat ist eigentlich ein klarer Fall. Deshalb kann ich mich kurzhalten. Res Marti (Grüne) hat alle Argumente bereits genannt, die für dieses Postulat sprechen. Es ist klar, dass mit dem Ausbau des Bahnhofs Wipkingen eine erhöhte Nachfrage nach Veloabstellplätzen generiert wird. Es ist in diesem Kontext absolut sinnvoll, jetzt schon zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass auch in Zukunft genügend Veloabstellplätze bestehen. Darum unterstützen wir von der SP dieses Postulat inklusive Textänderungsantrag der FDP. Eine kurze Korrektur dessen, was Stephan Iten (SVP) sagte: Res Marti (Grüne) sagte nicht, es gäbe keinen Abbau von Autoparkplätzen, sondern er sprach von Parkplätzen im Allgemeinen und meinte damit auch Veloparkplätze.

Res Marti (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Raum Bahnhof Wipkingen auch mit der geplanten Angebotserweiterung durch die SBB genügend Velo- und Zweiradabstellplätze an den von Velo- und Zweiradfahrenden genutzten Zugangspunkten erstellt werden können.

Das geänderte Postulat wird mit 100 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3580. 2020/407

Weisung vom 23.09.2020:

Tiefbauamt, Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil, Objektkredit

Antrag des Stadtrats

1. Für den Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich an die Gesamtkosten für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil wird ein Objektkredit von maximal Fr. 15 000 000.– bewilligt.
2. Der Investitionsbeitrag steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung des Regierungsrats, der Ausgabenbewilligung des Kantonsrats für das Gesamtprojekt Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat, Entlastungsstollen Thalwil, und eines Beitrags der SBB und der SZU an den Kanton Zürich für den Entlastungsstollen Thalwil.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Jürg Rauser (Grüne): *Bei dieser Weisung geht es um das Abwägen von Risiken und Kosten. In diesem Sinne stehe ich quasi als Versicherungsberater vor Ihnen und warne Sie zuerst einmal in düsteren Worten vor den Gefahren und Risiken eines Hochwassers der Sihl. Stellen Sie sich vor, die Sihl – die auf einem flachen Schwemmkegel fliesst – tritt über die Ufer. Sofort werden riesige Flächen überschwemmt und es ist bei einem Extremhochwasser mit Schäden in der Höhe von 6,7 Milliarden Franken zu rechnen. Das betrifft nur Gebäude und Einrichtungen. Es gibt aber auch noch weitere Schäden an Infrastrukturen, die dazukommen. Im Jahr 2005 erlebten wir eine Risikosituation in der Stadt Zürich. Es gab ein Unwetter, dessen Zelle sich im Berner Oberland befand. Zürich hatte also Glück. Trotzdem war die Sihl so hoch, dass sie nur noch knapp unter dem Hauptbahnhof hindurch passte. Wenige Zentimeter fehlten und der Hauptbahnhof wäre überschwemmt worden – mit den entsprechenden Kostenfolgen. Man korrigierte daraufhin ein wenig: Heute ist ein Durchfluss von 300 Kubikmetern pro Sekunde möglich – ist es mehr, muss wieder mit Schäden gerechnet werden. Statistisch gesehen ist das alle 30 Jahre der Fall. Als Versicherungsvertreter kann ich Ihnen eine sehr gute und nicht allzu teure Lösung anbieten: das Projekt Hochwasserentlastungsstollen Thalwil. Geplant hat dies der Kanton Zürich, da er für den Hochwasserschutz der Sihl verantwortlich ist. Er hat verschiedene Situationen evaluiert und Varianten ausgearbeitet und kam dadurch auf die Lösung mit diesem Stollen. Das Prinzip ist einfach: Bei einem drohenden Hochwasser wird das Wasser bei Langnau am Albis über einen Stollen bei Thalwil in den Zürichsee umgeleitet. Die Stadt Zürich könnte sich mit einem freiwilligen Investitionsbeitrag von 15 Millionen Franken am Projekt beteiligen. Das Projekt kostet 175,5 Millionen Franken, der Stollen ist zwei Kilometer lang, hat einen Durchmesser von 6,6 Metern und fasst eine Kapazität von 330 Kubikmetern pro Sekunde. Läuft alles gut, ist dieses Ding 2025 bereit und mag ein mehr als doppelt so grosses Hochwasser fassen, wie wir es 2005 erlebten. Der Kanton ist selbstverständlich überzeugt, dass das eine gute Sache ist – schweizweit sei das ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es ist eine robuste, zuverlässige und wartungsarme Lösung, die eine hohe ökologische Verträglichkeit aufweist. Der Nutzen für die Stadt Zürich ist sehr gross. Es ist klar: Die Stadt Zürich ist dicht besiedelt und entsprechend haben Hochwasser eine enorme Wirkung und grosses Schadenspotenzial – ich erinnere an die 6,7 Milliarden Franken, die aus einem Extremhochwasser resultieren könnten, das alle 500 Jahre auftreten könnte. Hingegen wird der Stollen schon bei kleineren Hochwassern in Betrieb genommen und würde gewisse Wasser ableiten. Der Kanton Zürich ist verpflichtet, für den Hochwasserschutz zu sorgen. Allerdings muss er seine Bauten auf ein Jahrhundert-Hochwasser auslegen. Das geplante Bauwerk*

ist auf 500 Jahre ausgelegt. Das heisst, es gibt einen Mehrwert für die Stadt Zürich, die gegen ein solches Risiko nicht versichert wäre und dementsprechend Schäden selbst tragen müsste. Unter diesem Aspekt ist der Betrag von 15 Millionen Franken gerechtfertigt. Wenn ich nun wieder die Rolle des seriösen Versicherungsverreters einnehme, würde ich Sie auch auf das Kleingedruckte aufmerksam machen, das es immer gibt. In der Kommission sind wir Fragen nachgegangen. Eine davon betraf die vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Diverse Umweltverbände wurden in das Projekt einbezogen und konnten es begutachten. Es gab keine Einsprachen durch diese Verbände, im Gegenteil haben sie es lobend erwähnt. Am meisten diskutierten wir in der Kommission über die Rechtsgrundlage. Gibt es eine Verpflichtung der Stadt Zürich oder nicht? Im Titel heisst es schon, dass es sich um einen freiwilligen Investitionsbeitrag handelt. Aus Sicht der Verwaltung und des Stadtrats gibt es keine Rechtsgrundlage. Man holte ein Rechtsgutachten bei der Rechtskonsulentin des Gemeinderats, Beryl Niedermann, ein. Auch sie verneint eine Rechtsgrundlage. Der Gemeinderatsbeschluss stellt also die Rechtsgrundlage dar. Dies bedeutet allerdings kein Präjudiz für weitere Fälle. Man kann also davon ausgehen, dass der Kanton das Projekt umsetzt, ob wir zahlen oder nicht. Der Investitionsbeitrag bleibt freiwillig. Andererseits haben solche Beiträge eine guteidgenössische Tradition und stellen keinen Einzelfall dar. Zürich erhält mit diesem Bauwerk nicht bloss das gesetzliche Minimum, sondern einiges mehr. Dafür kann sie sich mit einem Betrag daran beteiligen, der gesetzlich zwar nicht verlangt, allerdings auch nicht verboten ist. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass der freiwillige Betrag der Stadt von maximal 15 Millionen Franken gerechtfertigt ist in Anbetracht der Risiken, die damit vermindert werden können. Ich erwähne noch, dass weitere Player mitbezahlen werden. Der Bund, die SBB und die SZU werden ebenfalls einen Beitrag leisten. Der städtische Beitrag stünde unter dem Vorbehalt, dass diese Player auch mitmachen. Die Ausgaben sind im Budget 2021 beantragt und im Finanz- und Aufgabenplan 2021–2024 vorgemerkt. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen die Zustimmung zu dieser Weisung.
Kommissionsminderheit:

Sebastian Vogel (FDP): Auch die Minderheit befürwortet dieses kostspielige Bauwerk, rät aber von einer zusätzlichen Kostenbeteiligung durch die Stadt ab. Für den Hochwasserschutz ist allein der Kanton zuständig und als Stadt Zürich bezahlen wir via Steuerzahlerinnen und Steuerzahler immer brav in den kantonalen Topf Hochwasserschutz – der übrigens auch vom Bund gespiesen wird – ein. Wenn unser Kanton zum Schluss kommt, dass es diesen Stollen braucht und er ansonsten Hochwasser in der Stadt befürchtet, dann ist es an ihm, die Verantwortung dafür zu übernehmen. Das macht der Kanton auch, was löblich ist. So ist aber auch bei einem Nein der Bau dieses Stollens in keiner Art und Weise gefährdet, wie uns in der Kommission versichert wurde. Zu diesem Geschäft wurden in der Kommission zahlreiche Fragen gestellt. Eine war, ob es ähnlich gelagerte Fälle im Kanton Zürich gibt, bei denen sich eine Gemeinde freiwillig an einem Hochwasserschutz-Projekt finanziell beteiligte. Man konnte uns kein einziges Beispiel nennen. Die Minderheit ist der Meinung, dass man diese über 15 Millionen Franken gerade in der aktuellen Situation weitaus zielgerichteter ausgeben kann, als sie dem Kanton zu schenken. Ich bitte, dem Antrag der Minderheit zu folgen und dazu beizutragen, dass diese 15 Millionen Franken in der Stadtkasse verbleiben.

Weitere Wortmeldung:

Roberto Bertozzi (SVP): Vom Hochwasserschutz profitiert vor allem das Sihltal und die Stadt Zürich. Der Bau dieses Entlastungsstollens in Thalwil ist wichtig und richtig. Bei einem allfälligen Hochwasser könnte in der Stadt Zürich der Schätzwert von 6,7 Milliarden Franken an Schäden entstehen. Die Stadt Zürich hat das eigentlich höchste Hochwasserrisiko in der Schweiz – das ist bekannt. Der Knackpunkt dieser Weisung ist, dass sich

die Stadt Zürich mit einem Maximalbeitrag von 15 Millionen Franken oder etwa 15 Prozent der Gesamtkosten am Bau beteiligen soll. Formell ist der Hochwasserschutz Sache des Kantons, nur bei den Bächen sieht es anders aus. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Extremhochwassers liegt bei einem Vorkommnis in 500 Jahren. Der Entlastungsstollen wird voraussichtlich alle 20 Jahre genutzt. Nichtsdestotrotz sind wir der Meinung, dass die freiwillige Beteiligung der Stadt Zürich richtig ist. Es beteiligt sich schliesslich nicht bloss die Stadt Zürich, sondern auch die SZU und die SBB. Sollte der Fall auftreten, dass sich SBB oder SZU nicht beteiligen, würde auch die Stadt Zürich keinen Beitrag leisten. Betrachtet man das Gesamtpaket, ist es für uns die mangelnde gesetzliche Grundlage kein Argument. In diesem Gemeinderat verabschieden wir sehr viele Weisungen, ohne dass uns eine gesetzliche Grundlage zwingen würde, irgendetwas zu sprechen. Die SVP unterstützt demnach diese Weisung.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK TED/DIB beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK TED/DIB beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

| | |
|-------------|--|
| Mehrheit: | Jürg Rauser (Grüne), Referent; Präsident Michael Kraft (SP), Vizepräsident Markus Kunz (Grüne), Roberto Bertozzi (SVP), Niyazi Erdem (SP), Andreas Kirstein (AL), Michel Urben (SP), Barbara Wiesmann (SP) |
| Minderheit: | Sebastian Vogel (FDP), Referent; Beat Oberholzer (GLP), Elisabeth Schoch (FDP), Ronny Siev (GLP) |
| Abwesend: | Dr. Frank Rühli (FDP) |

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für den Investitionsbeitrag der Stadt an den Kanton Zürich an die Gesamtkosten für den Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat mit dem Entlastungsstollen Thalwil wird ein Objektkredit von maximal Fr. 15 000 000.– bewilligt.
2. Der Investitionsbeitrag steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung des Regierungsrats, der Ausgabenbewilligung des Kantonsrats für das Gesamtprojekt Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat, Entlastungsstollen Thalwil, und eines Beitrags der SBB und der SZU an den Kanton Zürich für den Entlastungsstollen Thalwil.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. April 2021)

3581. 2019/370**Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:
Bericht betreffend Möglichkeiten und Kosten für eine unterirdische Verkehrs-
führung bestimmter Verkehrsträger**

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

Stephan Iten (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1614/2019): Der Platz in der Stadt Zürich ist begrenzt, so auch der Strassenraum. Immer mehr Verkehrsträger müssen sich den knappen Platz in der Stadt teilen. In den letzten Jahren sind neu Leihvelos und -Trottinette dazugekommen, die sehr begehrt sind und zusätzlichen Platz benötigen. Weiter wurde der Stadtrat von sämtlichen Parteien beauftragt, Mischverkehrsflächen in Fussgängerzonen aufzuheben – eine Forderung, die durch ein Gutachten bestärkt und bestätigt wurde. Ausserdem plant der Stadtrat mit der Bau- und Zonenordnung (BZO) und dem neuen Richtplan mit einer Zuwanderung von 100 000 zusätzlichen Leuten. Das ist eine grosse Herausforderung, wenn man bedenkt, dass nicht alle mit dem Zug, dem Tram, dem Bus oder dem Velo kommen werden. Aus all diesen Gründen wird der sonst schon knappe Strassenraum weiter belastet. Die rot-grüne Regierung setzt aber nur noch auf den öffentlichen Verkehr, der heute schon völlig überlastet ist und aufs Velo. Dabei geht vergessen, dass nicht jedes Gewerbe mit dem ÖV oder dem Velo seine Aufträge ausführen kann. In unserer wachsenden Stadt sollen aber sämtliche Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner, des Gewerbes und der Wirtschaft befriedigt werden können. Zusätzlich wollen wir oberirdisch mehr Platz für Bäume und Fussgänger schaffen. Wir kommen also nicht darum herum, einen Teil des Verkehrs unter dem Boden zu führen. Darum fordern wir vom Stadtrat, er solle prüfen, wo und für welche Verkehrsträger eine unterirdische Verkehrsführung möglich und am sinnvollsten ist. Weiter soll uns der Stadtrat aufzeigen, mit welchen Kosten zu rechnen wäre. Das ist erst ein Auftrag für eine Prüfung und nicht für eine Ausführung. Lassen Sie den Stadtrat dies bitte prüfen und anhand des Berichts schauen wir dann weiter. Nur so können wir oberirdisch unter anderem mehr Platz für Fussverkehr und Bäume schaffen. Wenn wir so den Verkehr flüssig halten können, die Strassen nicht mehr verstopft sind, haben wir auch weniger Emissionen und Immissionen und erst noch mehr Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger. Es wäre also eine Win-Win-Situation für die Stadt Zürich, ihre Bewohner, das Gewerbe und die Bäume.

Simone Brander (SP) begründet den von Dr. Davy Graf (SP) namens der SP-Fraktion am 18. September 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Es gibt heute schon Verkehr, egal ob zu Fuss, mit dem Velo, dem Auto, dem Bus oder dem Tram, der an unterschiedlichen Orten in dieser Stadt unterirdisch geführt wird und das funktioniert gut. Gerade vorher haben wir mit dem Ja zum Velotunnel im Hauptbahnhof eine neue Möglichkeit beschlossen, bei der die Velos zukünftig die Möglichkeit haben, direkt und in einem eigenen Bereich unterirdisch unterwegs zu sein. Warum haben wir von der SP hier den Ablehnungsantrag gestellt? Das Problem mit diesem Vorstoss ist aus unserer Sicht, dass er zu unspezifisch ist. Hier wird ein Bericht verlangt, wonach man auf dem ganzen Stadtgebiet prüfen soll, wie man alle, die unterwegs sind, unterirdisch führen könnte. Weiter soll man für diese Überlegungen auf dem ganzen Stadtgebiet auch noch Kostenschätzungen vornehmen. Mit diesem verlangten Bericht könnte man eine ganze Bibliothek füllen und sehr viel Geld ausgeben, um auf dem ganzen Stadtgebiet alle möglichen Varianten zu prüfen. Einen solchen, nicht-zielgerichteten Auftrag möchten wir der Verwaltung nicht geben. Wir würden es verstehen, bestünde ein konkreter Vorschlag, wo man etwas neu unterirdisch führen möchte. Dann würden wir prüfen, ob wir das sinnvoll fänden. Stephan Iten (SVP) sagte, ihm gehe es darum, Fuss- und Velo-Mischverkehrsflächen zu entflechten. Das ist selbstverständlich auch ein wichtiges Anliegen der SP,

weil auch wir uns immer dafür eingesetzt haben, dass diese Mischverkehrsflächen aufgehoben werden und dass die beiden Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr ihre eigenen Bereiche haben. Das ist aber etwas, das oberirdisch geschehen sollte und es geht nicht darum, plötzlich Tunnels für den Fussverkehr in Betracht zu ziehen. Es ist nämlich wichtig, dass Fussgänger auf direkten Wegen oberirdisch unterwegs sein können. Wir lehnen diesen Vorstoss darum ab.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Liest man den SVP-Vorstoss und hört auch dessen Begründung, könnte man meinen, dass diese Stadt unter dem Boden leer ist, dass wir in dieser Stadt keinen einzigen Tunnel, keine einzige Werkleitung haben und eigentlich frei unsere Stadt eine Ebene tiefer planen können. Wir alle wissen, dass das nicht so ist. Denkt man an den Bau der Durchmesserlinie, haben wir Sensoren im Unispital aufgestellt, um zu schauen, ob es sich bewegt, wenn wir unter dem Berg ein neues Loch budeln. Denken wir auch an die vorherige Weisung mit dem Velotunnel (GR Nr. 2020/298): Wir versuchen die beiden Rampen in unsere Innenstadt zu pressen und nutzen einen schon bestehenden Tunnel. Eine Kostenschätzung dazu: 42 Millionen Franken. Wir bauen eine neue Unterführung in der Langstrasse, beziehungsweise verbreitern sie, wenn der Stadtrat die Weisung bringt, die er im Agglomerationsprogramm angekündigt hatte. Kostenpunkt: 10 Millionen Franken. Das sind zwei Beispiele, bei denen wir bereits eine sehr konkrete Kostenschätzung und ein sehr konkretes Projekt haben. Beides aufgrund von Vorstössen oder Petitionen. So muss man vorgehen, wenn man Ideen hat: Eine konkrete Forderung stellen und nicht die Verwaltung ins Blaue hinaus überlegen lassen, was man irgendwo noch machen könnte. Zudem will ich nicht, dass jeder Verkehrsträger in den Boden gepackt wird: Ein Zufussgehender hat – ausser vielleicht bei einem Bahnhof – nichts unter dem Boden zu suchen, sondern gehört auf die Ebene null. Wir wollen nicht zurück in die 1960er-Jahre, als man sagte, die Strasse gehöre dem Auto und alle anderen haben unten- oder obendurch zu fahren oder zu gehen. Damit kommen wir nicht weiter. Wir diskutieren gerne über einzelne Anliegen, wollen aber keine unspezifischen Forderungen in die Verwaltung werfen und hoffen, dass dabei etwas Sinnvolles herauskommt – oder in zwei Jahren gar sauer sein, wenn nichts gefunden wird. Wir lehnen dieses Postulat darum ab.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Wir beraten hier einen wahrlich unterirdischen Vorstoss der SVP. Er verlangt, dass der Stadtrat für alle Verkehrsträger einen Bericht ausfertigen soll, um diese in den Untergrund zu verlegen. Auf den ersten Blick mag das revolutionär, ungewöhnlich oder gar altbacken klingen, aber eigentlich gibt es in der Stadt Zürich viele Ansatzpunkte, an denen genau das funktioniert. Ich erinnere zum Beispiel an den FDP-Vorstoss zur Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz. Sie haben gerade gesagt, Sie wünschten sich detailliertere Vorstösse. Ich freue mich also schon auf Ihre Unterstützung, wenn wir den diskutieren werden. Die SVP verlangt hier einen umfassenden Bericht und ich bin mit der Kritik daran eigentlich einverstanden. Wir sehen hier schon die umfangreichen Abklärungen, die hier getroffen werden sollen: Tunnelprojekte gehören zu den komplexesten Bauprojekten, die es überhaupt gibt. Trotzdem werden wir diesem Postulat zustimmen und tun dies in der Erwartung, dass die Verwaltung bei der Umsetzung masshält und den optimalen und nicht den maximalen Weg wählt. Gerade, wenn im Budget irgendwelche Fachexpertinnen oder Fachexperten Tunnelbau vorgeschlagen werden sollten, wären wir nicht mehr mit der Interpretation dieses Postulats einverstanden. Wir bitten Sie, diesem Postulat so zu folgen, dass man dies als Auslegeordnung und Diskussionsanstoss sieht.*

Claudia Rabelbauer (EVP): Auch die EVP wird diesen Vorstoss unterstützen. Wie die Vorredner bereits sagten ist er sehr allgemein gehalten, aber es gibt durchaus Potenzial. Gerade der scheidende VBZ-Direktor Guido Schoch erwähnte beispielsweise, man könne weitere Tramlinien durchaus auch unterirdisch führen. Das wäre sicherlich etwas, das man prüfen könnte. In diesem Sinne unterstützen wir und sind gespannt, was die Verwaltung daraus macht, so es denn wirklich überwiesen wird.

Stephan Iten (SVP): Liebe Simone Brander (SP), Sven Sobernheim (GLP) hat es bereits angetönt: Die ganze Stadt muss man nicht prüfen. Es gibt Werkleitungen im Boden, womit bereits eine starke Eingrenzung besteht, wo der Stadtrat suchen muss. Ich bin auch sehr überrascht, wie man Unterführungen so schlechtreden kann, direkt nachdem wir heute Abend über eine Unterführung fürs Velo diskutierten. Es wurde gesagt, die SVP verlange, dass alle Verkehrsträger unterirdisch geführt werden sollten: Ich möchte euch bitten, den Vorstoss zuerst zu lesen oder dann wenigstens zuzuhören. Wir haben gesagt, wir würden überprüfen lassen, wo und für welche Verkehrsträger eine Unterführung möglich ist. Wir haben nicht gesagt, wir wollen alles unter dem Boden, sondern dass wir oberirdisch mehr Platz für den Fussgänger brauchen. Dominique Zygmont (FDP) fand das richtige Wort: Wir fordern eine Auslegeordnung und noch überhaupt keinen Auftrag. Wir müssen uns langsam Gedanken machen, wie wir oberirdisch mehr Platz schaffen können und darum fordern wir eine Auslegeordnung.

Das Postulat wird mit 35 gegen 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3582. 2019/372

Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Gabriele Kisker (Grüne) vom 04.09.2019: Anpassung des Strassenprojekts Kalkbreitestrasse zwecks Erweiterung der geplanten Grünanlage entlang der Sihlfeldstrasse Richtung Brupbacherplatz

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

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1616/2019): Es passiert selten in der Stadt Zürich, dass wir eine Strasse aufheben können. Hier ist das möglich. Wir haben einen überdimensionierten Strassenraum im Bereich der Kalkbreitestrasse. Bei der Betrachtung der entsprechenden Strassenklimakarten sieht man, dass in diesem Strassenraum extreme Hitzeentwicklungen vorhanden sind. Wir haben einen kleinen Park von etwa 500 Quadratmetern. Der Stadtrat hat im Zug der Strassenaufhebung geplant, nochmals eine kleine Grünfläche von vielleicht 200 Quadratmetern hinzustellen. Wir sind allerdings der Meinung, dass dieses Strassenstück mehr leisten kann. Im Zeitalter der Klimaanpassungsmassnahmen scheint es uns möglich, eine Grünfläche von insgesamt 2500 Quadratmetern zu realisieren. Wir wollen mit dem Postulat dem Stadtrat einen entsprechenden Auftrag geben. Es ist ein Postulat, das die bestehenden, dringenden Probleme der Stadt in Sachen Hitzeentwicklung aufnimmt. Der Strassenraum kommt weg, was bereits klar ist, und es sind auch ein paar Parkplätze, die ebenfalls dran glauben müssten, aber in diesem Quartier, wo die Leute immer wie weniger über Autos verfügen, scheint es verkraftbar, wenn ein paar öffentliche Parkplätze wegfallen. Daher bitten wir Sie, diesem Postulat zuzustimmen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 18. September 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Es geht um ein Projekt an der

Kalkbreitestrasse im Kreis 3. Markus Knauss (Grüne) spricht jetzt über die Sihlfeldstrasse. Das ist eigenartig. Was er mit seiner Litanei eigentlich meint, die er in den Vorstoss geschrieben hat, kann man ganz knapp zusammenfassen: Er will vor allem die Parkplätze am Brupbacherplatz aufheben. Hätte er dies ehrlich niedergeschrieben, wäre der Vorstoss gescheitert, denn er weiss: Diese zehn Bäumchen retten Zürich nicht. Die SVP lehnt diesen Vorstoss selbstverständlich ab. Bei einer Volksabstimmung würde er wegen Missachtung der Einheit der Materie gar nicht zugelassen werden. So weit so langweilig. Nun kommt aber der zweite Teil. Ich bin erstaunt, dass das einem alten Politfuchs wie Markus Knauss (Grüne) passieren kann: Der letzte Satz seines Vorstosses hat es in sich. Er führt darin aus, dass der Autobesitz im Quartier Sihlfeld in den letzten Jahren eine Reduktion erfahren hat. Das stimmt sogar. Wieso ist das so? Es fand eine Verdrängung, Ausgrenzung und Verjagung all jener statt, die auf das Auto angewiesen sind. Freiwillig oder nur zum Plausch hat in diesem Sektor niemand mehr ein Auto – es ist nur noch ein notwendiges Übel. Zum Begriff Ausgrenzung: Sie werfen uns dauernd vor, wir würden ausgrenzen, aber vor der eigenen Türe kehren Sie nicht. Ihr wisst selbst, dass die Zahlen des kantonalen Strassenverkehrsamt zeigen, dass wir einen steigenden Fahrzeugbestand im Kanton Zürich haben – wenn auch nicht in diesem Perimeter. Es ist die unsägliche VCS-Ideologie, dass Private und Gewerbetreibende, die auf ein solches Ding in Gottes Namen angewiesen sind, schlicht verdrängt werden – sei es in die Agglomeration, andere Gemeinden oder andere Kantone und zum Teil gar aus der Schweiz. Ihr vom VCS seid die Landjäger des 21. Jahrhunderts. Lehnen Sie diesen Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Beat Oberholzer (GLP): Die Stadt hat uns mit der Aufhebung des Anfangs der Sihlfeldstrasse eine gute Idee im Rahmen des bestehenden Strassenbauprojekts präsentiert. Die Stadt hat einen wichtigen ersten Schritt gemacht und das Postulat macht nach unserer Meinung einen wichtigen zweiten Schritt. Durch die Kürzung der Sihlfeldstrasse wird ein wenig Raum gewonnen. Wenn man mit diesem Platz nichts macht, ihn so belässt, ist das eine ziemlich fragwürdige Platzverschwendung. Auf dem neugewonnenen Platz bestehen die aufgereihten Parkplätze und leider ist die Zufahrt zu den Parkplätzen gleich nochmal so breit, wie diese lang sind. Das ist eine suboptimale Nutzung des öffentlichen Raums. Wir sind in einem Jahrzehnt angekommen, in dem wir Hitzeminderungsplanungen machen. Darum ist Grünfläche in dieser Stadt nötig – vor allem dort, wo man einfach dazu kommt. Darum unterstützen wir Grünliberalen die Überweisung dieses Postulats – zumal dieses Postulat nicht alles fordert, was Markus Knauss (Grüne) und Gabriele Kisker (Grüne) sich dort sonst noch vorstellen könnten, sondern lediglich, dass die bereits geplante Grünfläche in Richtung Brupbacherplatz erweitert wird. Mindestens bis zur Haslerstrasse sollte das ohne Probleme möglich sein.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Gegen Parks und Pärkli ist nichts einzuwenden. In meinem Enthusiasmus habe ich selbst im Unipark Irchel bei dessen Entstehung Bäume gepflanzt. Die stehen heute noch. Es ist aber wie immer eine Frage von Mass und Vernunft und dieser Vorstoss ist eine Waffe gegen den motorisierten Individualverkehr. Das macht den Einsatz für Parks und Grünzonen sehr unsympathisch, da er missbraucht wird. Auch das Klima wird herbeizitiert. In den letzten Sommern hatten wir ein paar Hitzewochen und schon wird verallgemeinert, als wäre das die generelle Tendenz, die immer schlimmer werde. Das ist nichts anderes als hypothetisch, eine Behauptung, eine nicht zulässige Verallgemeinerung von Fakten, die es einmal gab. Wir haben auch das Gegenbeispiel von Kältewellen in Spanien, dem Schneechaos in Deutschland. Auch in New York ist alles zugeschnitten. Es gibt immer wieder sehr starke meteorologische Phänomene, die nichts mit dem Klima zu tun haben. Wenn man das durcheinander bringt

und Forderungen daraus ableitet, wird das wirklich unglaublich und schadet einer ästhetisch schönen Begrünung.

Marcel Tobler (SP): *Es ist interessant, was die SVP in so einen Vorstoss hineininterpretieren kann. Es tut mir leid, aber dieser Vorstoss ist ziemlich harmlos. Hier geht es darum, ein bestehendes Projekt um ein wenig Grün zu erweitern. Es wird keine einzige Zufahrt zusätzlich gesperrt oder der Klimawandel herbeizitiert. Die SP unterstützt diesen Vorstoss und hat dem Votum von Markus Knauss (Grüne) und der GLP nichts mehr anzufügen.*

Das Postulat wird mit 78 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3583. 2019/381

Motion von Brigitte Fürer (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 11.09.2019:

Erlass für den Schutz des bestehenden Baumbestands sowie zur Förderung von Neupflanzungen grosskroniger Bäume und von ökologisch wertvollen Strukturen

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Brigitte Fürer (Grüne) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1654/2019): *Dass Bäume in der Stadt ein hartes Dasein fristen, ist mittlerweile auch mit Daten belegbar. Die Abnahme des Grünvolumens ist dramatisch. Die starken Schneefälle der letzten Wochen haben den Bäumen zusätzlich zugesetzt. Solche Extremereignisse werden zukünftig zunehmen. Die Stadt publizierte kürzlich eine Baumliste und allein in den nächsten Jahren müssen rund 250 Bäume gefällt werden. Auf sieben Seiten wird säuberlich aufgelistet, welche Bäume gefällt werden müssen. Verschiedene Gründe werden aufgeführt, warum diese Bäume weichen müssen: das Alter, die Verkehrssicherheit, ein Erdgasprojekt. In den meisten Fällen wird aber die Vitalität angeführt. Das heisst, die Bäume sterben oder sind bereits abgestorben. Viele dieser aufgelisteten Bäume befinden sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung in den belasteten Gebieten, das heisst mit Grün- und Freiraum unterversorgten Quartieren. Das sind vor allem die Kreise 4 und 5. Die Liste zeigt, dass es vielen dieser Bäume in der Stadt dreckig geht. Es ist zwar vorgesehen, dass die gefällten Bäume 1:1 ersetzt werden, aber um die Leistung eines ausgewachsenen Baums zu ersetzen, müssten 1000 neue gepflanzt werden. Es fällt zudem auf, dass sich bei den Verantwortlichen häufig ein eigenartiger Fatalismus breit macht. Man sieht wenig Handlungsspielraum, führt Sachzwänge an, sagt, die Güterabwägung sei leider zuungunsten der Bäume ausgefallen und wenn man baulich verdichte, sei das halt so. Was zusätzlich zu denken gibt, wenn über Bäume und Grünstrukturen gesprochen wird, ist ein häufig fallender, einleitender Satz: Die Bäume seien halt ein emotionales Thema. Ja, Bäume sind ein emotionales Thema und das ist auch gut so. Bäume und Grünstrukturen sind wichtig und tragen viel zur Lebensqualität in den Siedlungen bei – so auch in der Stadt. Diesem Umstand tragen auch einige rechtliche Rahmenbedingungen schon länger Rechnung. So zum Beispiel das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG). Dort ist in den Planungsgrundsätzen festgehalten, ich zitiere Art. 3 Abs. 3 RPG: «Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und ihre Ausdehnung ist zu begrenzen. Insbesondere sollen», lit. e, «Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten». Aber auch im Bundesgesetz über den Natur-*

und Heimatschutz werden im Artikel 18 die Kantone zum ökologischen Ausgleich innerhalb des Siedlungsgebiets aufgefordert. Auch im Planungs- und Baugesetz des Kantons (PBG) gibt es entsprechende Bestimmungen, so zum Beispiel im § 238 Abs. 3 unter den Grundanforderungen für bauliche Anlagen: «Wo die Verhältnisse es zulassen, kann mit der baurechtlichen Bewilligung verlangt werden, dass vorhandene Bäume bestehen bleiben, neue Bäume und Sträucher gepflanzt, sowie Vorgärten und andere geeignete Teile des Umschwungs als Grünfläche erhalten oder hergerichtet werden». Aber auch in der Stadt Zürich gibt es entsprechende Aufträge, so in der Gemeindeordnung und dem Bekenntnis zur Biodiversitätsförderung. Die Forderungen sind alt und haben zusätzlich wegen des Themas Hitzeminderung an Aktualität gewonnen. Trotz dieser Aufträge ist wenig davon spürbar, dass die Bäume und Grünstrukturen einen hohen Stellenwert hätten. Man kann sich fragen, wieso das so ist – es könnte vielleicht an der Haltung der Verwaltung oder einzelner Leute liegen. Vielleicht hat man mehr das Bild einer Stadt in Italien vor Augen – dort hat es bekanntlich auch fast keine Bäume. Vielleicht liegt es daran, dass man in der Stadt Zürich kaum Lorbeeren holt für ein Engagement für mehr Grün und Bäume. Vielleicht liegt es am beherzten Einstehen für Grün wie etwa beim Münsterhof, als im Wettbewerbsprojekt noch Bäume bestanden, die bei der Ausführung irgendwie nicht gepflanzt wurden. Diese Liste könnte beliebig erweitert werden. In einer wachsenden Stadt ist es zentral, dass das Wachstum mit einem hohen Qualitätsanspruch geschieht. Um dies einlösen zu können, gehören Bäume und Grünstrukturen dringend dazu. Bäumen und Grünstrukturen muss aber auch ein höherer Stellenwert eingeräumt werden – genau das hat diese Motion im Auge. Grün Stadt Zürich unternimmt schon einiges, so hat man in der Stadtgärtnerei eine Ausstellung zu Bäumen gemacht. Leider ist diese wegen Corona zurzeit geschlossen. Es ist sicher wichtig, mit solchen kommunikativen Massnahmen auf die Wichtigkeit von Bäumen hinzuweisen. Man darf bei diesen Massnahmen aber nicht stehenbleiben. Es kann einiges mehr unternommen werden und es braucht eine Strategie, wie Bäume und Grünstrukturen langfristig gesichert und weiterentwickelt werden können. Ansätze dazu könnten sein: Die bauliche Entwicklung muss auch aus dem Fokus der Grünräume betrachtet werden; der Untergrund, der Boden, der den Bäumen und dem Grün als Basis dient, sind zusammen mit den Gebäuden und der Infrastruktur zu denken; dem Lebenszyklus der Bäume muss Rechnung getragen werden. Der Fokus muss auch auf die Vorsorge gelegt werden und was unternommen werden kann, damit vor allem Strassenbäume gute Bedingungen vorfinden. Beim Boden wäre anzufangen: Es braucht mehr Platz für die Wurzeln der Bäume, durchgehende Baumscheiben, beziehungsweise Rabatten, die nicht zuasphaltiert sind. Es braucht mehr Raum für die Versickerung des Regenwassers, aber auch, um die Hitze im Sommer zu mildern. Es braucht aber auch einen besseren Baumschutz bei Baustellen und darüber hinaus sind die bereits vorhandenen raumplanerischen Instrumente besser einzusetzen. Mit Baumschutzzonen steht ein probates Mittel zur Verfügung, um den Schutz bestehender Bäume zu verbessern, so dass es nicht gleich kommt wie in Schwamendingen, wo viele alte, grosskronige Bäume einer einseitigen baulichen Verdichtung weichen. Dass die SP bei der BZO-Revision im Jahr 2016 nicht überzeugt werden konnte, zusätzliche Baumschutzzonen zu erlassen, ist schade. Es ist aber schön zu hören, dass man nun einen Schritt weiter ist. Es braucht Gestaltungspläne, die dem Grün und den Bäumen mehr Gewicht geben. Es braucht vielleicht einen Baumfonds. Es wäre zu prüfen, ob Grundeigentümer unterstützt werden können, die sich dem Baumbestand und den Grünstrukturen Sorge tragen. Nicht zuletzt sind Bestimmungen im PBG so anzupassen, dass Gemeinden ihre Autonomie zurückerhalten und Beschränkungen der Unterbauungen möglich werden. Dazu braucht es nicht bloss Grün Stadt Zürich, sondern vor allem das Hochbaudepartement, das Amt für Städtebau, das Amt für Baubewilligungen und das Tiefbauamt. Der Umgang mit den Bäumen kommt mir manchmal vor, als gehörten sie zum Mobiliar wie Sitzbänke, Züri-WC oder Abfallkübel, die – wenn überhaupt – am Schluss noch irgendwohin platziert werden. Man vergisst, dass Bäume Platz brauchen, um zu wachsen und gross zu werden. Es braucht ein

vernetztes Engagement und ein beherztes Handeln für mehr Bäume, Grün und Biodiversität. Es geht darum, dass auch folgende Generationen von einem grosskronigen Baumbestand und vielfältigen Grünstrukturen profitieren können. Der Klimawandel mit mehr Hitzetagen und einer Zunahme der Starkniederschläge macht das Anliegen zusehends dringlich.

Derek Richter (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 2. Oktober 2019 gestellten Ablehnungsantrag: *Bäume sind etwas Grossartiges, vor allem grosskronige. Sie sind wertvoll für Mensch und Tier. In einer Stadt, die immer dichter besiedelt wird, zwölf mal zwölf Kilometer gross ist und nur noch in die Höhe wachsen kann, sind auch die Bäume unter Druck. Die SVP hat sich schon immer für Bäume eingesetzt. Ich erinnere an unseren Einsatz für den Mammutbaum im Stierliareal oder an der Hohlstrasse in Altstetten. Diese Bäume verursachen leider sehr hohe Unterhaltskosten. Insbesondere, weil man durch diese Bäume keinen wirtschaftlichen Ertrag erzielt. Leider werden diese Bäume durch eine Ideologie missbraucht – ich denke da gerade an die VCS-Ideologie. Aber der Hauptgrund, wieso die SVP diese Motion ablehnt, ist der völlig unzulässige Eingriff in die privaten Flächen. Es kann nicht sein, dass privates Eigentum verstaatlicht wird. Diese Bäume, die auf privatem Grund stehen, sind privat und müssen nicht durch den Staat verwaltet werden. Wir lehnen das ab und bitten Sie, uns zu folgen.*

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

STR Richard Wolff: *Ich schätze Brigitte Fürer (Grüne) und ihr Engagement für die Bäume, aber jetzt hat sie mich schon ein wenig provoziert. Ich beginne mit dem Teil, den ich vorbereitet habe und mache dann noch ein wenig weiter. Die Motion fordert den Stadtrat auf, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die zum Ziel hat, einen alterungsfähigen Baumbestand und Grünstrukturen in der Stadt zu erhalten und weiterzuentwickeln, und zwar auf eine Art, dass die Biodiversität gefördert und garantiert wird. Der Stadtrat ist bereit, die Motion entgegen zu nehmen – sie ist wie zugeschnitten auf die Fachplanung Stadtbäume. Diese wird gerade entwickelt und von uns in den nächsten Monaten vorgestellt werden. Die Fachplanung verfolgt im Grundsatz genau die Ziele, die Brigitte Fürer (Grüne) hier vorgestellt hat. Bäume und Grünstrukturen sind wichtig, das wissen wir. Dafür brauchen wir nicht unbedingt eine solche Motion. Aber wir wollen sie dennoch für die Zukunft, da Bäume noch wichtiger werden und gefördert werden müssen. Stichwort Klimaerwärmung: Bäume sind eines der wirksamsten, wenn nicht das wirksamste Element, um die Hitze in der Stadt Zürich zu mindern. In der Fachplanung Hitzeminderung stehen Bäume an erster Stelle der temperatursenkenden Massnahmen und Eingriffen und genau das wollen wir weiter auch fördern. Ich möchte dich und andere, die sich für Bäume und mehr Grün starkmachen, herzlich bitten, die Verwaltung in diesem Bereich nicht schlechtzureden. Die Leute, die bei Grün Stadt Zürich arbeiten – ich sehe sie täglich, gehe mit ihnen ins Feld, die Parks und die Wälder – sind unglaublich motivierte Leute. Das sind Biologen, Botanikerinnen, Gärtnerinnen. Die arbeiten bei Grün Stadt Zürich, weil sie Grün und Bäume lieben. Wenn sie nur schlechtgemacht werden, demotivierst du sie. Das möchte ich verhindern. Ich möchte auf einzelne, kleine Aspekte eingehen. Bei 20 000 Bäumen im öffentlichen Raum und einem durchschnittlichen Alter von 100 Jahren – was für einen Stadtbaum sehr hoch geschätzt ist – müssen 200 Bäume im Jahr gefällt werden. Wir können in der Stadt nicht darauf warten, bis sie umkippen. Dass wir auf dem Münsterhof im Moment keine Bäume pflanzen können, liegt zum Teil an den Anwohnenden des Münsterhofs, die sich dagegen wehren, dass ein Baum vor ihren Laden oder ihre Wohnung gepflanzt wird. Bei den vielen Strassenbauprojekten, die ich unterschreibe, gibt es seit zwei Jahren – seit ich da-*

rauf achte – kein Projekt, bei dem nicht mehr Bäume gepflanzt werden, als zuvor vorhanden waren. Wenn ich beim öffentlichen Raum darauf achte, dass dieser so umverteilt wird, dass vielleicht weniger Raum für Autos und mehr für Velos und Trottoirs besteht, ist ein anderer Aspekt, dass wir die Strassen so umgestalten, dass mehr Grün entsteht und mehr Platz für mehr Bäume, durchgehende Baumrondellen und Baumgruben. Der Standard für Baumgruben ist heute schon viel grösser als früher. Ich denke an das Beispiel Schwammstadt Zürich, das genau das macht: es führt Wasser ab und sammelt es in grösseren Baumgruben mit speziellen Substraten, so dass möglichst viele Bäume möglichst gute Lebensbedingungen haben. Denn es ist tatsächlich so, dass der Grünvolumenbestand unter Druck ist – dies jedoch vor allem auf Privatgrund. Auf öffentlichem Grund ist es uns gelungen, die Zahl zu stabilisieren und leicht zu erhöhen. Auf Privatgrund stellen wir eine teilweise drastische Reduktion des Grünbestands fest. Dort ist es tatsächlich so, dass ein Konflikt mit der Verdichtung Zürichs besteht. Wenn wir mehr bauen möchten, geht das zum Teil auf Kosten von Grün und Bäumen – das muss nicht sein, aber es geht leider in vielen Fällen in diese Richtung. Ein Punkt, den du auch angesprochen hast, ist jener der fehlenden Gesetze, mit denen wir Unterbauungsziffern einführen könnten. Die Gemeinden des Kantons Zürich würden das Recht erhalten, solche Paragraphen in der BZO zu erlassen. So würden Tiefgaragen, wie es jeden Tag der Fall ist, nicht mehr von Parzellengrenze bis Parzellengrenze gebaut, wodurch der ganze Untergrund mit Tiefgaragen vollgebaut wird. Es fehlen Vorschriften für minimale Humusbedeckungen und somit auch der Platz für Bäume. Wir müssen zusätzliche Möglichkeiten erhalten, dies zu beschränken, damit bei Neubauten genügend Platz im Erdreich für Bäume vorhanden ist. Da sind wir natürlich beim Kanton dran, in die entsprechende Richtung zu arbeiten, damit wir diese Rechte erhalten. Ein letztes Beispiel, bei dem wir uns für Grünraum einsetzen: Fernwärmeleitungsbau im Kreis 5, Röntgenplatz, ich glaube es war die Fabrikstrasse. Ein wunderschöner Baum hätte wegen der Fernwärmeleitung gefällt werden müssen. Das wäre ein relativ guter, ebenfalls ökologischer Grund gewesen, damit wir weniger Öl- und Gasheizungen in dieser Stadt brauchen. Wir haben den Baum in einer recht komplizierten Konstruktion umfahren, die sicher einen sechsstelligen Betrag ausmachte. Wir fahren also nicht wild rein und versuchen, möglichst viele Bäume zu fällen – diesen Eindruck erhält man manchmal bei der Kritik. Es ist das Gegenteil der Fall: Es bläst ein grüner Wind durch diese Verwaltung. Ich möchte Sie bitten, dies bei aller gerechtfertigter Kritik zu anerkennen. Darum unterstützen wir diese Motion.

Weitere Wortmeldungen:

Yasmine Bourgeois (FDP): *Wenn Sie wollen, dass Private weniger Bäume und insbesondere weniger ältere, grosskronige Bäume in ihren Gärten haben, müssen Sie diese Motion unterstützen. Das würde ich Ihnen aber nicht empfehlen. In der Stadt Zürich gibt es rund 60 000 Stadtbäume – es sind nicht nur die 20 000 im Kataster erfassten, sondern auch noch 40 000 Bäume in den Schulanlagen und in den öffentlichen Parks. Etwa gleich viele gibt es zusätzlich in privaten Gärten. Seit dem grossen Schnee sind es wahrscheinlich ein paar weniger. Bäume bedeuten Lebensqualität. Sie sorgen im Sommer für Hitzeminderung, produzieren Sauerstoff und geben dem Quartierbild einen eigenen Charakter. Sie tragen also viel zu unserem Wohlbefinden bei, darüber sind wir uns einig. Das ist auch der Stadt Zürich bekannt, unternimmt sie schliesslich sehr viel für ihre rund 60 000 Stadtbäume, wie STR Richard Wolff bereits sagte. Das ganze Jahr sind Baumkontrolleure im Einsatz, die die Bäume auf Schädlinge und Krankheiten und bezüglich Sicherheit für Passanten untersuchen. Sie legen auch fest, welche Bäume ersetzt werden müssen. Auch bei der Wahl der Baumart wird viel Aufwand betrieben, um standortgerechte und denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen. Wenn die Stadt das für ihre mehr als 60 000 Stadtbäume macht, ist das sehr wünschenswert und entspricht dem Anliegen der Motionäre. Auch den privaten Baumbesitzern liegt viel daran,*

sonst gäbe es nicht ebenso viele private Bäume. Niemand will eine Betonstadt. Die Forderung der Motionäre, den Baumschutz insbesondere bei grosskronigen Bäumen auch auf Privatgrund zu reglementieren ist aber nicht nur aus eigentumsrechtlichen Gründen völlig unbrauchbar und schießt völlig am Ziel vorbei, im Gegenteil: Es wird dazu führen, dass es weniger grosskronige Bäume geben wird. Stellen Sie sich vor, Sie besitzen ein Grundstück mit grosskronigen Bäumen. Wenn Sie diese nicht mehr fällen dürfen, sind Ihnen faktisch die Hände gebunden und der Landwert wird dadurch drastisch reduziert. Wenn Bäume den Landwert reduzieren, werden die Eigentümer auch keine Bäume mehr pflanzen, weil sie zur Last werden. Ihre Motion ist gut gemeint, bewirkt aber das Gegenteil. Sie würden dazu beitragen, dass unsere Stadt weniger grün, weniger einladend und klimatisch weniger attraktiv sein wird. Ich glaube nicht, dass Sie so der Bevölkerung einen Gefallen machen.

Claudia Rabelbauer (EVP): Wir haben natürlich auch grosse Sympathien für das Anliegen der Motionärinnen, trotzdem lehnen wir diese Motion ab. Uns geht es auch zu weit, dass Private bevormundet werden. Wir haben – wie die Vorrednerin – eher das Gefühl, dass der Schuss nach hinten losgehen könnte, zumal wir befürchten, dass eine riesige Bürokratie losgetreten wird. Das wäre auch für die Bäume nicht zielführend. Wir sehen die Lösung eher in der zu definierenden Grünflächenziffer und lehnen diese Motion darum ab. Den nachfolgenden Vorstoss haben wir mit-unterzeichnet und unterstützen ihn auch. Es geht um einen Rahmenkredit zur Schaffung von mehr Bäumen, Grün, Sträuchern und Biodiversität. Das ist sehr wichtig.

Samuel Balsiger (SVP): Ich glaube nicht, dass ich im Gemeinderat auf der linken Seite das beste Image habe oder dass Sie sehr auf das hören, was ich sage. Darum hören Sie auf STR Richard Wolff, ist er doch ein Linker, Alternativer und macht meistens, was Sie gerne haben. Er sagte heute: Durch die Verdichtung, also die Einwanderung, gäbe es eine drastische Reduktion der Grünfläche und der Grünraum in der Stadt Zürich sei unter Beschuss. Es ist doch klar, dass wenn innert kurzer Zeit 60 000 Leute in diese Stadt hineindrängen, der Platz, den diese Leute brauchen, mit Beton überbaut wird und Grünflächen verschwinden. All das, was Sie gerne hätten – weniger Autos, Entschleunigung, viele Grünflächen – funktioniert so nicht. Sie können nicht so viele Leute und dann nochmal 120 000 hineinlassen und dann glauben, dass Sie irgendwas in ökologischen oder sozialen Fragen erreichen können. Die Mieten und Bodenpreise steigen, Grünflächen verschwinden und die Badi sind überfüllt – das hat Ihnen die Stimmbevölkerung bei der letzten Abstimmung auch gesagt. Interessant war auch das Votum der Grünen bei der Vorstellung des Textes. Sie zitierte das Raumplanungsgesetz und las vor, dass die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestaltet und in der Ausdehnung begrenzt werden sollten. Die Bedürfnisse sind eine hohe Lebensqualität, viele Bäume, im Sommer ein Platz in der Badi und Mieten, die nicht den ganzen Verdienst auffressen. Gemäss Aussage der Grünen Sprecherin müsste man also die Einwanderung begrenzen. Das hat sie gesagt. Sie zitierte noch viele andere Gesetze. Das eigentlich schönste Gesetz, das man zitieren kann in einem Land, das sich demokratisch nennt und dort ein Heiligtum darstellt, ist die Bundesverfassung. Dort steht: «Die Schweiz steuert die Zuwanderung von Ausländerinnen und Ausländern eigenständig.» Wenn Sie also das Gesetz zitieren, demokratisch sind, Grünfläche und Lebensqualität haben möchten, machen Sie das, was die SVP schon lange sagt: Richten Sie sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und begrenzen Sie die Einwanderung.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Wer ist schon gegen Bäume? Wir sind alle dafür, sie sind etwas Schönes. Da besteht Konsens. Ich muss Yasmine Bourgeois (FDP) beipflichten: Wenn man die Privaten demotiviert, wird mit solchen Vorschriften nur Schaden angerichtet. Es wird bereits viel für Bäume gemacht. Im Quartierverein Unterstrass hatten wir eine Präsentation, bei der gezeigt wurde, wie sie genau in dem Stil, wie STR

Richard Wolff es schilderte, den Untergrund verbesserten und Bäume pflegen. In dem Fall bin ich mit STR Richard Wolff einverstanden: Grün Stadt Zürich macht viel für die Baumpflege und sollte motiviert bleiben. Als die dreistämmige Trauerweide bei der Saffa-Insel, wo das Theaterschiff anlegt, gefällt wurde, hat mich das auch geärgert und ich hatte deswegen STR Filippo Leutenegger angerufen und gefragt, was das soll. Er sagte mir, dass das sein musste, weil sie innerlich morsch war. Er versprach mir, es käme ein neuer Baum hin. Aber es wurde noch kein neuer Baum gepflanzt. Das liegt wahrscheinlich daran, dass das Departement den Vorsteher gewechselt hat. Somit hat STR Richard Wolff den Auftrag gehört, die dreistämmige Trauerweide zu ersetzen. Der Vorstoss ist unglaublich ideologisch. Man will wahrscheinlich wieder einmal ein Baumsterben dämonisieren, so wie damals, als Bundesrat Egli es im Grenzgebiet zwischen der damaligen Tschechoslowakei und Deutschland besichtigte, so wie ich. Es war furchtbar, aber nur, weil die Tschechoslowakei alles in die Luft geblasen hat. Es sieht jetzt ganz anders aus und das Baumsterben ist auch gestorben. Wir müssen es mit diesen Vorstössen nicht wiederbeleben um daraus andere, weitergehende Forderungen abzuleiten.

Die Motion wird mit 75 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3584. 2021/56

Postulat der SP-, Grüne- und AL-Fraktion vom 10.02.2021: Wahrnehmung aller Unterhalts-, Grund- und Zwischenreinigungen der städtischen Dienstabteilungen und Liegenschaften mit eigenem Personal sowie Berichterstattung betreffend Umsetzung

Von der SP-, Grüne- und AL-Fraktion ist am 10. Februar 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie inskünftig alle Unterhalts-, Grund und Zwischenreinigungen der verschiedenen Dienstabteilungen sowie der städtischen Liegenschaften mit eigenem und direkt angestelltem Personal ausgeführt werden. Der Stadtrat wird gebeten, einen Bericht vorzulegen, wie er die genaue Umsetzung vorsieht.

Begründung:

Gemäss den Antworten zur schriftlichen Anfrage 2019/515 führt die Stadt Zürich nicht alle Reinigungsarbeiten mit eigenem Personal durch. Für die Periode 2018-2021 hat die IMMO gemeinsam mit der Fachstelle Beschaffungskoordination (FBZ) den Bedarf an Gebäudereinigungsdienstleistungen im offenen Verfahren im Staatsvertragsbereich ausgeschrieben. Im Rahmen der Submission wurden drei Lose ausgeschrieben: Los 1 Unterhaltsreinigung und Zwischenreinigung Objekte sowie Unterhaltsreinigung aufgrund von Krankheit / Ferien / Unfallabwesenheiten. Los 2 Reinigung / Fenster / Fassaden: Los 3 Grundreinigungen und Spezialreinigungen einschliesslich Schädlingsprävention. Begründet wurden die Auslagerungen der Reinigungsarbeiten u.a mit erhöhter Flexibilität, mit spezifischem Fachwissen und doppelten Kosten, falls Mitarbeitende durch Krankheit- Unfall oder Ferien abwesend sind.

Dass die Stadt Zürich im Spezialreinigungsbereich sowie bei Fenster- und Fassadenreinigung nicht alle Reinigungsarbeiten mit eigenem Personal ausführen kann, weil Know-How oder spezifische Geräte fehlen,

ist nachvollziehbar. Für die Unterhaltsreinigung trifft dies jedoch nicht zu. Die Stadt Zürich ist in vielen anderen Dienstabteilungen – auch solche mit knappen Personalressourcen - in der Lage, Krankheitsausfälle und Ferienabwesenheiten abzudecken ohne ausgelagertes Personal. Eine Auslagerung in der Unterhaltsreinigung ist eine Kostenfrage – die Löhne im Unterhaltsreinigungsbereich sind mit einem Mindestlohn von CHF 20.20 in der Kategorie Unterhaltsreinigung II deutlich tiefer als bei einer städtischen Anstellung (Annahme Lohnband mittel, keine Erfahrung CHF 21.76, nach 15 Jahren Erfahrung CHF 25.50). Weiter hat die Stadt Zürich u.a auch in den Bereichen Lohnfortzahlung bei Krankheit, Ferien, Mutterschafts- Vaterschafts- und Betreuungsurlaub sowie in der zweiten Säule bessere Arbeitsbedingungen als die Reinigungsangestellten in der Privatwirtschaft. Eine Auslagerung der Unterhaltsreinigung ist also in erster Linie eine Sparmassnahme im untersten Lohnband, die sozialpolitisch schlecht vertretbar ist. Es ist vor diesem Hintergrund deshalb angezeigt, die Auslagerung des Reinigungspersonals rückgängig zu machen.

Mitteilung an den Stadtrat

3585. 2021/57

**Postulat von Martina Novak (GLP) und Marion Schmid (SP) vom 10.02.2021:
Studie betreffend Folgekosten bei Nichtumsetzung der in der Fachplanung
Hitzeminderung vorgesehenen Handlungsansätze und Massnahmen**

Von Martina Novak (GLP) und Marion Schmid (SP) ist am 10. Februar 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in einer wissenschaftlichen Studie eruiert und aufgezeigt werden kann, welche (Folge-)Kosten entstehen, wenn die in der Fachplanung Hitzeminderung vorgesehenen Handlungsansätze und in der zugehörigen Umsetzungsagenda vorgesehenen Massnahmen nicht umgesetzt werden.

Begründung:

Die Fachplanung Hitzeminderung und die zugehörige Umsetzungsagenda bieten eine breite Palette an Handlungsansätzen und Massnahmen, um die negativen Auswirkungen der durch den Klimawandel ausgelösten steigenden Temperaturen für die Bevölkerung abzufedern. Neben einer Reduktion der Treibhausgasemissionen, sind Anpassungen an den Klimawandel, wie sie die Fachplanung Hitzeminderung vorsieht, eine tragende Säule: Sie helfen um Überhitzung in der Stadt zu mindern, die Gesundheit der Bevölkerung aktiv zu schützen und eine gute Lebensqualität zu erhalten. Die Umsetzung dieser Handlungsansätze und Massnahmen ist mit Kosten in mehrstelliger Millionenhöhe verbunden. Diese können nicht bis ins Detail ausgewiesen werden, was Anlass zur Diskussion gibt. Gleichzeitig zeigen zahlreiche Studien, dass Kosten von Weiter-wie-bisher-Szenarien (sogenannte «costs of inaction») die Kosten von Klimaschutz- und Anpassungsmassnahmen um ein Vielfaches übersteigen. Die Umsetzung der Fachplanung Hitzeminderung und die dadurch entstehenden Kosten sind im Gesamtkontext zu beurteilen. Entsprechend müssen die durch die Klimaerwärmung in der Stadt zu erwartenden Folgekosten (wie z.B. Gesundheitskosten, Infrastrukturkosten, Kosten für die städtische Wirtschaft durch Arbeitsausfälle etc.) eruiert werden. Nur so ist eine Gegenüberstellung der beiden Szenarien und damit eine fundierte Beurteilung der jeweiligen Kosten möglich.

Mitteilung an den Stadtrat

3586. 2021/58

**Postulat von Hans Dellenbach (FDP) und Elisabeth Schoch (FDP) vom 10.02.2021:
Bericht zum Ausbau der Elektrizitätsinfrastruktur mit dem Fokus auf die erwartete
Zunahme der Elektromobilität und des Stromverbrauchs durch Wärmepumpen
sowie den steigenden Anteil der Fotovoltaik**

Von Hans Dellenbach (FDP) und Elisabeth Schoch (FDP) ist am 10. Februar 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat einen Bericht zum Ausbau der Elektrizitäts-Infrastruktur in der Stadt vorzulegen. Dabei soll der Fokus insbesondere auf die Herausforderungen in Bezug auf die erwartete Zunahme der Elektromobilität und des Stromverbrauchs durch Wärmepumpen gelegt werden, die gleichzeitige Zunahme des Anteils der Fotovoltaik, wie diese Herausforderungen adressiert werden

bzw. schon worden sind und welche Pläne für die Zukunft bestehen, um der dynamischen Entwicklung bei der Energiewende Rechnung zu tragen.

Begründung:

In der Stadt Zürich sind gemäss Kantonalem Strassenverkehrsamt ca. 136'000 Personenfahrzeuge immatrikuliert oder insgesamt ca. 183'000 Motorfahrzeuge. Diese absoluten Zahlen sind in den letzten Jahren wegen des Bevölkerungswachstums sogar noch gestiegen. Im Jahr 2019 hatten auf kantonaler Ebene ca. 14 Prozent der neu in Verkehr gesetzten Autos einen alternativen Antrieb (Elektro, Hybrid, Wasserstoff) und es darf davon ausgegangen werden, dass dieser Anteil in den nächsten Jahren stark steigt, was umwelttechnisch ja auch gewünscht ist, aber auch einen hohen Bedarf an zusätzlichem Strom bedeutet.

Gleichzeitig sollen herkömmliche Öl- und Gasheizungen ersetzt werden, wobei neben dem Ausbau des Wärmenetzes auch im grossen Stil Wärmepumpen zum Einsatz kommen sollen. Während der durchschnittliche Stromverbrauch pro Einwohner der Stadt Zürich in den letzten Jahren zwar gesunken ist, stieg die Stromabgabe des EWZ insgesamt zwischen 2013 und 2019 um fast 70% und vermutlich ist weiteres Wachstum geplant.

Dieses soll in erster Linie aus erneuerbaren Quellen, inklusive Fotovoltaik, kommen, was zusätzliche Optimierungen verlangt.

Mitteilung an den Stadtrat

3587. 2021/59

Postulat von Stephan Iten (SVP) und Emanuel Eugster (SVP) vom 10.02.2021: Anpassung des Pilotprojekts «Pikmi» (On Demand-Angebot öffentlicher Verkehr) bezüglich Perimeter und Zeitdauer während der Schliessung des Gastgewerbes

Von Stephan Iten (SVP) und Emanuel Eugster (SVP) ist am 10. Februar 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob für die Dauer der aktuellen Schliessung der Gastronomiebetriebe aufgrund der Corona-Pandemie eine Anpassung des Pilotprojekts «Pikmi» in Bezug auf Perimeter und Zeitdauer oder allenfalls eine Sistierung sinnvoll wäre. Weiter soll geprüft werden, wie die Taxiunternehmen im Pilotprojekt besser mit einbezogen werden können.

Begründung:

Das Pilotprojekt «VBZ FlexNetz» wurde im Jahr 2019 in der Spezialkommission Sicherheitsdepartement und Verkehr beraten und im Gemeinderat beschlossen. Am 28. Februar 2020 verordnete der Bundesrat den ersten Lockdown. Dieser wurde Mitte Mai wieder aufgehoben. Die unsichere Lage konnte nie richtig eingeschätzt werden. Trotzdem wurde das Pilotprojekt «Pikmi» im November 2020 lanciert, obwohl sich ein weiterer Lockdown abzeichnete. Am 22. Dezember 2020 beschloss der Bundesrat dann einen Lockdown «light», welcher die Gastrobetriebe ein weiteres Mal zur Schliessung bis mindestens Ende Februar 2021 zwang und eine Homeoffice-Pflicht anordnete. Es ist daher schlicht unmöglich, verwertbare Daten für die Zukunft aus dem Pilotprojekt «Pikmi» verwerten zu können, da FlexNetz darauf ausgerichtet ist, Nachtschwärmer zur späten Stunde sicher nach Hause zu bringen. Deshalb fordern wir den Stadtrat auf, das Projekt entweder zu sistieren oder den Perimeter auf ein Minimum zu reduzieren. Die Taxibranche ist von den Massnahmen des Bundesrates im Kampf gegen das Coronavirus besonders stark betroffen. Die Fahrgastzahlen sind bis zu 90 Prozent eingebrochen. Es darf nicht sein, dass die VBZ mit einem konkurrierenden Pilotprojekt die Taxifahrer aus erwähnten Gründen während der belastenden Zeit noch mehr unter Druck setzt. Daher bitten wir den Stadtrat, die Situation neu zu beurteilen und das Pilotprojekt bis nach dem Gastro-Lockdown entweder im Perimeter zu reduzieren oder das Projekt bis auf weiteres zu sistieren.

Mitteilung an den Stadtrat

3588. 2021/60

**Postulat von Martin Götzl (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 10.02.2021:
Gebiet Stadelhofen–Sechseläutenplatz–Seepromenade (Utoquai), Installation
der 2019 entfernten Überwachungskameras und Erhöhung der Polizeipräsenz
am Wochenende**

Von Martin Götzl (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 10. Februar 2021 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, im Gebiet Stadelhofen - Sechseläutenplatz - Seepromenade (Utoquai) die Ende August 2019 entfernten Kameras wieder zu installieren. Zudem ist die uniformierte, sichtbare Polizeipräsenz an den Wochenenden massiv zu erhöhen.

Begründung:

In den letzten Jahren kam es im besagten Gebiet bereits mehrfach zu Gewaltexzessen. Daraufhin installierte die Stadtpolizei mehrere Überwachungskameras. Die Kameras zeigten Wirkung. Die Lage beruhigte sich nach Inbetriebnahme schlagartig. Trotz des Erfolgs wurden die Kameras Ende August 2019 wieder entfernt.

Wie sich nun herausstellt, war das ein fataler Fehler. Die Pöbeleien, Schlägereien und Messerstechereien nehmen in den genannten Bereichen wieder massiv zu. Fast jedes Wochenende kommt es zu wüsten Szenen. Zudem werden Mitarbeitende des Polizeicorps bei ihrem Einsatz zur Wahrung von Sicherheit, Ruhe und Ordnung bedrängt, bedroht und angegriffen.

Mitteilung an den Stadtrat

Die fünf Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

3589. 2021/61

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Yasmine Bourgeois (FDP), Sarah Breitenstein (SP) und 36 Mitunterzeichnenden vom 10.02.2021:
Änderung des Volksschulgesetzes betreffend Mitarbeiterbeurteilung (MAB),
Angaben zum Vollzug auf städtischer Ebene, Gewährleistung der vorgeschriebenen Aufsichtspflicht der Schulbehörde, Auswirkungen auf die Ressourcen der Behörden sowie Vorgehen hinsichtlich einer geordneten Neuorganisation der Schulbehörden**

Von Yasmine Bourgeois (FDP), Sarah Breitenstein (SP) und 36 Mitunterzeichnenden ist am 10. Februar 2021 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Auf das Schuljahr 2021/2022, also auf August 2021, hin soll das Verfahren rund um die Mitarbeiterbeurteilung (MAB) aufgrund einer kantonalen Änderung des Volksschulgesetzes massgeblich verändert werden. Von der Umsetzung dieser politischen Vorgaben sind die städtischen Schulbehörden massgeblich in ihrer bisherigen Organisationsform, Aufgaben, Pflichten und Kompetenzen betroffen. Aufgrund der heterogenen Strukturen der sieben bestehenden Schulkreise in der Stadt Zürich und der sehr eng bemessenen Umsetzungszeit sehen sich die Schulbehörden mit einer Vielzahl von Herausforderungen konfrontiert.

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

1. Mit welchen Schritten und innerhalb welcher Fristen plant der Stadtrat, die Änderungen des kantonalen Volksschulgesetzes auf städtischer Ebene zu vollziehen? Welche Auswirkungen haben diese Anpassungsschritte auf die städtischen Schulbehörden?
2. Die Kompetenzen für die Beurteilung der Lehrpersonen gehen neu abschliessend an die Schulleitung über. Wie soll die Schulbehörde ihrer Pflicht der «... Durchführung der Beurteilung der Schulleitungen und in Zusammenarbeit mit diesen die Beurteilung des übrigen Schulpersonals... sowie der ...Bechlussfassung über diese Beurteilungen...» (Organisationsstatut Art. 47 Absatz 2 e-f) in Zukunft nachkommen?

3. Wie soll die gesetzlich vorgeschriebene Aufsichtspflicht der Schulbehörde in den Schulkreisen weiterhin geleistet werden?
4. Inwieweit können die Stadtzürcher Schulkreise subsidiär und unabhängig entscheiden, ob und in welcher Form ihre Behördenmitglieder auch weiterhin an einer MAB unter der Führung der Schulleitung teilnehmen sollen?
5. Werden für die verbleibenden Aufgaben und Pflichten der Behörden im MAB-Prozess (Überwachung der MAB-Prozesse, Anlaufstelle bei Uneinigigkeiten, etc.) noch Ressourcen vorgesehen? Wenn ja, in welchem Umfang?
6. Der Zeitplan zur Umsetzung der kantonalen Vorgaben ist sehr knapp bemessen (auch ohne der Corona bedingten Mehrbelastung der Schulbehördensekretariate sowie der eingeschränkten Versammlungsmöglichkeiten). Welche Übergangsfrist kann auf städtischer Ebene (Beispielsweise bis auf des Schuljahr 2022/2023 und damit mit Beginn der neuen Legislatur) zur Umsetzung der kantonalen Vorgaben definiert werden, um eine geordnete Neuorganisation der Schulbehörden zu gewährleisten?
7. Die Änderungen des Volksschulgesetzes vor Legislatur-Ende der durch das Volk gewählten Mitglieder der Schulbehörde stellen einen einschneidenden Eingriff in ihre bisherigen Aufgaben und Pflichten als Mitglieder dieser Institution dar. Wie beurteilt der Stadtrat die rechtliche Lage hinsichtlich dieses kurzfristigen Eingriffes des Kantons in die Aufgabenbereiche gewählter Behördenmitglieder während laufender Legislatur?
8. Bis wann wird dem Gemeinderat ein neu überarbeitetes Organisationsstatut vorgelegt, das die Basis der kreisschulbehördlichen Tätigkeit bildet? Wieviel Zeit sieht der Stadtrat vor, um den Kreisschulbehörden die Möglichkeit zu geben, wiederum ihr Organisationshandbuch anzupassen und von der Plenarversammlung abnehmen zu lassen?

Mitteilung an den Stadtrat

3590. 2021/62

Dringliche Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) und 32 Mitunterzeichnenden vom 10.02.2021:

Pop-Up-Velowege aufgrund der COVID-19 Pandemie, geeignete Strecken und Gründe für den bisherigen Umsetzungsverzicht sowie mögliche temporäre Massnahmen für die Realisierung und nahtlose Überführung in die definitive Veloinfrastruktur

Von Simone Brander (SP) und 32 Mitunterzeichnenden ist am 10. Februar 2021 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Seit bald einem Jahr wird in der Stadt Zürich von verschiedenen Parteien, Gruppen und Verkehrsorganisationen gefordert, dass aufgrund der COVID-19 Pandemie Pop-Up-Velowege realisiert werden, damit die Menschen in der Stadt Zürich sicher mit dem Velo unterwegs sein können. Auf dem Velo können die Abstandsregeln problemlos eingehalten werden, was die Ausbreitung des Virus verhindert. Zweitens verursacht der Veloverkehr im Gegensatz zum Autoverkehr keine Luftverschmutzung, wodurch das Sterberisiko deutlich reduziert wird. In vielen Studien wurde nachgewiesen, dass schlechte Luft zu signifikant höheren Sterberaten bei Corona-Infizierungen führt. Darum muss der Autoverkehr als Hauptemittent der Luftschadstoffe reduziert werden. Die Umwandlung von Autofahrbahnen zu Velowegen leistet deshalb nicht nur einen wichtigen Beitrag, um die Ansteckungen zu reduzieren, sondern reduziert auch langfristig das Sterberisiko. Viele Städte weltweit haben in den vergangenen Monaten Autospuren zu Velospuren umfunktioniert: Unter anderem in Mailand, Berlin, Wien, Paris, Sydney, Bogotá und Mexico City. Auch in der Schweiz haben Genf, Lausanne und der Kanton Waadt rasch reagiert und Pop-Up-Velowege realisiert. Die Stadt Zürich leider nicht. In der Schweizer Städten muss es das Ziel sein, mit temporären Signalisationen rasch Pop-Up-Velowege zu schaffen und gleichzeitig die definitiven Strassenbauprojekte so voranzutreiben, dass die temporären Pop-Up-Velowege nahtlos in definitive Veloinfrastruktur umgewandelt werden kann.

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

1. Was sind die Gründe dafür, dass bisher in Zürich keine Pop-Up-Velowege realisiert wurden?
2. Auf welche Strecken werden zurzeit Pop-Up-Velowege geprüft?
3. Inwiefern ist es möglich, gestützt auf die «besondere Lage» gemäss Epidemienengesetz Pop-Up-Velowege zu realisieren?
4. Wie lassen sich in der Stadt Zürich mit temporären Massnahmen Pop-Up-Velowege realisieren, damit diese nahtlos in definitive Veloinfrastruktur überführt werden können?

5. Wann werden in Zürich Pop-Up-Velowege realisiert werden können?
6. Was tut der Stadtrat generell, um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen?

Mitteilung an den Stadtrat

3591. 2021/63

Schriftliche Anfrage von Hans Dellenbach (FDP) und Maria del Carmen Señorán (SVP) vom 10.02.2021:

Vermietung städtischer Liegenschaften bei Kostenmieten über der Marktmiete, Auflistung der betroffenen Liegenschaften, der jährlichen Verluste und der Gründe für die nicht kostendeckenden Vermietungen sowie mögliche Pläne für den Verkauf einzelner Liegenschaften

Von Hans Dellenbach (FDP) und Maria del Carmen Señorán (SVP) ist am 10. Februar 2021 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Im Zusammenhang mit der Weisung 2020/430 in der SK FD hat sich herausgestellt, dass die Kostenmieten in der Liegenschaft «Haus zum Kiel» am Hirschengraben 18a, 20, 20a nach dem Umbau über der Marktmiete zu liegen kommen. Die Stadt kann aber die Wohnungen nicht teurer als zur Marktmiete vermieten. Aus diesem Grund entsteht der Stadtkasse nach dem Umbau ein jährlicher Aufwandüberschuss (Folgekosten) von Fr. 52'200. Und dies, obwohl die Mieten im Hochpreissegment angelegt sind.

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

1. Wie viele Liegenschaften, bei welchen die Kostenmiete über der Marktmiete ist, befinden sich im Eigentum der Stadt? Bitte um eine Liste mit Angabe der exakten Adresse.
2. Wie unterteilen sich die entsprechenden Liegenschaften in Wohn-, Gewerbe- und andere Flächen (pro Kategorie: wie viele Quadratmeter pro Liegenschaft)?
3. Wie hoch ist der jährliche Verlust pro Liegenschaft (Mieteinnahmen minus Kostenmiete)?
4. Aus welchem Grund können diese Liegenschaften nicht kostendeckend vermietet werden?
5. Weshalb befinden sich diese defizitären Liegenschaften im Portfolio?
6. Gibt es Pläne für den Verkauf einzelner der betroffenen Liegenschaften? Wenn ja, wann?
7. Wenn nein, was ist die Strategie dieser Liegenschaften (Bitte um eine Liste mit der jeweiligen Strategie pro Liegenschaft / Jahr inkl. geplanten Umbauten und Renovationen)?

Mitteilung an den Stadtrat

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

3592. 2020/491

Schriftliche Anfrage von Marcel Bührig (Grüne) und Dr. David Garcia Nuñez (AL) vom 04.11.2020:

Triagierung bei psychologischen und psychiatrischen Notfallsituationen, Anweisungen an die Calltakerinnen und Calltalker bei psychologischen oder psychiatrischen Notfallsituationen je nach Einsatzleitzentrale und Algorithmen zur Beurteilung dieser Fälle sowie Umgang der Stadtpolizei mit diesen Notfallsituationen

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 84 vom 27. Januar 2021).

- 3593. 2020/492**
Schriftliche Anfrage von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Marcel Bührig (Grüne) vom 04.11.2020:
Abgrenzung von psychologischen und psychiatrischen Notfallsituationen und Kriseninterventionen, Möglichkeiten für den Beizug des mobilen Kriseninterventionsteams (MoKit) der psychiatrischen Poliklinik und Stand der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden der städtischen Blaulichtorganisationen sowie Beurteilung eines Ausbaus des bestehenden MoKit-Angebots

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 86 vom 27. Januar 2021).

- 3594. 2020/517**
Schriftliche Anfrage von Martin Götzl (SVP) und Roberto Bertozzi (SVP) vom 18.11.2020:
Übergriff auf eine randständige Person am Bahnhof Oerlikon, Angaben zur beschuldigten Person betreffend Herkunftsland und den Einbürgerungskriterien sowie zum möglichen Alkohol- und Drogeneinfluss während dem Tatzeitpunkt

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 88 vom 27. Januar 2021).

- 3595. 2019/208**
Weisung vom 22.05.2019:
Immobilien Stadt Zürich, Theaterhaus Gessnerallee, Quartier Altstadt, Ausbau des Nordflügels / Stall 6, Erhöhung Objektkredit, Erhöhung Einnahmeverzicht

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

- 3596. 2020/252**
Weisung vom 17.06.2020:
Tiefbauamt, Sponsoringbeitrag und Teilnahme am Urban Bike Festival, jährlich wiederkehrende neue Ausgaben für die Jahre 2021–2025

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

- 3597. 2020/278**
Weisung vom 01.07.2020:
Kultur, Trägerverein Theater PurPur, Beiträge 2021–2024

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

3598. 2020/279

Weisung vom 01.07.2020:

Kultur, Association «Quartz» Genève Zürich (Schweizer Filmpreis und «Woche der Nominierten»), Beiträge 2021–2024

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

3599. 2020/280

Weisung vom 01.07.2020:

Kultur, Theater HORA/Stiftung Züriwerk, Beiträge 2021–2024

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

3600. 2020/336

Weisung vom 19.08.2020:

Kultur, Subventionsvertrag zwischen der Stadt Zürich und der Tonhalle-Gesellschaft Zürich AG

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

3601. 2020/339

Weisung vom 19.08.2020:

Sozialdepartement, Suchtfachstelle Zürich, Beiträge 2021–2024

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

3602. 2020/354

Weisung vom 26.08.2020:

Kultur, Verein Collegium Novum Zürich, Beiträge 2021–2024

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 25. November 2020 ist am 1. Februar 2021 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 17. Februar 2021.

Nächste Sitzung: 3. März 2021, 17 Uhr.