

Substanzielles Protokoll 114. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 6. November 2024, 17.00 Uhr bis 20.03 Uhr, im Rathaus Hard
in Zürich-Aussersihl

Vorsitz: Präsident Guy Krayenbühl (GLP)

Beschlussprotokoll: Sekretariat Simon Kälin-Werth (Grüne)

Substanzielles Protokoll: Matthias Wettach

Anwesend: 118 Mitglieder

Abwesend: Sanija Ameti (GLP), Snezana Blickenstorfer (GLP), Dr. Mathias Egloff (SP),
Roger Föhn (EVP), Anthony Goldstein (FDP), Martin Götzl (SVP), Maleica Landolt (GLP)

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

- | | | | |
|----|----------|--|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2024/191 | Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung nach dem Rücktritt von Sofia Karakostas (SP) für den Rest des Amtsjahres 2024/2025 | |
| 3. | 2024/485 | *
E Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Karen Hug (AL) vom 23.10.2024:
Erhalt der Gebäude auf dem Areal des Kinderspitals an der Steinwiesstrasse für alternative Nutzungsformen und Zusatzleistungen im Bereich der Altersstrategie | VGU |
| 4. | 2024/329 | Weisung vom 03.07.2024:
Präsidialdepartement, Übertrag der Beteiligung der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG vom Finanz- ins
Verwaltungsvermögen | STP |
| 5. | 2020/524 | Weisung vom 25.11.2020:
Motion von Marco Denoth und Sven Sobernheim betreffend Bau von Veloschnellrouten, Bericht und Abschreibung | VTE |
| 6. | 2024/307 | Weisung vom 26.06.2024:
Elektrizitätswerk, Realisierung Energieverbund Altstetten und Höngg-West, Zusatzkredit | VIB |
| 7. | 2024/333 | Weisung vom 03.07.2024:
Elektrizitätswerk, Kraftwerk Castasegna, Projekt «Revitalisierung Aue Cavril» im Bergell, naturemade star-Beitrag, Zusatzkredit | VIB |

- | | | | | |
|-----|----------|-----|---|-----|
| 8. | 2023/563 | A/P | Motion von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Tanja Maag Sturzenegger (AL) vom 06.12.2023:
Stadtspital Triemli, Aufbau einer somatopsychiatrischen Dual Station | VGU |
| 9. | 2024/63 | E/A | Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 07.02.2024:
Quartierbezogene Vereinfachung der Organisation der Pflegeleistungen im Gesundheitsbereich zur Minimierung von Doppelspurigkeiten | VGU |
| 10. | 2024/149 | E/A | Postulat von Yves Henz (Grüne) und Martin Busekros (Grüne) vom 03.04.2024:
Unterstützung von Anträgen an den Generalversammlungen der Schweizerischen Nationalbank, die positive Klima- und Umweltauswirkungen haben | VGU |
| 11. | 2024/79 | E/A | Postulat von Anjushka Früh (SP) und Heidi Egger (SP) vom 28.02.2024:
Bushaltestelle Holzerhurd in Affoltern, Aufwertungsmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Wartequalität | VIB |
| 12. | 2024/92 | A | Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) vom 06.03.2024:
Beschaffung von drei Nachtzugkompositionen und Weitergabe an einen Betreiber von Nachtzugverbindungen zu sehr günstigen Konditionen | VIB |
| 13. | 2024/132 | E/T | Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrick Tscherrig (SP) und Beat Oberholzer (GLP) vom 27.03.2024:
Nutzung der Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom | VIB |

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

3880. 2024/494

**Interpellation der GLP-Fraktion vom 30.10.2024:
Fangewalt an Fussballspielen und Stadionsicherheit, Mietkonditionen für das
Letzigrund-Stadion, Möglichkeiten für eine Verweigerung von Spielen im Stadion
oder des Lizenzierungsgesuchs, alternative Stadionnutzungen und Auftrag an
die Taskforce Sport im Nachgang zum letzten Derby sowie Forderungen an die
beiden Clubs**

Markus Merki (GLP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Eine Interpellation dauert normal sechs Monate. Wenn wir die Antworten also auf regulärer Basis erhalten, ist bereits Mai und die Meisterschaften und das Problem sind vorbei. Wir wollen das Problem zeitnah diskutieren, weil es jetzt anfällt und nicht erst in sechs Monaten.

Der Rat wird über den Antrag am 13. November 2024 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

G e s c h ä f t e

3881. 2024/191

Wahl eines Mitglieds der Geschäftsleitung nach dem Rücktritt von Sofia Karakostas (SP) für den Rest des Amtsjahres 2024/2025

Es wird gewählt:

Patricia Petermann Loewe (SP)

Mitteilung an den Stadtrat und an das gewählte Kommissionsmitglied

3882. 2024/485

**Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Karen Hug (AL) vom 23.10.2024:
Erhalt der Gebäude auf dem Areal des Kinderspitals an der Steinwiesstrasse für
alternative Nutzungsformen und Zusatzleistungen im Bereich der Altersstrategie**

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

Thomas Hofstetter (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Reto Brüesch (SVP) vom 30. Oktober 2024 (vergleiche Beschluss-Nr. 3868/2024)

Die Dringlicherklärung wird von 91 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 124 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

3883. 2024/329

Weisung vom 03.07.2024:

Präsidialdepartement, Übertrag der Beteiligung der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Für den Übertrag der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen per 1. Januar 2025 wird ein Objektkredit in Höhe des Buchwerts der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» per 31. Dezember 2024 bewilligt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Der Gemeinderat ermächtigt den Stadtrat, den Antrag zuhanden der Stimmberechtigten bei Vorliegen des Buchwerts der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» per 31. Dezember 2024 redaktionell dahingehend zu bereinigen, dass die Höhe des Objektkredits in Franken ausgewiesen wird.

Referat zur Vorstellung der Weisung:

Markus Haselbach (Die Mitte): Die Stadt Zürich ist mit fünf Prozent an der Flughafen Zürich AG (FZAG) beteiligt. Der Kanton ist gemäss Flughafengesetz dazu verpflichtet, eine Beteiligung von mindestens einem Drittel und einer Aktie an der FZAG zu halten. Es gibt keine weiteren Aktionäre mit einer Beteiligung von mehr als drei Prozent im Aktienregister. Die Beteiligung der Stadt an der FZAG geht auf die Anfangszeit des Flughafens zurück. Im Jahr 1946 beteiligte sie sich mit 7,5 Millionen Franken am Bau des Flughafens Kloten. Im Jahr 1948 wurde die Flugplatz-Genossenschaft Zürich in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich (FIG) umgewandelt. Die Stadt war mit 18 Prozent beteiligt. Im Jahr 2000 entstand die heutige FZAG durch die Fusion der FIG mit der aus der kantonalen Verwaltung ausgegliederten Flughafendirektion Zürich (FDZ). Wie kommt es, dass die Flughafen-Beteiligung im Finanzvermögen ist? Zum Finanzvermögen gehören Vermögenswerte, die jederzeit verkauft werden können, weil sie nicht nötig sind, um die Aufgaben der Stadt zu erfüllen. Der Flughafen hat jedoch eine strategische Relevanz für Zürich. Er bringt der Region und der Schweiz internationale Anbindung, er ist wirtschaftlich von grosser Bedeutung und die Stadt will bezüglich Fluglärmverteilung als Anwohnergemeinde Einfluss nehmen. Das gilt auch für die CO₂-Emissionen. Das alles zeigt, dass die Flughafen-Beteiligung im Finanzvermögen am falschen Ort ist. Die Beteiligung der Stadt Zürich an der FIG wurde im Zuge der Einführung des Rechnungslegungsstandards HRM1 im Jahr 1986 dem Verwaltungsvermögen zugeordnet. Im Jahr 1994 jedoch hat der Gemeinderat auf Antrag des Stadtrats wegen der äusserst angespannten Finanzlage den Übertrag ins Finanzvermögen beschlossen. Der Stadtrat erhielt so die Möglichkeit, die Beteiligung an der FIG zu verkaufen, um die finanzielle Situation zu verbessern. Er verkaufte schliesslich andere Beteiligungen: die an der Swissair AG und der Crossair AG. Anfang der 2000er-Jahre verbesserte sich die Finanzlage der Stadt wieder und der Stadtrat nahm dauerhaft Abstand von den Verkaufsplänen der strategisch relevanten Beteiligung an der mittlerweile gegründeten FZAG. Die Beteiligung blieb aber vorerst im Finanzvermögen. Im Zuge der Einführung von HRM2 im Jahr 2019 wollte der Stadtrat die Beteiligung im Rahmen der Bilanzanpassung ins Verwaltungsvermögen übertragen. Er stützte sich dabei auf die Gemeindeverordnung, nach der irrtümlich dem Finanzvermögen zugeordnete Vermögenswerte bei der Eingangsbilanz ins Verwaltungsvermögen überführt werden können. Das Gemeindeamt des Kantons erachtete dies rechtlich als nicht zulässig und teilte mit, dass die Übertragung stattdessen mittels eines Ausgabenbeschlusses zu erfolgen habe.

Die Beteiligung an der FZAG ist die einzige Beteiligung der Stadt, die noch im Finanzvermögen geführt wird. Im Rahmen der Berichterstattung zum Postulat GR Nr. 2023/60 kündigte der Stadtrat an, dem Gemeinderat einen Antrag zuhanden der Stimmberechtigten zu unterbreiten, um die städtische Beteiligung an der FZAG vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zu übertragen. Dieser Übertrag soll per 1. Januar 2025 erfolgen. In finanzieller Hinsicht führt dieser Übertrag zu einer Reduktion des Finanzvermögens und stellt finanzrechtlich eine Ausgabe dar, wozu ein Objektkredit zu bewilligen ist. Die Höhe des Objektkredits bemisst sich am Marktwert der Beteiligung am 31. Dezember 2024. Aktuell ist die Flughafenaktie etwa 200 Franken wert. Die Stadt besitzt mehr als 1,5 Millionen Aktien, sodass der Objektkredit beim heutigen Preisniveau bei 307 Millionen Franken liegen würde. Der Übertrag beeinflusst die Erfolgsrechnung und somit das Jahresergebnis der Stadt nicht. Einen Unterschied gibt es in den folgenden Jahren bei der Bewertung des Aktienpakets. Nach dem Übertrag wird die Beteiligung zum Anschaffungswert bewertet. Im Verwaltungsvermögen geführte Beteiligungen sind nicht abzuschreiben, jedoch auf eine dauerhafte Wertminderung hin zu prüfen. Die Stadt kommt dem nach, indem sie zur Bewertung einen Fünfjahresdurchschnitt verwendet, sofern dieser unter dem Einstandspreis liegt. Diese Bewertungsmethode führt vermutlich dazu, dass die Beteiligung Ende 2025 tiefer bewertet wird, weil die Pandemiejahre in der relevanten Fünfjahresperiode enthalten sind. In dieser Zeit war der Aktienkurs deutlich tiefer. Dieser Abschreiber beträgt bei gleichbleibendem Aktienkurs etwa 30 Millionen Franken. In den Folgejahren wird sich die Bewertung dann schrittweise dem Einstandspreis annähern.

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag und Dispositivpunkt A:

Felix Moser (Grüne): *Die Aktien der FZAG sind aktuell dem Finanzvermögen zugeordnet. Dort liegen die Werte, die die Stadt nicht für ihre Aufgabenerfüllung benötigt. Sie dienen zum Beispiel der Sicherung der Liquidität oder müssen im Fall von Liegenschaften nach einer Frist umgewidmet werden. Die Werte im Finanzvermögen können veräussert werden. Auch für uns ist klar, dass die Aktien mittelfristig nicht im Finanzvermögen bleiben können. Der Vorschlag des Stadtrats geht aber in die falsche Richtung. Das Verwaltungsvermögen umfasst Werte, die unmittelbar zur Erfüllung kommunaler Aufgaben notwendig sind. Dazu gehören Infrastrukturen wie Schulhäuser, Verwaltungsgebäude, Parks, Sportanlagen und auch Verkehrsinfrastrukturen. Das trifft für die Beteiligung an der FZAG nicht zu, weshalb wir die Vorlage an den Stadtrat zurückweisen wollen. Er soll beispielsweise den Verkauf der Aktien prüfen. Es stellt sich die Frage, ob die Stadt eine Beteiligung an der FZAG braucht, um ihre kommunalen Aufgaben wahrzunehmen beispielsweise in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur oder aus wirtschaftlichen Gründen. Wir Grünen sind klar der Meinung, dass das nicht der Fall ist, die Übertragung nicht angebracht ist und auch nicht begründet werden kann. Der Flughafen gehört nicht zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur und weder in der Gemeindeordnung noch sonst irgendwo gibt es Hinweise darauf, dass die Stadt für den Luftverkehr zuständig wäre oder sich aus wirtschaftlichen Gründen am Flughafen beteiligen und dort ihre Interessen wahrnehmen müsste. Es gibt also keinen Grund für die Stadt, sich im Umfang von rund 300 Millionen Franken an der FZAG zu beteiligen. Der Übertrag ins Verwaltungsvermögen ist somit nicht korrekt. Der Verbleib im Finanzvermögen ist längerfristig nicht in Ordnung. Es bleibt also nur die Lösung, dass sich die Stadt von den Aktien trennt. Mehrere Gründe sprechen für den Verkauf der Beteiligung. Aus finanzieller Sicht führt ein Verkauf zu einem finanziellen Gewinnerlös, der besser für tatsächliche kommunale Aufgaben genutzt werden kann. Die 300 Millionen Franken können beispielsweise im Wohnungsbau oder bei der Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur wie dem Ausbau von Velowegen eingesetzt werden. Darüber hinaus verbessert die Stadt ihre Liquidität und verringert die Notwendigkeit, neue Mittel aufzunehmen. Für uns ist auch sehr wichtig, dass eine Beteiligung an der FZAG aus ökologischer Perspektive nicht vertretbar ist. Der Flugverkehr steht im Widerspruch zu den Klimazielen der Stadt,*

die in der Gemeindeordnung verankert sind. Auf absehbare Zeit ist es nicht realistisch, dass der Flugverkehr seine CO₂-Emissionen im Einklang mit diesen Zielen reduzieren kann. Die städtische Verkehrspolitik soll stattdessen auf nachhaltige Verkehrsmittel wie den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs setzen. Zudem zeigt die Erfahrung, dass die Stadt mit der Minderheitsbeteiligung von fünf Prozent kaum Einfluss auf die strategische Ausrichtung der FZAG hat. Die Entscheidungen der AG – sei es zu Pistenverlängerungen oder Parteispenden – sind für uns unkontrollierbar und entziehen sich der demokratischen Transparenz öffentlicher Gelder. Darum ist die einzig logische Konsequenz, dass die Aktien verkauft werden. Der Erlös kommt der Stadt und den Bewohnenden zugute, sei es durch Investitionen in Wohnraum oder in klimaneutrale Projekte, die zur Lebensqualität beitragen. Die Stadt soll ihre Ressourcen sinnvoller und für Projekte mit einem nachhaltigen Nutzen für die Bevölkerung nutzen.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag und Dispositivpunkt A / Kommissionsreferat Dispositivpunkt B:

Markus Haselbach (Die Mitte): Falls die Stadt die Flughafenaktien besitzt, weil das eine strategische Relevanz hat und der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient, dann ist nach kantonalen Vorgaben klar, dass die Vermögenswerte im Verwaltungsvermögen gehalten werden müssen. Das ist unbestritten. Die Mehrheit der Rechnungsprüfungskommission (RPK) sieht dafür eine strategische Relevanz. Der Flughafen ist für die Region Zürich und die ganze Deutschschweiz in volkswirtschaftlicher Hinsicht von grosser Bedeutung. Er ist sehr wichtig für die internationale Anbindung der Region und die internationale Vernetzung des Hochschulstandorts Zürich. Für die regionale Volkswirtschaft sind auch die 30 000 Arbeitsplätze der Unternehmen am Flughafen relevant. Neben den wirtschaftlichen Gründen ergibt sich die strategische Relevanz der Beteiligung aus ökologischen Aspekten sowie wegen des Fluglärms. Dank dem Aktienanteil von fünf Prozent hat die Stadt einen Sitz im Verwaltungsrat. Wofür sie sich dort und in der Generalversammlung (GV) einsetzt, ist in der Eigentümerstrategie festgehalten: «Die Stadt Zürich setzt sich insbesondere dafür ein, dass die FZAG a. den bestmöglichen Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen des Flugbetriebs verfolgt; b. Klima-, Umwelt- und Sozialziele umsetzt, die sich an denjenigen der Stadt Zürich orientieren; c. weiterhin einen Flughafen betreibt, der der Zürcher Bevölkerung und den Zürcher Unternehmen, den Hochschulen und der Tourismusbranche als wichtige Schweizer Wirtschaftszweige hervorragende Dienstleistungen und ein grosses Netz an Direktverbindungen anbietet, namentlich zu Destinationen ohne attraktive Schienenanbindung; d. regionale Wertschöpfung in hohem Masse generiert; e. die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs jederzeit auf hohem internationalen Standard sicherstellt.» Die Eigentümerstrategie nennt konkrete Ziele für einzelne Bereiche. Das auf Vorschlag des Stadtrats durch die GV der FZAG gewählte Verwaltungsratsmitglied nimmt sein Mandat im Sinn der Eigentümerstrategie wahr. Weiter nutzt Zürich die Minderheitsbeteiligung dafür, an der GV das Stimmrecht im Sinn der Eigentümerstrategie auszuüben. All dies zeigt, dass die FZAG für die Stadt wichtig ist. Die Beteiligung hilft der Stadt, Einfluss zu nehmen.

Namens des Stadtrats nimmt die Stadtpräsidentin Stellung.

STP Corine Mauch: Die Stadt ist seit dem Jahr 1948 an der Betreiberin des Flughafens Zürich beteiligt. Heute hält die Stadt fünf Prozent der Aktien der FZAG. Mit ihrer Beteiligung am Flughafen verfolgte die Stadt schon immer strategische Ziele im öffentlichen Interesse, weil wir bei dieser wichtigen und systemrelevanten Verkehrsinfrastruktur mitreden wollen. Wir wollen auch die Geschäftstätigkeit der FZAG mitgestalten. Die aktuellen Ziele, die die Stadt mit dieser Beteiligung verfolgt, sind in der Eigentümerstrategie festgehalten. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die FZAG den bestmöglichen Schutz

der Bevölkerung vor Fluglärm verfolgt und dass sie Klima-, Umwelt- und Sozialziele anstrebt. Die Statuten der FZAG sichern der Stadt bei einem Anteil von mindestens fünf Prozent des Aktienkapitals das Vorschlagsrecht für ein Mitglied des Verwaltungsrats, das an der GV gewählt wird. Die Eigentümerstrategie ist sowohl für das gewählte Verwaltungsratsmitglied wie auch für die Stimmrechtsvertretung bei der GV der Aktiengesellschaft bindend. Die vorliegende Weisung ist stark finanzrechtlich geprägt. Die Beteiligung der Stadt wird zurzeit im Finanzvermögen geführt. Dorthin gehören die Vermögenswerte, die rasch und ohne Beeinträchtigung von öffentlichen Aufgaben veräussert werden können. Im Verwaltungsvermögen sind die Vermögenswerte, die der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben dienen. Diese Vermögenswerte können nicht einfach veräussert werden. Weil die Stadt mit ihrer Beteiligung an der FZAG schon immer Ziele im öffentlichen Interesse verfolgte, soll die Beteiligung jetzt ins Verwaltungsvermögen übertragen werden. Dieser Übertrag stellt eine nicht liquiditätswirksame Transaktion dar und beeinflusst deshalb das Jahresergebnis der Stadt nicht. Allerdings führt der Übertrag zu einer Reduktion des Finanzvermögens. Deshalb muss aufgrund unserer finanzrechtlichen Vorschriften ein Objektkredit in der entsprechenden Höhe bewilligt werden. Mit der Weisung beantragen wir Ihnen, den Objektkredit zuhanden der Stimmberechtigten zu genehmigen. Wir gehen davon aus, dass eine Volksabstimmung in der ersten Hälfte des Jahres 2025 stattfinden kann. Zu diesem Zeitpunkt wird die genaue Höhe des Objektkredits bekannt sein und transparent in der Abstimmungszeitung ausgewiesen werden. Die genaue Höhe wird erst rückwirkend auf dem 1. Januar 2025 erfolgen, denn dafür braucht es den Buchwert der Aktien vom 31. Dezember 2024. Das ist vom Finanzrecht so vorgeschrieben. Wichtig ist, dass die Beteiligung im Verwaltungsvermögen anders bewertet wird, als wenn sie im Finanzvermögen ist. Im Finanzvermögen muss eine Beteiligung zum Marktwert ausgewiesen werden. Das führt bei einer börsenkotierten Aktiengesellschaft zu beträchtlichen Kursschwankungen. Diese können das Jahresergebnis der Stadt verfälschen, denn es sind reine Buchwerte. Im Verwaltungsvermögen wird eine Beteiligung grundsätzlich zum Anschaffungswert bewertet. Negative Wertberichtigungen sind nur bei dauerhaften Wertverminderungen vorzunehmen. Kommt es nach einer negativen Wertberichtigung in den Folgejahren zu positiven Wertberichtigungen, sind diese höchstens bis zum Anschaffungswert vorzunehmen. Die Bewertung der Beteiligung im Verwaltungsvermögen begrenzt also Kursschwankungsrisiken gegen oben und reduziert sie gegen unten. Das führt zu weniger Verzerrungen in der Jahresrechnung. Der Gegenstand dieser Weisung ist technisch und finanzrechtlich. Der Stadtrat und die RPK-Mehrheit lehnen den Rückweisungsantrag ab. Es geht nicht um die Frage, ob wir eine Beteiligung am Flughafen wollen oder nicht – es ist eine finanzrechtliche Angelegenheit. Die Frage der Beteiligung beantwortete der Gemeinderat im Jahr 2018, als er eine Motion zum Verkauf der Beteiligung mit 88 zu 32 Stimmen klar ablehnte.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Florian Blättler (SP): Wir sind uns alle einig, dass die jetzige Situation rechtlich nicht haltbar ist und dass wir das verbessern müssen. Nicht alle sind der gleichen Meinung, wie wir das machen sollen. Die SP ist klar der Meinung, dass die Stadt die Aktien halten und ins Verwaltungsvermögen übertragen soll. Es geht uns um die demokratische Mitsprache beim Flughafen. Unser Einfluss ist klein und Veränderungen sind langsam. Wir haben aber Einfluss und können Veränderungen bewirken. Der Flughafen ist für die strategische Ausrichtung der Stadt essenziell. Es geht um die volkswirtschaftliche Bedeutung, Lärm, Klimapolitik und weiteres. Wenn wir die Flughafenaktien abstossen, wird deswegen kein einziger Flieger weniger fliegen. Es wird kein einziges Kilogramm CO₂ weniger ausgestossen, im Gegenteil. Wir müssen uns überlegen, an wen wir die Aktien verkaufen. Wir haben gesehen, dass der Kanton seine Investitionen mit dem neuen Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) in den nächsten Jahren zurückfährt. Ich glaube daher kaum, dass der Kanton bereit ist, mehr in den Flughafen zu

investieren. Was mir dabei jeweils einfällt, ist ein ostasiatisches Land mit fünf Buchstaben. In Europa und in Afrika hat es bereits im grossen Stil Verkehrsinfrastrukturen gekauft, bisher vor allem Häfen und mehrere Flughäfen. Ob das unser Ziel ist und dadurch etwas besser würde, bezweifle ich. Es geht darum, dass wichtige Infrastrukturen der direktdemokratischen Mitsprache aller Betroffenen ausgesetzt sein müssen – unabhängig davon, ob wir die Infrastruktur erhalten, ausbauen oder zurückbauen wollen.

Tanja Maag (AL): Der finanzrechtliche Aspekt, dass der Verbleib im Verwaltungsvermögen vom Gemeindeamt kritisiert werden kann, ist für uns nachvollziehbar. Trotzdem ist es nicht nur eine finanztechnische Weisung. Es geht um die Frage, ob die Beteiligung im Verwaltungsvermögen zu einem festen Bestandteil der Stadt wird und ob man das will oder nicht. Unsere Überlegungen drehten sich um die Frage, was grundsätzlich ins Verwaltungsvermögen gehört. Das Gemeindegesetz hält in Paragraf 121 Absatz 4 fest: «Das Verwaltungsvermögen umfasst jene Vermögenswerte, die unmittelbar der öffentlichen Aufgabenerfüllung dienen.» Im Fall der FZAG stellt sich die Frage, ob es tatsächlich eine unmittelbare öffentliche Auftragserfüllung ist und somit, ob die Beteiligung ins Verwaltungsvermögen gehört. Bei den öffentlichen Aufgaben handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Wir schauten das in Bezug auf folgende Kriterien an: Aufgaben zur inneren und äusseren Sicherheit, internationale Beziehungen, öffentliche Infrastruktur wie Wasser, Energieversorgung und Gesundheitsversorgung, Aufgaben zur Funktion einer demokratischen Struktur und allenfalls weitere, auf spezifische Ziele ausgerichtete Aufgaben. Die Mehrheit von uns kam zur Ansicht, dass die Beteiligung kein kollektives Bedürfnis erfüllt und auch keine der obengenannten Punkte. Zu den Aufgaben betreffend demokratische Strukturen kann ein negativer Punkt erwähnt werden: Die FZAG hatte mit intransparenten Wahlkampfspenden Wahlprozesse mitgestaltet. Internationale Beziehungen kann die Stadt auch ohne diese Beteiligung pflegen – wir haben einen grossen Bahnhof. Einzig bei der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben, die auf eine Steuerung der gesellschaftlichen Entwicklung ausgerichtet sind, kann man den wirtschaftlichen Fokus von Arbeitsplätzen erwähnen sowie den Betrag, den die Beteiligung der Stadt in letzten Jahren in die Kasse spülte. Mit dem Übertrag ins Verwaltungsvermögen wird der Aktienanteil an der FZAG zu einem Wert gemacht, den die Stadt braucht. Die Haltung der AL-Fraktion ist, dass Zürich diesen Wert nicht braucht. Ausserdem haben wir unter den aktuellen Regelungen des Beteiligungsverhältnisses zwischen der Stadt und der rechtlich selbstständigen Institution FZAG eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten. In Bezug auf die ökologischen Kriterien erlebten wir nicht viel Erfolg. Die Mehrheitsverhältnisse sind so, dass der Rückweisungsantrag untergeht, was den positiven Aspekt hat, dass die Stimmbevölkerung das letzte Wort haben wird. Damit wird die frühere Forderung der AL berücksichtigt, dass ein Volksentscheid über den Ausgabenbeschluss befinden soll. Ein Aspekt führte nicht mehr zu einer Einigung zwischen der AL und den Grünen. Zur Frage einer Veräusserung an den Kanton hat sich ergeben, dass spezifische Voraussetzungen nötig wären, ohne Garantie auf ein Endergebnis. Unrealistisch wäre ein solches Unterfangen aber nicht und es wäre das von uns favorisierte Szenario, unseren Anteil in eine demokratische Struktur einzugliedern.

Johann Widmer (SVP): Die SVP ist selbstverständlich für den Übertrag der Aktien ins Verwaltungsvermögen. Ein allfälliger Verkauf von Flughafenaktien wäre ein Silberverkauf und nur dazu da, den Klimawahn und dessen Projekte zu finanzieren. Aktien und Werte sollten nicht verkauft werden, um solche Finanzvorhaben zu unterstützen. Ich verstehe, dass die Grünen das wollen. Denn der Bedarf für diese Projekte wird in den nächsten Jahren Kosten in Milliardenhöhe verursachen – für Veloprojekte, Wohnungsprojekte, Netto-Null-Projekte und all das, was es meiner Meinung nach nicht braucht. Ich finde es gut, dass das Volk darüber befinden wird, damit die Aktien im Verwaltungsvermögen gesichert und nicht aus einer politischen Laune heraus veräussert werden.

Sven Sobernheim (GLP): *Ich finde es schön, dass alle im Rat von der Volksabstimmung begeistert sind. Ich weiss noch nicht, wie ich der Stimmbevölkerung erklären werde, dass wir über 300 Millionen Franken abstimmen, die von der linken in die rechte Tasche wandern; während wir am Ende auch bei einem Nein eigentlich nichts an der Situation verändert haben. Ich bin auch davon begeistert, dass eine grosse Mehrheit sagt, dass wir mit den fünf Prozent Einfluss nehmen können. Als wir das Postulat von Tiba Ponnuthurai (SP) und mir zur Eigentümerstrategie der FZAG behandelt haben, hörte ich von heute zustimmenden Parteien, dass wir mit fünf Prozent keinen Einfluss nehmen könnten. Bei der Rückweisung hörte ich ein paar amüsante Sachen. Die Stadt solle auf den öffentlichen Verkehr setzen. Ich glaube, dass eine Ergänzung der Eigentümerstrategie, dass sich die Stadt für den Flugverkehr für alle und nicht für Privatjets einsetzen sollte, im Rat einstimmig angenommen würde. Warum die Aktien gemäss HRM2 im Verwaltungsvermögen nach fiktiven Werten bewertet werden sollen, ist mir nicht plausibel, auch wenn ich die Systematik und Idee dahinter verstehe. Und warum wir, wenn wir es theoretisch vor der Pandemie überschrieben hätten, es über die Zeit, in der wir es besitzen, immer weniger Wert ist, sobald wir einen Einbruch im Aktienkurs über mehrere Jahre haben, erschliesst sich mir nicht. Wenn es aber unsere Rechnung nicht mehr zerstört, dann machen wir das doch.*

Martin Bürki (FDP): *Die FDP hatte in den Budgetdebatten schon immer moniert, dass der Gewinn des Flughafens direkt wieder ausgegeben wird und so in die Rechnung fliesst. Darum ist klar, dass wir dem Vorhaben zustimmen.*

Rückweisungsantrag

Die Mehrheit der RPK beantragt Ablehnung des nachfolgenden Rückweisungsantrags.

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

Der Stadtrat wird beauftragt, den Verkauf der Beteiligung der Stadt Zürich an der Flughafen Zürich AG zu prüfen. Eine Übertragung ins Verwaltungsvermögen ist in Bezug auf die öffentliche Aufgabenerfüllung in Frage zu stellen, zudem steht die Beteiligung im Widerspruch zur Erreichung der städtischen Klimaziele. Ein Verbleib im Finanzvermögen ist ebenfalls nicht angebracht.

Mehrheit:	Referat: Markus Haselbach (Die Mitte); Sven Sobernheim (GLP), Präsidium; Martin Bürki (FDP), Vizepräsidium; Pärparim Avdili (FDP), Dr. Florian Blättler (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP), Johann Widmer (SVP), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit:	Referat: Felix Moser (Grüne); Tanja Maag (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 90 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A

Die Mehrheit der RPK beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt A.

Die Minderheit der RPK beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts A.

Mehrheit:	Referat: Markus Haselbach (Die Mitte); Sven Sobernheim (GLP), Präsidium; Martin Bürki (FDP), Vizepräsidium; Pärparim Avdili (FDP), Dr. Florian Blättler (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP), Johann Widmer (SVP), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit:	Referat: Felix Moser (Grüne); Tanja Maag (AL)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 89 gegen 26 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B

Die RPK beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Zustimmung: Referat: Markus Haselbach (Die Mitte); Sven Sobernheim (GLP), Präsidium; Martin Bürki (FDP), Vizepräsidium; Përparim Avdili (FDP), Dr. Florian Blättler (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP), Johann Widmer (SVP), Barbara Wiesmann (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der RPK mit 115 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Für den Übertrag der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen per 1. Januar 2025 wird ein Objektkredit in Höhe des Buchwerts der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» per 31. Dezember 2024 bewilligt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Der Gemeinderat ermächtigt den Stadtrat, den Antrag zuhanden der Stimmberechtigten bei Vorliegen des Buchwerts der Minderheitsbeteiligung der Stadt Zürich an der «Flughafen Zürich AG» per 31. Dezember 2024 redaktionell dahingehend zu bereinigen, dass die Höhe des Objektkredits in Franken ausgewiesen wird.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. November 2024 gemäss Art. 35 der Gemeindeordnung

3884. 2020/524

Weisung vom 25.11.2020:

Motion von Marco Denoth und Sven Sobernheim betreffend Bau von Veloschnellrouten, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Bau von Veloschnellrouten wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/243, von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12. Juli 2017 betreffend Bau von Veloschnellrouten wird abgeschrieben.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Dispositivziffer 1 /
Kommissionsreferat Dispositivziffer 2:

***Anna Graff (SP):** Dieses Geschäft zum Bericht und Abschreibungsantrag war während fast vier Jahren in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) pendent. Die Motion verlangt eine kreditschaffende Weisung für den Bau von vier Veloschnellrouten. Die erste verläuft von der Baslerstrasse bis zur Stauffacherstrasse; die*

zweite von Zürich-Oerlikon über die Scheuchzerstrasse bis zur Freiestrasse; die dritte vom Bachmannweg über die Binzmühlestrasse, Zelglistrasse, Affolternstrasse und Regensbergstrasse bis zur Oerlikonerstrasse und die vierte führt über die Mühlebachstrasse und Zollikerstrasse. Nach der Überweisung im Jahr 2020 und Beratung in der Kommission wurde auf einen Abschluss verzichtet, um die Umsetzung der Routen im Zusammenhang mit der Velorouten-Initiative zu beobachten. Diese war von der Stimmbevölkerung Ende September 2020 mit 70,5 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden. Im September 2024 nahm die Kommission die Beratung wieder auf und informierte sich über den Umsetzungsstand der vier Routen. Zwischenzeitlich trat am 1. Januar 2023 das Veloweggesetz in Kraft und das Velovorzugsrouten-Netz wurde in Abstimmung mit dem Gemeinderat festgelegt. Die Teilrevision des regionalen Richtplans zur Festsetzung der Vorzugsrouten im regionalen Richtplan läuft und die Umsetzungsplanung der Velovorzugsrouten wurde erstellt. Heute sind zwei der vier Routen mindestens teilweise umgesetzt: Die ersten Umsetzungsetappen für die Velovorzugsrouten von Altstetten bis Hauptbahnhof und von Tiefenbrunnen bis Stadelhofen sind erfolgt. Konkret sind es der erste Teil von der Baslerstrasse bis zur Bullingerstrasse und der erste Teil von Stadelhofen bis zum Stadtrand. Das bedeutet, dass die Routen stehen und am grünen Seitenband erkennbar sind. An der Zollikerstrasse fehlt das grüne Band noch, weil auf andere Arbeiten gewartet wird. Die Routen sind aber noch nicht umgesetzt. Es gibt weiterhin Durchgangsverkehr und der Veloverkehr wird nicht auf baulich getrennten Velowegen geführt, wie das die Initiative verlangte. Bei den anderen Routen befindet sich die Umsetzung in der Vorbereitung, sie ist jedoch durch Einsprachen blockiert. Bei der Velovorzugsroute Lengg–Hochschulen–Oerlikon, die in ihrer Routenführung mit leichten Abweichungen der zweiten Route in der Motion entspricht, erfolgte die Planaufgabe gemäss Paragraph 16 des Strassengesetzes (StrG) im Jahr 2023. Die Umsetzung war für das Jahr 2025 geplant. Bei der Velovorzugsroute Affoltern–Oerlikon, die mit einer kleinen Abweichung der dritten Motionsroute entspricht, war die Umsetzung ebenfalls für das Jahr 2025 geplant. Die Planaufgabe erfolgte bereits im Mai 2022. Bei beiden Projekten müssen aber bis zur Projektfestsetzung und Kreditbewilligung die Einspracheverfahren abgeschlossen werden. Der Zeitplan dazu ist unklar. Die Mehrheit der Kommission nimmt vom Umsetzungsstand der Routen Kenntnis. Die Stadt arbeitete gemäss den Aufträgen des Gemeinderats und der Stimmbevölkerung, präsentierte erste Umsetzungsschritte und setzte sie um, wo das möglich war. Die Verzögerungen bei den Projekten Lengg–Hochschulen–Oerlikon und Affoltern–Oerlikon sind Einsprachen geschuldet. Aufgrund der Bestimmung in der Gemeindeordnung wird es einen jährlichen Zwischenbericht zur Umsetzung aller Vorzugsrouten geben, der auch die Umsetzungsschritte der Routen in der Motion umfasst. Dementsprechend beantragt die SK SID/V einstimmig die Abschreibung der Motion. Als SP-Sprecherin will ich mich zu den Einsprachen äussern. Die Umsetzung der Vorzugsrouten ist nicht nur ein langjähriger Parlaments- und Bevölkerungsauftrag, sondern wurde immer wieder und mit Nachdruck bestätigt. Zuletzt stimmten im September 2024 über 62 Prozent der Bevölkerung dem Gegenvorschlag zur «Zukunfts-Initiative» zu, der den Auftrag zur Umsetzung von mindestens 50 Kilometern autofreier Velovorzugsrouten bestätigte. Der Gegenvorschlag fand in allen Stadtkreisen eine Mehrheit. Die Verzögerungstaktik der Autolobby, die aktuell rund 20 Umsetzungskilometer Velovorzugsrouten durch Einsprachen blockiert, ist nicht nur ermüdend, sondern auch ein Affront gegenüber dem politischen Willen der Stimmbevölkerung. Für die SP ist klar, dass die geplanten Routen nach dem Durchlaufen der juristischen Instanzen zügig auf die Strassen kommen müssen und kommen werden. In der Zwischenzeit hat die Stadt die weiteren Vorzugsroutenprojekte voranzutreiben, bis sie gemäss Gemeindeordnung umgesetzt sind; sowohl für die ersten Etappen der noch nicht aufgelegten Routen als auch für die weiteren Realisierungsschritte der umgesetzten Routen.

Kommissionsminderheit Dispositivziffer 1:

Derek Richter (SVP): Die geänderte Motion GR Nr. 2017/243 wurde von den Fraktionen CVP, FDP und SVP abgelehnt. Kurze Zeit später strich der Regierungsrat die Veloschnellroute aus dem Richtplan – zu Recht. Der Stadtrat jagt immer noch seiner Vision nach, dass Zürich eine Velostadt sei und werde. Leider war sie nie eine Velostadt und wird es niemals sein. Der Verkehr in Zürich wickelt sich vor allem auf zwei Verkehrsträgern ab: Für Personen ist es der Öffentliche Verkehr (ÖV), für Güter die private Logistik. In der Weisung wird euphemistisch von Aufwertung geschrieben. Man muss nicht weit gehen, um zu sehen, wie eine solche Aufwertung aussieht: Auf der Bullingerstrasse sehen wir, dass es ein Stückchen nichts ist. Es ist schlichtweg Platzverschwendung für ein Klientel-Interesse. Bei der Velovorzugsroute 1 haben die Fussgänger einen Schotterweg – immerhin fahren dort keine Velos. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) musste einen Spurbau hinnehmen und zur Krönung wurde daraus eine Einbahnstrasse. Das bedeutet mehr Verkehr im Quartier. Wenn man von Westen der Baslerstrasse entlang in Richtung Bullingerplatz bei uns vorbeifahren will, darf man auf dem Albisriederplatz kehren. Der Platz ist heute bereits überlastet. So wird aus ideologischen Gründen Mehrverkehr generiert. Bei den anderen drei Velovorzugsrouten sieht es nicht besser aus. Es geht vor allem um den Parkplatzabbau. Wo der Mehrwert fürs Velo ist, erschliesst sich mir nicht. Es ist heute bereits problemlos möglich, dort mit dem Velo durchzufahren. Ihr klingt so, als wäre das heute ein Ding der Unmöglichkeit; das ist falsch. Der Stadtrat nimmt die Initiative als Vorlage, um seinen ideologischen Kampf gegen den MIV voranzutreiben. Er ist nicht fürs Velo, sondern gegen den MIV. Mit dem «Masterplan HB/Central» legte der Stadtrat seine wahre Motivation dar: Er will keinen Verkehr mehr. Er will nur noch den Langsamverkehr. Der Personenverkehr und der ÖV können weg. Nur noch Fussgänger und Velos sollen verkehren. Wozu das führt, sehen wir in Amsterdam. Wollen wir das in Zürich? Ich nicht. Der Bericht ist eine Geschichte fürs «Märlitram». Die SVP beantragt die Ablehnung des Berichts. Die FDP und Die Mitte sollen erklären, weshalb sie die Motion ablehnten und den Bericht heute zur Kenntnis nehmen wollen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Als Marco Denoth (SP) und ich die Motion im Jahr 2017 einreichten, lehnte sie der Stadtrat ab. Aus der Verwaltung hörte man sogar, dass es in einer Stadt wie Zürich keinen Platz für Velovorzugsrouten gebe und dass das etwas für das Überland sei, wie von Wallisellen nach Dietikon. Auch beim kommunalen Richtplan hiess es, dass die Velovorzugsrouten nicht hineingehörten. Ich setzte mich dann an einem Sonntag hin und schrieb ein neues Velo-Kapitel – kein gutes, aber eines, um den Stadtrat zu provozieren. Plötzlich bewegte sich das Tiefbauamt. Jetzt haben wir die Grafik der Velovorzugsrouten im kommunalen Richtplan, auf die sich alle stützen. Der Kampf für die Velovorzugsrouten war ein Kampf gegen Windmühlen und vor allem gegen das Tiefbauamt und den ehemaligen Vorsteher. Es ist gut zu wissen, dass wir an dem Punkt sind, dass die Velovorzugsrouten unbestritten in die Stadt gehören. Darum können wir die Motion abschreiben. Wer sagt, dass Zürich keine Velostadt werden kann, hat die Entwicklung der E-Bikes schlichtweg verpasst.

Marcel Tobler (SP): Ich muss mit der vorherigen Märchenstunde aufräumen. Am Albisriederplatz, bei dem ich und meine Sitznachbarin wohnen, kam es zu keinem Mehrverkehr, seit die Velovorzugsroute auf der Bullingerstrasse errichtet wurde.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Man kann von der Volksabstimmung sprechen, bei der sich eine grosse Mehrheit für die Velovorzugsrouten aussprach. Aber für die Velovorzugsrouten oder für die Umsetzung zu sein, sind zwei verschiedene Dinge. Es bedeutet nicht, dass die Bevölkerung das auf Kosten des MIV will. Bereits damals fiel das

Beispiel der Scheuchzerstrasse und Milchbuckstrasse mit dem Abbau aller Parkplätze für die Anwohner. Anwohner werden so schlicht vertrieben. Ich will wissen, ob das eine Mehrheit der Bevölkerung will. STR Simone Brander sagte damals, dass stattdessen im Parkhaus Uni Irchel parkiert werden könne. Dort ist es aber wesentlich teurer. Ich fragte, ob das ihre Art der Frauenförderung sei, wenn alleinerziehende Mütter sich allein dorthin bewegen und hohe Tarife bezahlen müssen. Interessant ist, dass die Tarife in der Zwischenzeit um 70 bis 150 Prozent aufgeschlagen haben – mit einer Argumentation, die der des Stadtrats entspricht. Die Stadt will die Universität und den Kanton unter Druck setzen, die bei ihren dortigen Bauvorhaben von der Zustimmung der Stadt abhängig sind. Das sind Schildbürgerstreiche, die nichts mit der Volksabstimmung zu tun haben.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Die Motion forderte vier konkrete Routen. Zwei davon existieren heute als Velovorzugsrouten, zwei sind in der Entstehung und haben die Planaufgabe hinter sich. In Zahlen ausgedrückt sind es im Moment vier funktionstüchtige Kilometer. Das ist noch nicht beeindruckend, aber mit jedem Kilometer kommen wir unserem Ziel näher. Das Ziel sind 130 Kilometer, 50 Kilometer davon in der höchsten Güteklasse: Da soll das Velo gemäss den Vorgaben der Initiative der unbestrittene Platzhirsch sein. Ich wünschte, ich könnte eine Tabelle vorlegen und aufzeigen, wie viele Kilometer es im Jahr 2025 und im Jahr 2026 sein werden. Wir haben jedoch viele Einsprachen und wir wollen sie korrekt behandeln. Eine Zahl kann ich nennen: Im Moment arbeiten wir an rund 100 Projekten auf Velovorzugsrouten. Diese kommen nach und nach in die Umsetzung. Ich bin zuversichtlich, dass wir dereinst einen Punkt erreichen werden, an dem es schnell vorwärtsgehen wird. Nach der Eröffnung der ersten Route wurde man anfangs nicht überall warm mit der Velovorzugsroute. Mittlerweile verzeichnen wir aber auf der Baslerstrasse im Durchschnitt 40 Prozent mehr Veloverkehr als vorher. Es kommt nicht häufig vor, dass das ein Grund zur Freude ist, aber beim Velo ist es das. Zuversichtlich stimmt uns, dass sich mit 97 Prozent die grosse Mehrheit der Velofahrenden an das ausgeschilderte Tempo 30 hält. Im Moment sprechen wir bei den Velovorzugsrouten noch von Abschnitten, aber wir denken an das ganze Netz. Bis es über die gesamte Stadt gespannt sein wird, geht es aber noch einen Moment. Die Motion zeigt, dass wir nicht nur über Pläne sprechen, sondern auch Resultate vorweisen.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP)
Minderheit:	Referat: Derek Richter (SVP); Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 105 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid, (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Bau von Veloschnellrouten wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/243, von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12. Juli 2017 betreffend Bau von Veloschnellrouten wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. November 2024

3885. 2024/307

Weisung vom 26.06.2024:

Elektrizitätswerk, Realisierung Energieverbund Altstetten und Höngg-West, Zusatzkredit

Antrag des Stadtrats

Für die Realisierung des Energieverbunds Altstetten und Höngg-West wird zu neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 129 579 900.– gemäss GR Nr. 2018/267 und STRB Nr. 1994/2024 ein Zusatzkredit von Fr. 5 895 600.– bewilligt. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen somit insgesamt Fr. 135 475 500.–.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferat:

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Der Stadtrat will für die Realisierung des Energieverbunds Altstetten und Höngg-West neben den im Jahr 2018 bewilligten einmaligen Ausgaben von 129,5 Millionen Franken zusätzliche 5,895 Millionen Franken bewilligt haben. Im Rahmen der Realisierung erkannte man, dass eine Integration von Energieleitungen Sinn macht. Aufgrund des höheren Stromverbrauchs sah man die Notwendigkeit von weiteren Leitungen. Diese kann man realisieren, wenn sie in das Verteilnetz integriert werden. Neben den Energieleitungen sollen auch Stromkabel in den Versorgungsstollen gelegt werden. Das führt zu grossen Kosteneinsparungen im Bereich des Verteilnetzes. Auch wird damit die Versorgungssicherheit der Stadt verbessert. Der Hintergrund, warum das hier zur Abstimmung kommt, ist ein kleiner: Zur Umsetzung des Vorhabens ist ein Zusatzkredit zu GR Nr. 2018/267 aufgrund einer nicht wesentlichen Zweckerweiterung zu bewilligen. Der Betrag liegt ausserhalb der Kompetenz des Stadtrats. Wir diskutierten das in der Kommission und stellten Fragen. Uns erscheint das Ganze sinnvoll. Man erklärte uns, dass das nicht mit dem Spülbohr- sondern mit dem Microtunneling-Verfahren durchgeführt wird und uns wurden die Vor- und Nachteile aufgezeigt.*

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

STR Michael Baumer: *Interessant ist ein Blick auf die Dekarbonisierung, also auf den Ausbau der Wärmeverbunde und Elektromobilität. Das bedeutet, dass das Stromnetz ausgebaut werden muss. In Altstetten besteht diese Notwendigkeit. Eigentlich sind das gebundene Kosten, weshalb Sie das im Normalfall nicht mitbekommen. Hier haben wir aber einen speziellen Kredit: Wir beantragen 6 Millionen Franken, damit wir Geld sparen können, indem mit Microtunneling das Stromnetz zusammen mit dem Wärmenetz ausgebaut werden kann. Das ist mit dem Rahmenkredit und den gebundenen Ausgaben so nicht kombinierbar, weshalb es diesen Zusatzkredit braucht. Wir überlegen uns, wie bei künftigen Rahmenkrediten solche Anpassungen ohne Zusatzschlaufen möglich sind.*

Schlussabstimmung

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

Zustimmung: Referat: Benedikt Gerth (Die Mitte); Beat Oberholzer (GLP), Präsidium; Johann Widmer (SVP), Vizepräsidium; Niyazi Erdem (SP), Dr. Davy Graf (SP), Christian Häberli (AL), Sibylle Kauer (Grüne), Markus Merki (GLP), Ursina Merkle (SP), Dr. Emanuel Tschannen (FDP), Patrick Tscherrig (SP), Sebastian Vogel (FDP)
Abwesend: Dominik Waser (Grüne)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs.1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 111 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Realisierung des Energieverbunds Altstetten und Höngg-West wird zu neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 129 579 900.– gemäss GR Nr. 2018/267 und STRB Nr. 1994/2024 ein Zusatzkredit von Fr. 5 895 600.– bewilligt. Die neuen einmaligen Ausgaben betragen somit insgesamt Fr. 135 475 500.–.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. November 2024 gemäss Art. 35 Abs. 2 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 13. Januar 2025)

3886. 2024/333

Weisung vom 03.07.2024:

Elektrizitätswerk, Kraftwerk Castasegna, Projekt «Revitalisierung Aue Cavril» im Bergell, naturemade star-Beitrag, Zusatzkredit

Antrag des Stadtrats

Für das Projekt «Revitalisierung Aue Cavril» wird zum bisherigen naturemade star-Beitrag gemäss Verfügung des Direktors des Elektrizitätswerks vom 12. Januar 2022 von Fr. 378 000.– ein Zusatzkredit von Fr. 1 722 000.– bewilligt. Der gesamte naturemade star-Beitrag beträgt damit neu Fr. 2 100 000.–.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferat:

Sibylle Kauer (Grüne): *Mit dieser Weisung beantragt der Stadtrat einen Beitrag von 2,1 Millionen Franken aus dem «naturemade star-Fonds» des Elektrizitätswerks (ewz). Damit soll ein Projekt für die Revitalisierung der Aue Cavril des Flusses Orlegna im Bergell finanziert werden. Die Aue Cavril ist von nationaler Bedeutung und eines der ökologisch wertvollsten Auengebiete im Bergell. Mit der Revitalisierung sollen Defizite in der Auendynamik minimiert und der zentrale Auenperimeter aufgewertet werden. Ergänzende ökologische Aufwertungsmassnahmen sollen die Aue zusätzlich aufwerten. Das ewz hat aktuell drei Tarifarten für Private und KMU. Eine davon ist «ewz.pronatur», die es seit zwanzig Jahren gibt. Wer sich dafür entscheidet, kauft Energie aus Schweizer Produktionsanlagen mit dem Zertifikat «naturemade star». Dazu gehören Wasserkraftwerke, Solar-, Wind- und Biogasanlagen. Dafür bezahlt man knapp zwei Franken mehr pro Kilowattstunde. Hinter dem Gütesiegel steht der Verein für umweltgerechte Energie (VUE), der strenge Auflagen festlegt, damit das Leben der Pflanzen und Tieren rund um die zertifizierten Kraftwerke möglichst wenig beeinträchtigt wird. Das ewz betreibt heute fünf zertifizierte Kraftwerke. Zwei davon befinden sich im Bergell. Die fünf Kraftwerke produzieren rund 400 Gigawattstunden Ökostrom aus Wasserkraft pro Jahr. Pro verkaufte Kilowattstunde des «ewz.pronatur»-Ökostroms werden 0,7 Rappen in den «naturemade star»-Fonds einbezahlt. So werden pro Jahr 4 Millionen Franken für ökologische Verbesserungsmassnahmen gesammelt. Mit diesen Mitteln müssen Projekte unterstützt werden, die zur ökologischen Aufwertung von Lebensräumen möglichst in der Nähe der zertifizierten Kraftwerke führen. Normalerweise kommt bei einem Revitalisierungsprojekt nur ein Anteil der Kosten aus dem «naturemade star-Fonds», weil auch andere Beiträge gewährt werden, beispielsweise durch den Bund oder den Kanton. Meistens liegt der Förderbeitrag unter 2 Millionen Franken, weshalb es selten im Gemeinderat Thema ist. Bei diesem Projekt ist speziell, dass der Bund bei der ersten Planung 80 Prozent der Kosten übernehmen und ein Anteil von 378 000 Franken aus dem Fonds finanziert werden sollte. Im Gegensatz dazu werden nun die gesamten Kosten des Projekts in der Höhe von 2,1 Millionen Franken aus dem Fonds finanziert. Grund dafür sind die Verhandlungen über eine vorzeitige Rekonzessionierung der Bergeller Kraftwerke und dass man gleichzeitig Ausgleichsmassnahmen umsetzen müsste. Das Projekt sollte, abhängig vom Ausgang der Verhandlungen, als Ausgleichsmassnahme angerechnet werden können. Die Revitalisierung der Aue Cavril eignet sich sehr gut dafür und solche Ersatzmassnahmen sind nicht einfach zu finden. Nach dem Gesuch des ewz gaben der Kanton Graubünden und die Gemeinde Bergell das Einverständnis, die Revitalisierung der Aue Cavril als Ersatzmassnahme im Rahmen der Rekonzessionierung der Bergell-Kraftwerke anzuerkennen. Eine Voraussetzung dafür ist, dass das Projekt nicht stark verzögert wird und nicht von der Dauer des Rekonzessionierungsverfahrens abhängig ist. Mit dem Zusatzkredit über den «naturemade star-Fonds» der zwei zertifizierten Kraftwerke im Bergell, der Kraftwerke Lizun und Castasegna, kann das gewährleistet werden. Wird es als Ausgleichsmassnahme angerechnet, wird das Geld in den Fonds zurückbezahlt. Wird es nicht als Ausgleichsmassnahme eingesetzt, können noch Projektzuschüsse von Bund oder Kanton beantragt und so der Kostenanteil des Fonds reduziert werden.*

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

STR Michael Baumer: *Es freut mich, dass die «naturemade star»-Projekte, die sonst unter dem Radar bleiben, im Rat debattiert werden können, auch wenn es als Ersatzmassnahme vorgesehen ist. Es fehlt jetzt noch, dass wir die Rekonzessionierung der Bergeller Kraftwerke erfolgreich aufgleisen können. Daran arbeiten wir mit Hochdruck.*

Schlussabstimmung

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

Zustimmung: Referat: Sibylle Kauer (Grüne); Beat Oberholzer (GLP), Präsidium; Johann Widmer (SVP), Vizepräsidium; Niyazi Erdem (SP), Benedikt Gerth (Die Mitte), Dr. Davy Graf (SP), Christian Häberli (AL), Markus Merki (GLP), Ursina Merkler (SP), Dr. Emanuel Tschannen (FDP), Patrick Tscherrig (SP), Sebastian Vogel (FDP)
Abwesend: Dominik Waser (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK TED/DIB mit 106 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für das Projekt «Revitalisierung Aue Cavril» wird zum bisherigen naturemade star-Beitrag gemäss Verfügung des Direktors des Elektrizitätswerks vom 12. Januar 2022 von Fr. 378 000.– ein Zusatzkredit von Fr. 1 722 000.– bewilligt. Der gesamte naturemade star-Beitrag beträgt damit neu Fr. 2 100 000.–.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. November 2024 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 13. Januar 2025)

3887. 2023/563

**Motion von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Tanja Maag Sturzenegger (AL) vom 06.12.2023:
Stadtspital Triemli, Aufbau einer somatopsychiatrischen Dual Station**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Dr. David Garcia Nuñez (AL) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2596/2023): Das Leib-Seele-Problem ist eine philosophische und wissenschaftstheoretische Fragestellung, die die Menschheit seit Jahrhunderten beschäftigt. Trotz der intensiven Auseinandersetzung und Erforschung des Themas haben wir bis jetzt keinen eindeutigen Beleg, ob «Leib» und «Seele» zwei getrennte Entitäten oder zwei Gesichter der gleichen Sache sind. Daher gilt für viele das Leib-Seele-Problem als unlösbar, während andere es als Scheinfrage oder wie Schopenhauer als Weltknoten bezeichnen. Unabhängig von diesen Wertungen lässt sich mit Bestimmtheit sagen, dass das Leib-Seele-Problem einige wissenschaftliche Disziplinen, unseren Alltag und heute den Gemeinderat beschäftigt. Die bisherige Praxis, somatische Krankheiten räumlich getrennt von psychiatrischen Störungen zu behandeln, basiert auf keiner wissenschaftlichen Evidenzbasis und stammt nicht aus einer intrinsischen medizinischen Logik. Die Existenz von getrennten Spitälern und psychiatrischen Kliniken beruht auf der historisch gewachsenen Vorstellung, dass Leib und Seele zwei getrennte Entitäten sind, die sich gesondert und sequenziell behandeln lassen. Auch an der Platzierung der Spitalbauten – das Körperspital in der Stadtmitte, die psychiatrische Klinik hinter einem Hügel am Stadtrand – lässt sich die Stigmatisierung des Seelischen ablesen. Diese Machtstruktur spielt bei dieser Motion auch eine Rolle. Das Trennungsmodell zwischen Psyche und Körper hat sich so bewährt, dass es bis jetzt praktisch unreflektiert und flächendeckend übernommen wurde. Weder beim Bau des Standorts Triemli noch beim Standort Waid des Stadt-

spitals Zürich (STZ) wurde die Frage gestellt, ob die Infrastruktur eine ganzheitliche Versorgung gewährleistet oder nicht. Die Stadt übernahm das Prinzip und erbaute die Spitäler so wie alle anderen. Gleichzeitig gab es und wird es immer wieder Situationen geben, in denen sich die Gesundheitsprobleme der Patientinnen nicht sauber einordnen lassen. Denken Sie an die Situation einer jungen Patientin mit einer Borderline-Persönlichkeitsstörung (BPS), die sich in suizidaler Absicht schwer verletzt. Diese Frau braucht in erster Linie die chirurgische Abteilung, in der die Wunden gepflegt werden. Aufgrund der mentalen Problematik braucht die Patientin aber auch eine intensive psychiatrisch-psychotherapeutische Betreuung. Mit dem aktuellen medizinischen Versorgungsmodell gibt es keinen Ort, der den Bedürfnissen der Frau gerecht wird. Bleibt sie auf der chirurgischen Abteilung, ist sie psychiatrisch unterversorgt. Das führt zu einer Überforderung der Patientin, aber auch des Personals und damit früher oder später zu einer allfälligen Gewalt-Eskalation. Bleibt die Frau auf einer psychiatrischen Abteilung, ist sie chirurgisch unterversorgt, was zu schweren somatischen Komplikationen führen kann. Das ist ein medizinisches Dilemma, das nichts mit dieser Frau oder dem Behandlungsteam zu tun hat, sich aber aus der bestehenden Struktur ergibt. Häufig wird im aktuellen System der strukturelle Leib-Seele-Dualismus mittels Ambulanz gelöst: Im besten aller Fälle wird die Patientin mehrmals pro Woche mit der Ambulanz von der Lengg ins STZ transportiert. Im schlimmsten Fall geschieht das täglich unter ärztlicher Aufsicht. Diese Situation findet auch in Zürich statt. Als ehemaliger Leiter des psychiatrischen Notfalls am Universitätsspital (USZ) erlebte ich das dutzendfach. Jede dieser ärztlich begleiteten Fahrt innerhalb der Stadt kostet mehrere Tausend Franken. Dieser Betrag kann weder mit dem Tarifsystem SwissDRG (Swiss Diagnosis Related Groups) noch mit einer effizienten Spitalorganisation herausgeholt werden. Aus strukturellen Gründen wird das Geld aus dem Fenster geworfen. Auf strukturelle Probleme sollte die Politik mit strukturellen Lösungen antworten. Die Schaffung einer somato-psychiatrischen Dual-Station lässt das Leib-Seele-Problem hinter sich und ermöglicht eine ganzheitliche Behandlung von komplexen Fällen. Die Entweder-oder-Logik überlässt in einer solchen Situation einem Sowohl-als-auch-Behandlungsansatz den Platz. Die Chirurg*innen und Psychiater*innen können sich zeitgleich um die dekompenzierten BPS-Patient*innen kümmern. Die Onkolog*innen und Psychiater*innen können sich zeitgleich um die suizidalen Patient*innen mit Krebserkrankung kümmern. Klassische psychosomatische Fälle müssten nicht in eine Rehabilitation verlegt werden, sondern könnten direkt vor Ort interdisziplinär therapiert werden. Tanja Maag (AL) und ich sind von der Tauglichkeit des Ansatzes überzeugt und sind darüber erfreut, dass der Stadtrat unsere Sicht teilt. Gleichwohl verstehen wir nicht, weshalb er bei diesem seit Jahrzehnten bestehenden Versorgungsproblem legalistisch argumentiert. Praktisch jede Woche entstehen in den Spitälern neue interdisziplinäre Zentren, Kompetenz-Cluster oder Innovations-Fokusse, ohne dass die geltende Gesetzgebung dadurch verletzt würde. Selbstverständlich wäre es grossartig, wenn Bund oder Kanton entsprechende Gesetzesanpassungen machen würden. Bis aber manche aus ihrem Dornröschenschlaf aufwachen, kann sich das STZ intern anders organisieren und das Feld für zukünftige Neuerungen vorbereiten. Dem Triemli ist es juristisch beispielsweise nicht verboten, einen rund um die Uhr geöffneten konsiliarpsychiatrischen Dienst auf die Beine zu stellen. Weder das Krankenversicherungsgesetz (KVG) noch die Spitalliste verbieten das. Man kann sich vorstellen, dass der konsiliarpsychiatrische Dienst in Kooperation mit der Inneren Medizin oder der Chirurgie gewisse Betten intensiv mitbetreuen würde. Das mag vom Organigramm her kompliziert sein, da gebe ich Ihnen recht; trotzdem ist es nicht verboten und durchaus machbar. In der Gerontologie und Kardiologie kooperiert das STZ eng mit dem USZ und stellt seinen Kolleg*innen Betten zur Verfügung. Man kann sich vorstellen, dass das STZ dasselbe mit der konsiliarpsychiatrischen Abteilung machen könnte. Solche Kooperationen sind immer aufwendig, aber verboten sind sie nicht. Was ist das Problem, wenn es nicht ein medizinjuristisches ist? Es ist die Finanzierung. Der Stadtrat hat recht: Die Finanzierung von integrierten Modellen wird in unserem Land nicht gewährleistet. Das hängt mit der

*Stigmatisierung von psychiatrischen Erkrankungen zusammen. Psychiatrische Behandlungen werden konsistent und kohärent schlechter als somatische Behandlung bezahlt, auch wenn sie sehr wirksam, zweckmässig und wirtschaftlich sind. Das bürgerliche Parlament blockiert in Bundesbern effiziente Tarife und versucht uns stattdessen abzulenken. Auf die Motion bezogen heisst das, dass die neue Station zumindest zu Beginn hauptsächlich oder ausschliesslich über gemeinwirtschaftliche Leistungen finanziert werden muss. Wir gehen allerdings davon aus, dass die Station zu einer grossen direkten und indirekten Kostenersparnis beim STZ führen wird. Die Anstellung von Konsiliarpsychiater*innen verursacht Kosten. Diese können aber mit der Reduktion von Sitzwachen, unnötigen Transporten und frühzeitigen Rehospitalisierungen, die zu DRG-Abschlägen führen, schnell wettgemacht werden. Wenn der Stadtrat diese Rechnung nicht glaubt, kann er eine Begleitstudie mitlaufen lassen, die das bestätigt. Aufgrund dieser Vorteile und weil die AL nicht zehn Jahre warten will, bis sich die Spitalliste wieder öffnet, halten wir an der Motion fest. Ein Postulat bringt nur etwas: Dass ich mich nächstes Jahr mit der Geschäftsprüfungskommission (GPK) wegen seiner Abschreibung streiten muss. Stattdessen ziehe ich es vor, die ganzheitliche Versorgung unserer Bevölkerung zu verbessern.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Andreas Hauri: *Es ist ein wichtiges Thema und Dr. David Garcia Nuñez (AL) hat aufgezeigt, wo die Problematik liegt. Das gleichzeitige Auftreten von psychischen und körperlichen Erkrankungen kommt in allen Spitälern immer wieder vor. Die Konsequenzen sind klar: Die Tendenz ist, dass der Spitalaufenthalt länger dauert und dass es zu mehr Wiedereintritten kommt. Insgesamt fallen zusätzliche Kosten an. Das sind Folgen für die Patientinnen und Patienten und auch für das STZ, die man möglichst vermeiden will. Heute gibt es schweizweit zu wenige Modelle mit einem integrierten psychisch-somatischen Versorgungsangebot. Das ist unzureichend. Ich bin froh, dass der Bund und das Bundesamt für Gesundheit (BAG) dies erkannt haben. Meine Erwartungshaltung ist, dass rasch gehandelt wird, auch auf der Ebene des Kantons. Grundsätzlich gibt es die rechtliche Situation, dass wir nicht auf der Spitalliste Psychiatrie sind und kein zusätzliches Angebot einführen können. Nicht nur ist die Finanzierung nicht geregelt, auch ist es der Leistungsauftrag, den wir schlichtweg nicht erhalten werden. In der Antwort auf die Motion schreiben wir, dass wir grundsätzlich das Bedürfnis sehen und Möglichkeiten prüfen. Dazu gehört der Ausbau des Konsiliardiensts. Gleichzeitig wollen wir unsere Verbindungen zum Kanton nutzen, um ihn zu sensibilisieren und aufzufordern, dass er aktiv wird. Wir beantragen deshalb die Umwandlung in ein Postulat. Das gibt uns die Möglichkeit, nicht im nächsten Jahr das Postulat abzuschreiben, sondern vorerst zwei Jahre lang zu prüfen, welche Variante die sinnvollste ist. Je nach Lösung ist es dann möglich, dass es eine entsprechende Weisung braucht, die in den Gemeinderat kommt.*

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Frank Rühli (FDP): *Die FDP sieht es ähnlich wie die Antwort des Stadtrats. Es ist ein wichtiges Thema und wir unterstützen das grundsätzlich. Realistisch ist das in Absprache mit der kantonalen Spitalplanung. Daher unterstützen wir eine Umwandlung in ein Postulat; eine Motion hingegen nicht.*

David Ondraschek (Die Mitte): *Die Kombination von psychischen und körperlichen Leiden ist keine Seltenheit und verdient einen spezifischen Fokus. Damit wird den Patientinnen und Patienten auf gesundheitlicher Ebene geholfen. Sogar aus wirtschaftlicher Perspektive wäre eine somato-psychiatrische Dual-Station gut investiertes Geld. Der*

Stadtrat anerkennt diesen Vorteil, verortet zielführende Bestrebungen jedoch auf der nationalen Ebene. Auch die Fraktion Die Mitte/EVP sieht ein, dass die Stadt keine übergeordnete Aufgabe wahrnehmen kann. Das Anliegen ist ausserdem nicht mit den aktuell kantonal vergebenen Leistungsaufträgen kompatibel. Der Stadtrat signalisierte klar, sich vertiefter mit dieser Thematik zu befassen, um Lösungsansätze zu entwickeln. Deshalb folgen wir seinem Anliegen und unterstützen den Vorstoss nur in Form eines Postulats.

Dafi Muharemi (SP): Die Motion ist ein Weckruf. Wir müssen die Versorgung von Patientinnen mit körperlichen und psychischen Problemen verbessern. Bei der aktuellen Versorgung im STZ gibt es viel Luft nach oben. Darunter leiden nicht nur Patientinnen, sondern auch das Personal, das unter Stress und Druck steht. Mit der Dual-Station können wir dem entgegenwirken. Komplexe psychisch und körperlich bedingte Beschwerden können zusammen vor Ort behandelt werden, ohne den steten Wechsel zwischen den Abteilungen. Das bringt Ruhe und Effizienz und verbessert die Versorgung aller Beteiligten. Die Motion ist der erste Schritt in diese Richtung. Sie hat das Ziel, eine Plattform für eine professionelle, fachspezifische Versorgung der Betroffenen zu schaffen. Das hilft Patientinnen, entlastet das Personal und trägt zu einer besseren Spitalversorgung bei.

Walter Anken (SVP): Es geht um eine kreditschaffende Weisung für eine somato-psychiatrische Dual-Station. Das Ganze soll auch an anderen Standorten zur Verfügung stehen und wird damit begründet, dass psychische Erkrankungen die Inanspruchnahme von medizinischen Leistungen erhöhen. Denn Personen mit psychischen Erkrankungen leiden häufiger unter komorbiden somatischen Erkrankungen. Auch körperlich seien sie behandlungsbedürftiger. Die Unterversorgung verlängert das Leiden und führt dazu, dass diese Menschen mehr als doppelt so lange im Spital verbleiben und unnötigen Stress erleiden. Vor allem Fehl- und missbräuchliche Einweisungen in psychiatrische Kliniken können damit vermieden werden. Weiter wird die mangelnde Abgeltung von konsiliar- und liaisonpsychiatrischen Leistungen aufgeführt. Wie ist die Haltung der SVP? Wenn eine bessere medizinische Versorgung dazu führt, dass weniger medizinische Leistungen beansprucht werden und die Erkrankten weniger lange im Spital verbleiben, ist das grundsätzlich positiv. Weil durch die Motion das Pflegepersonal entlastet wird und weniger fehlerhafte Einweisungen in psychiatrische Kliniken geschehen, ist das grundsätzlich auch positiv. Aber das wäre es dann bereits. In der Begründung steht, dass nur vier Prozent der Patienten konsiliarpsychiatrisch untersucht werden. Wenn ich das richtig verstehe, müsste das gemäss den Motionären viel mehr sein – mit entsprechenden Mehrkosten. Die Abgeltung der konsiliar- und liaisonpsychiatrischen Leistungen sei ungenügend, wird weiter aufgeführt. Auch das führt zu massiven Mehrkosten. Die Abgeltung soll erhöht werden, damit bei stationären Behandlungen konsiliar- und liaisonpsychiatrische Leistungen erbracht werden können. Damit entstehen Mehrkosten, denn stationäre Behandlungen sind definitiv teurer als ambulante Behandlungen. Das widerspricht dem Zeitgeist: Heute gilt «ambulant vor stationär». Wir müssen die Gesundheitskosten in den Griff bekommen. Das können wir nicht, indem wir immer weiter ausbauen. Auch können wir nicht für jede Krankheit ein eigenes Spital bauen. Aufgrund der massiven Mehrkosten lehnt die SVP die Motion und ein allfälliges Postulat ab.

Florine Angele (GLP): Die grünliberale Fraktion sieht es wie der Stadtrat und die Fraktionen FDP und Die Mitte/EVP. Es ist auf jeden Fall ein sehr ernst zu nehmendes Problem. Körperliche und psychische Erkrankungen treten oft gemeinsam auf, aktuell können sie aber oft nicht gemeinsam therapiert werden. Es braucht langfristige Lösungen. Es ist aber ein Problem, das wir nicht nur in der Stadt haben, sondern in der ganzen Schweiz und wahrscheinlich in vielen anderen Ländern. Es gibt Dinge, die man nicht nur in der Stadt ändern kann. Wir sind in ein kantonales und nationales Gesundheitssystem eingegliedert, weshalb uns die Hände gebunden sind. Aus diesem Grund unterstützen wir das Postulat. Man soll das prüfen, aber die Motion sehen wir als unrealistisch an.

Julia Hofstetter (Grüne): Wenn psychische und körperliche Erkrankungen zusammenfallen, müssen sie ganzheitlich mit psychiatrischem und somatischem Fachwissen behandelt werden. Es kann nicht sein, dass Zürich ausweicht, weil die Stadt nicht auf der Spitalliste Psychiatrie ist. Wegen solcher gesellschaftlichen Aufgaben ist es uns Grünen wichtig, dass das Spital eine öffentlich-rechtliche Anstalt bleibt. So können wir weiterhin wichtige Aufträge erteilen, die nicht auf der Spitalliste sind. Die Grünen wollen ein Spital, das mit Modellcharakter vorausgeht, weshalb wir die Motion unterstützen.

Dr. David García Nuñez (AL) ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Die grosse Unterstützung für die Idee zeigt, dass wir einen Nerv getroffen haben. Wir werden an der Motion festhalten, haben aber den Stadtrat gehört, der schon gute Ideen aufgezeigt hat. Er kann sie im Rahmen der Motion einbauen. Wir werden sie wohlwollend prüfen und bestehen nicht darauf, für jede Erkrankung ein Spital zu bauen. Es geht um Fälle, die nicht ambulant behandelt werden können, weshalb es die Doppelbehandlung braucht. Mich freut, dass sich STR Andreas Hauri mit der Gesundheitsdirektion in Kontakt setzen will, um das Problem anzugehen. Dass die Spitalliste für zehn Jahre geschlossen ist, ist keine Naturgewalt, sondern eine politische Entscheidung. Jedes Gesetz kann zu jedem Zeitpunkt angepasst werden, damit es der Bevölkerung besser geht. Im ersten Moment wird das Ganze vielleicht mehr kosten. Aber STR Andreas Hauri kann Natalie Rickli ausrichten, dass er nicht für dieses Loch verantwortlich ist, sondern die böse AL, die ihn zwingt, besser für seine Bevölkerung zu schauen.

Die Motion wird mit 61 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3888. 2024/63

**Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Walter Anken (SVP) vom 07.02.2024:
Quartierbezogene Vereinfachung der Organisation der Pflegeleistungen im
Gesundheitsbereich zur Minimierung von Doppelspurigkeiten**

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

Reto Brüesch (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2846/2024): Der Stadtrat und der Gemeinderat verabschiedeten im Jahr 2020 die Altersstrategie 2035. Es gibt immer mehr ältere Leute und die Gesundheitskosten steigen weiter. Im Plan «Massnahmen Umsetzungsphase 2024–2027» beschreibt der Stadtrat im Handlungsfeld 1 «Wohnen, Pflege und Unterstützung nach Bedarf», dass die verschiedenen städtischen Altersinstitutionen enger zusammenarbeiten sollen. Weiter sollen «Bedarf und Zugang der älteren Bevölkerung zu Unterstützungs- und Betreuungsleistungen» vermehrt geprüft werden. Es brauche eine «Optimierung der geriatrischen Versorgungskette» und Pflegedienste und weitere Akteure sollen effektiv angepasst werden. Es solle passgenau aufeinander abgestimmte Angebote und Dienstleistungen geben, schreibt der Stadtrat im Bericht. In genau diese Richtung geht unser Vorstoss. Der Stadtrat soll prüfen, «wie die Organisation der Pflegeleistungen im Gesundheitsbereich quartierbezogen vereinfacht werden kann, um Doppelspurigkeiten zu minimieren und so mehr Zeit für den Kunden und die Kernaufgaben zur Verfügung zu haben». Dazu gehören alle Bereiche des städtischen Gesundheitsdienstes: das Stadtspital Zürich (STZ), die Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW), die Gesundheitszentren für das Alter (GZA) und auch die externen Leistungserbringer. Zurzeit gibt es in Zürich diverse Institute, die Verschiedenes anbieten: Insgesamt gibt es 40 GZA, zwei Spitäler, Gesundheitsdienste, 34 SAW-Standorte

und 22 Spitex-Organisationen. Alle werden von der Stadt in Anspruch genommen. Durch die Überlagerung der Aufgaben in den Quartieren werden Doppelspurigkeiten von Prozessen und Personen in Kauf genommen. Das kann einfacher gestaltet werden, um Kosten zu sparen und Personen zu entlasten. Mit einer einfacheren Struktur im Pflegebereich kann in den städtischen Einrichtungen besser auf die Bedürfnisse eingegangen werden. Dazu gehört die Schaffung von Pflegepools, wie es das STZ bereits macht, um kürzere Ausfälle zu kompensieren und Auslastungen besser ausgleichen zu können. Im STZ hatte man bis vor kurzem in jedem Bereich separate Pflegedienste. Das wurde angepasst und es wurden übergreifende Pools erstellt. Am Anfang waren alle skeptisch, jetzt sind alle zufrieden. Einen solchen positiven Effekt erhoffen wir uns mit unserem Vorstoss.

Julia Hofstetter (Grüne) begründet den namens der Grüne-Fraktion am 13. März 2024 gestellten Ablehnungsantrag: Es hört sich meist gut an, wenn Abläufe vereinfacht und Doppelspurigkeiten minimiert werden sollen. Wir sehen aber, dass bereits geschieht, was der Vorstoss fordert oder geplant oder umgesetzt wird. Uns ist wichtig, dass die Pflegedienste nahe bei der Bevölkerung sind. Wir wollen diese Nähe nicht durch Umstrukturierungen gefährden. Aus dem Vorstoss lesen wir Sparmassnahmen heraus und unterstützen ihn nicht. Wir wollen nicht bei der Pflege sparen. Wir wollen, dass die Bevölkerung gute Pflege beanspruchen und dass die Pflege unter guten Bedingungen arbeiten kann.

Weitere Wortmeldungen:

Florine Angele (GLP): Wir Grünliberalen sehen das Problem nicht ganz. Gibt es einen konkreten Missstand? Wir sind beim Vermeiden von Doppelspurigkeiten immer dabei. Aber in diesem Fall sehen wir keine und somit keine Notwendigkeit für den Vorstoss. Die genannten Leistungserbringer bieten sehr unterschiedliche Leistungen. Man könnte das Ganze unter dem Oberbegriff «Pflegeleistungen» zusammenfassen, dort hört es aber auf. Das STZ erbringt Leistungen in der Akutpflege. Die GZA sind für die Langzeitpflege zuständig und die Spitex für die ambulante Pflege. Das sind unterschiedliche Tätigkeiten. Wir verstehen nicht, was die «quartierbezogene» Vereinfachung mit den Doppelspurigkeiten zu tun hat. Auch wie das dem Fachkräftemangel entgegenwirken soll, ist uns nicht klar. Es geht um verschiedene Berufe, Tätigkeiten und Pflegeleistungen.

Deborah Wettstein (FDP): Massnahmen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels in der Pflege und ein möglichst effizienter Einsatz der personellen Ressourcen sind grundsätzlich gute Anliegen. Die verschiedenen Einrichtungen in der Stadt wie die SAW, die GZA, das STZ, die Städtische Gesundheitsdienste (SGD) sowie die externen Spitex-Organisationen brauchen jedoch bei den Pflegefachkräften völlig verschiedene Kompetenzen und Fähigkeiten. Eine Pflegefachperson in einem Akutspital braucht eine andere Ausbildung, anderes Spezialwissen und ein anderes Anforderungsprofil für ihre Arbeit mit akut kranken Patientinnen und Patienten als beispielsweise Pflegefachkräfte in der SAW. Auch die Spitex-Organisationen betreuen teils sehr komplexe Fälle wie Krebs oder Demenz zu Hause und brauchen anderes Wissen und Können als andere Einrichtungen. Zudem besteht beim STZ wie auch bei den GZA ein gut ausgebauter Pflegepool. Dieser wurde im Rahmen des Programms «Stärkung Pflege» aufgebaut und wird mittlerweile sehr erfolgreich eingesetzt. Übergeordnete Pflegepools machen wenig Sinn, weil je nach Einrichtung andere Kompetenzen nötig sind. Nicht jede Pflegefachperson kann überall eingesetzt werden. Das Postulat ist diffus geschrieben und so nicht umsetzbar.

Tanja Maag (AL): Meine Vorredner*innen nahmen teilweise einen einseitigen Fokus in Bezug auf das Personal, die Effizienz und den Fachkräftemangel ein. Ich denke nicht, dass mit diesem Vorstoss der Fachkräftemangel angegangen werden soll, was unrealis-

tisch wäre. Für mich liegt der Fokus auf der Patientin, dem Patienten oder auf der Person, die eine Leistung bezieht. Dort muss es stimmen, dass die Versorgungskette zusammenarbeitet. In diesem Sinn unterstützen wir das Postulat. Im Postulat geht es darum, die Leistungserbringer*innen aufzufordern, verstärkt zusammenzuarbeiten. Das ist nicht falsch. Es ist gut, dass wir nicht als Gegenargument hören müssen, dass das in Bern erkannt wurde oder dass der Kanton für die Versorgungslücken zuständig sei. Ich hätte Lust, an diesem Postulat mitzuschreiben, denn eigentlich geht es um die integrierte Versorgung. Der Fokus liegt auf einer vielfältigen Gesundheitsproblematik und der Zusammenarbeit zwischen Vertragspartner*innen. Das könnte so weit gehen, dass man Lust hätte, das Gesundheits- und das Sozialdepartement zusammenzulegen. Im weitesten Sinn geht es um «Health and Social Care». Denn viele soziale Angebote können die Gesundheit fördern. Ein Detail will ich anmerken: Die Spitex Zürich AG hat 22 Standorte in der Stadt. Es sind also nicht 22 Spitex-Organisationen, mit denen man zusammenarbeiten müsste. Es ist nicht das Ziel, Fachpersonal einzusparen, indem jemand von der Spitex im Spital arbeiten würde. Gerade in Bezug auf die Pools ist es wichtig, dass die Fachkräfte des eigenen Bereichs in die Pools gebracht werden, um bei fehlendem Personal einspringen zu können. Dort erzielte das STZ gute Ergebnisse. Meines Wissens haben es die GZA aber bisher nicht zustande gebracht, Pflegepools aufzustellen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Andreas Hauri: Grundsätzlich hat Tanja Maag (AL) recht: Es braucht eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Pflegepool im STZ funktioniert immer besser und mittlerweile sehr gut. Er ist auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beliebt. Bei den GZA ist es nicht so, dass wir nichts getan haben. Wir haben einen Pool als Pilot aufgebaut und kämpfen noch mit der Attraktivität bei den Mitarbeitenden. Bei den GZA bedeutet dies, in verschiedenen Häusern zu arbeiten. Dort braucht es noch mehr Motivation für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir halten es aber nicht für ein weltverbesserndes Nonplusultra. Die quartierbezogene Zusammenarbeit ist ein Dauerthema, auch bei der Gesundheitsversorgung. Es können keine Pflegepools erstellt werden, die über die Akutpflege, Langzeitversorgung oder ambulante Versorgung hinausgehen. Das ist nicht nur eine Wissensfrage, sondern auch eine «Typ»-Frage der Mitarbeitenden. Eine komplette Vermischung wäre gefährlich und würde nichts bringen. Auch in der Altersstrategie haben wir festgehalten, dass wir quartierbezogene Leistungen mit anderen Akteurinnen und Akteuren überprüfen werden.

Weitere Wortmeldungen:

David Ondraschek (Die Mitte): Die Vielfalt und Anzahl an Anbietern von Pflegeleistungen lässt vermuten, dass die geforderte Gesamtschau das Potenzial hat, Doppelspurigkeiten zu identifizieren und zu beseitigen. Wenn die frei werdenden Ressourcen den Leistungsbezügern zugutekommen, dann umso besser.

Reto Brüesch (SVP): Es gibt den Akutbereich in den Spitälern. Es ist klar, dass diese Pflegepersonen andere Ausbildungen und Präferenzen haben als solche, die in einem Alterszentrum oder bei der Spitex arbeiten. Die Erfahrungen helfen aber den anderen, wie ein Pool aufgebaut werden kann, sei das in den GZA oder bei der SAW. In Seebach beispielsweise sind es drei Standorte und überall haben sie Spitex-Dienste, wobei es teilweise zu Überschneidungen kommt. Eine Koordination würde personelle Erleichterungen bedeuten. Es geht nicht um Kosten, sondern um die Entlastung des Personals.

Das Postulat wird mit 64 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3889. 2024/149

Postulat von Yves Henz (Grüne) und Martin Busekros (Grüne) vom 03.04.2024: Unterstützung von Anträgen an den Generalversammlungen der Schweizerischen Nationalbank, die positive Klima- und Umweltauswirkungen haben

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

***Yves Henz (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3061/2024) und zieht es zurück: Wir befinden uns in der Klimakrise. Das Jahr 2023 war das heisseste Jahr seit Messbeginn. Im Jahr 2024 erlebten wir den heissesten Sommer seit Messbeginn – in Europa und weltweit. Als wir das Postulat einreichten, haben wir von den globalen Dürren und Waldbränden geschrieben, insbesondere in Spanien. Jetzt schauen wir wieder nach Spanien und sehen massive Überschwemmungen mit Hunderten Toten, Tausenden Vermissten und Hunderttausenden Menschen ohne Strom. Unsere Gesellschaft ist auf einem konstanten Klima aufgebaut und davon abhängig. Wir erleben jetzt, dass wir nicht mehr auf das konstante Klima zählen können. Die Zivilisation ist in Gefahr, wenn wir den menschengemachten Klimawandel nicht begrenzen. Was das bedeuten kann, sehen wir jetzt in Spanien. Uns wurde Alarmismus vorgeworfen. Vorwerfen sollte man uns, im Gegenteil, dass wir das Geschehene und was passieren wird, systematisch als zu wenig schlimm dargestellt haben. Trotz der eskalierenden Klimakrise werden wir das Postulat zurückziehen, denn die Stadt besitzt keine Aktien der Schweizerischen Nationalbank mehr. Das Anliegen des Postulats ist aber dringender denn je.*

Mitteilung an den Stadtrat

3890. 2024/79

Postulat von Anjushka Früh (SP) und Heidi Egger (SP) vom 28.02.2024: Bushaltestelle Holzerhurd in Affoltern, Aufwertungsmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Wartequalität

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

***Anjushka Früh (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2887/2024): Die Bushaltestelle Holzerhurd ist in die Jahre gekommen und kein schöner Aufenthalts- und Warte-Ort. Auffrischungsmassnahmen sind sehr notwendig, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Haltestelle soll nur in dem Mass aufgefrischt werden, wie das unkompliziert und ohne Planaufgabe oder Bewilligungsverfahren möglich ist. Denn in absehbarer Zeit, was ich bezweifle, sollte dort eine Tramhaltestelle entstehen, die anders aussehen wird als die Bushaltestelle. Bis das Tram fährt, wird noch einige Zeit vergehen. Darum sind die Auffrischungsmassnahmen gerechtfertigt.*

***Stephan Iten (SVP)** begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 13. März 2024 gestellten Ablehnungsantrag: Die Bushaltestelle Holzerhurd war noch nie wirklich ein Aufenthaltsort, so wie uns das jetzt weisgemacht wird. Sie erfüllt ihren Zweck. Ich lebe seit bald 40 Jahren im Kreis 11; die Busstation hat ihren Zweck immer*

erfüllt. Das Tram Affoltern wird nächstens kommen. Weshalb die Busstation aufgewertet und saniert werden sollte, bevor alles komplett neu gebaut wird, sehen wir nicht ein.

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

STR Michael Baumer: *Ich glaube, Sie haben beide Recht. Es gibt nicht mehr viele Bushaltestellen auf dem Stadtgebiet, die so aussehen. Positiv gesagt hat sie Retro-Charme. Man kann sich überlegen, wie die Haltestelle in Zukunft aussehen soll. Im Hinblick auf das Tram Affoltern haben wir uns diese Gedanken gemacht, wie die Visualisierungen zeigen. Der Zeitplan sah ursprünglich den Baubeginn im Jahr 2026 vor. Der neue Fahrplan des Kantons sieht dafür das Jahr 2028 vor, also in drei Jahren. Daher macht eine umfassende Modernisierung keinen Sinn. Selbstverständlich prüfen wir im Rahmen der normalen betrieblichen Instandhaltung eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, weshalb wir das Postulat entgegennehmen. An der Glaubenstrasse und am Zehntenhausplatz haben wir das gemacht und elektronische Abfahrtsanzeiger installiert. Die können wir fürs Tram wiederverwenden. Während eine umfassende Modernisierung also keinen Sinn macht, werden wir beim Unterhalt schauen, ob etwas ähnlich Unkompliziertes machbar ist.*

Das Postulat wird mit 97 gegen 11 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3891. 2024/92

Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) vom 06.03.2024:

Beschaffung von drei Nachtzugkompositionen und Weitergabe an einen Betreiber von Nachtzugverbindungen zu sehr günstigen Konditionen

Ausstand: Benedikt Gerth (Die Mitte)

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

Markus Knauss (Grüne) *begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2924/2024): Die Nachtzüge haben ein Problem. Während langer Zeit wurde das Nachtzugsystem konsequent abgebaut, das Rollmaterial nicht mehr erneuert und Linien wurden stillgelegt. Nachdem ein System derart systematisch kaputtgemacht wurde, braucht es einige Zeit, bis es wieder auf die Beine kommt. Als die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) nach Amsterdam reiste, konnten wir uns überzeugen, dass nur noch sehr alte Schrott-Wagen zur Verfügung stehen. Ohne Vorankündigung musste ein Wagen ersetzt werden. Dass Nachtzüge das Potenzial haben, massiv CO₂ einzusparen, habe ich nachgerechnet: Die Reise nach Amsterdam und zurück hätte bei einem vollen Zug 32 Tonnen CO₂ eingespart. Das ist substanzuell und man kann sich überlegen, das zu fördern. Es geht immer um die Konkurrenzsituation zwischen dem Fliegen und Zugfahren. STP Corine Mauch sagte, dass die Stadt ihren Einfluss als Aktionärin nutzen will, um die Bevölkerung bestmöglich vor Fluglärm zu schützen. Der beste Schutz vor Fluglärm wäre es, wenn die Flieger nicht mehr fliegen. Das ist der Sinn und Geist dieser Motion. Wir versuchen, Flüge durch Züge zu ersetzen. Wir knüpfen beim Stadtrat an. Mit viel Freude haben wir in der Interpellationsantwort GR Nr. 2023/229 ge-*

lesen, dass der Stadtrat «die internationale Erreichbarkeit der Stadt für Business-, Tourismus- und Freizeitverkehr (Incoming und Outgoing) mit terranen, klimafreundlichen Transport- und Reisesystemen (z. B. internationale Zugverbindungen) deutlich» verbessern will. Man kann also annehmen, dass der Stadtrat aktiv wird, innovativ ist und kühne Pläne macht. Ich stelle aber fest, dass es lediglich Marketingsprüche sind. In seiner Antwort zählt der Stadtrat viele Gründe auf, warum er zwar immer klimafreundlich unterwegs sein will, in diesem speziellen Fall aber nicht. Als erstes bemüht er den Bund. In der Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes wird eine Subventionierung der Nachtzüge in Aussicht gestellt. Dazu gibt es einen Parlamentsbeschluss. Der Stadtrat schliesst daraus, dass kein Anreiz besteht, im selben Bereich tätig zu werden. Die Stadtratsantwort wurde am 11. September 2024 verabschiedet. Am 24. September entschied Bundesrat Albert Rösti, diese Subventionen zu streichen. Das konnte der Stadtrat nicht wissen, aber jetzt hat er vielleicht wieder einen Anreiz, in diesem Bereich tätig zu werden. Aufgezählt wird weiter, dass gemäss der Kantonsverfassung die Förderung von nationalen ÖV-Angeboten durch die Stadt nicht vorgesehen sei. Ausgeschlossen ist sie aber auch nicht. Ich muss die Frage stellen, die wir heute bereits diskutiert haben: Ihr wollt euch im nationalen oder internationalen Bahnverkehr nicht engagieren, um eine bessere ökologische Erreichbarkeit der Stadt zu garantieren. Aber ihr habt kein Problem damit, ein internationales Flugverkehrsdrehkreuz zu fördern? STP Corine Mauch sagte sehr liebevoll, wie wichtig es sei, was in der Kantonsverfassung nicht steht: Sie will nicht darauf verzichten, ein internationales Flugverkehrsdrehkreuz zu betreiben. In der Motivationsantwort wird darauf verwiesen, dass der Betrieb des öffentlichen Verkehrs wirtschaftlich und effizient betrieben werden muss. Ich erinnere Sie daran, dass wir im Jahr 2018 diskutierten, ob wir die Flughafenaktien verkaufen wollen, denn es ist keine Kernaufgabe der Stadt, ein Flugverkehrsdrehkreuz zu betreiben. Die Mehrheit sah das anders, das muss man akzeptieren. Hätte man aber Ende 2018 gefragt, ob man das Flugverkehrsdrehkreuz effizient und wirtschaftlich betreibt, dann wäre die Antwort sicher nein gewesen. Denn in der Rechnung 2018 haben wir einen Verlust von 92,7 Millionen Franken beim Eigenkapital geschrieben. In den Jahren 2019–2021 konnte der Flughafen keine Dividenden auszahlen. Es stellt sich die Frage, ob die Stadt tatsächlich in ein finanzielles Hochrisiko-Projekt investieren muss. Der Stadtrat sagt in seiner Antwort auf die Motion nicht, dass es nicht möglich sei. Ich nehme zur Kenntnis, dass der Stadtrat es nicht will. Das befremdet mich. Der Stadtrat hat offensichtlich keine Mühe, schmutziges Geld aus dem Flugverkehr entgegenzunehmen – so wie Sie alle hier offenbar auch nicht. Sie wollen auch nicht kompensatorisch ökologische Verkehrsarten fördern, was ich nicht verstehe. Der Flugverkehr in der Schweiz – mit dem Flughafen Zürich als wesentlichste Verkehrsinfrastruktur – verursacht elf Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz. Bei den Nicht-CO₂-Emissionen bezifferte der WWF den Anteil des Luftverkehrs an der Klimawirkung in der Schweiz auf 28 Prozent für Jahr 2019. Heute Abend sprechen wir auch über strategische Investitionen. Wir sind Mitbesitzer eines AKW, von AKW-Beteiligungsgesellschaften und von einem internationalen Flugverkehrsdrehkreuz. Bei zukunftsfähigen Investitionen wollen Sie offenbar im Abseits stehen. Das Motto ist mehr Zug statt Flug.

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

STR Michael Baumer: Ich verstehe, dass ihr den Vorstoss eingereicht habt. Er betrifft ein Anliegen, das wir alle haben: Die gute Erreichbarkeit mit der Eisenbahn. Als «Ferrophiler» bin ich noch so gerne dafür zu haben, dass wir in Zürich eine gute Anbindung an das nationale und internationale Netz haben. Der Bahnhof Zürich ist einer der grössten und wichtigsten Bahnhöfe in Europa mit vielen Verbindungen in alle Richtungen. Das gilt auch für den Bereich der Nachtzüge, für die Zürich bereits ein grosser Hub ist. Der Bund

hat einen Förderbeitrag im Rahmen des CO₂-Gesetzes vorgesehen, mit dem der internationale Schienenverkehr gefördert werden soll. Die Voraussetzungen dafür sind geschaffen. Der Bundesrat will diese Beiträge wegen der Vernehmlassung «Sparmassnahmen des Bundes» nicht ausbezahlen. Ich finde es erstaunlich, wie wir hier immer wieder diskutieren, welche Aufgaben uns von anderen Staatsebenen aufgebürdet werden: Wenn der Bund eine Sparmassnahme beschliesst, soll die Stadt Zürich bereit sein, die Aufgaben des Bundes zu finanzieren. Der Stadtrat ist nicht nur wegen der Finanzierung des Bundes gegen die Motion. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, einen Rollmaterialverleih zu betreiben – auch nicht der Verkehrsbetriebe (VBZ). Wir haben diverse Fragestellungen und Aufgaben aus der Kantonsverfassung. Eine grosse Aufgabe beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist die Bereitstellung und Förderung. Beim Personennahverkehr muss das gemäss der Kantonsverfassung der Kanton gemeinsam mit der Gemeinde machen. Die VBZ betreiben das im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) auf dem Gemeindegebiet der Stadt. Das ist die Aufgabe der Stadt. Man kann über das von der Kantonsverfassung Vorgesehene hinausgehen und weitere Aufgaben übernehmen. Das ist der Fall, wenn sie wirkungsvoll, wirtschaftlich und nachhaltig erbracht werden können und die Finanzierbarkeit geregelt ist. Leider ist keines dieser Elemente gegeben. Die Frage ist, was die Wirkung des Vorhabens wäre. Eine Komposition hat 240 Plätze, was einem Mittelstreckenflugzeug entspricht. Wenn man das Gefühl hat, damit den Flughafen überflüssig zu machen, dann muss man nochmals über die Mengenverhältnisse reden. Es darf nicht sein, dass wir subventionieren. Die Züge können offenbar nicht wirtschaftlich betrieben werden, sonst bräuchte es keine vergünstigten Nachtzugkompositionen. Ich kann mir kaum vorstellen, dass die Stadt drei Kompositionen kauft und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zur Verfügung stellt. Das ist nicht nachvollziehbar. Das Problem ist nicht nur die Investition in die Nachtzugkompositionen als solches, sondern dass der Betrieb wirtschaftlich sein muss. Zurück zur Wirkung: Wie viel bringt das? Es entspricht einem Mittelstreckenflugzeug in der Nacht. Viel mehr bringt es, wenn der ÖV in Zürich so attraktiv ist, dass die Leute freiwillig aufs Auto verzichten. Die 60 Millionen Franken investiere ich viel lieber in den ÖV in der Stadt, was der Bevölkerung vor Ort viel mehr bringt. Die Idee, dass die Dividenden des Flughafens direkt verwendet werden, ist finanzrechtlich natürlich nicht möglich, was ihr wisst und trotzdem festgehalten habt. Es bräuchte also eine Volksabstimmung, wenn diese Nachtzüge gekauft würden. Du hast davon gesprochen, dass wir an ganz vielen Sachen beteiligt sind. Aber die Beteiligung an einer Gesellschaft, die Einfluss hat, ist nicht das gleiche, wie wenn man Infrastruktur hat und anderen zur Verfügung stellt. Wir werden keine Aktienanteile an den ÖBB oder SBB haben und auch keinen Einfluss darauf haben, was mit den Kompositionen geschehen wird. Es ist eine amüsante Idee, aber es sind keine effizient eingesetzten städtischen Mittel. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, ein Nachtzugnetz zu betreiben, dafür gibt es die nationalen Bahngesellschaften in den Nachbarländern und in der Schweiz. Netto-Null werden wir nicht im Schlafwagen erreichen. Unsere Anstrengungen müssen wir dort bündeln, wo es am meisten bringt.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Das ist der typische Grössenwahn der grünen Politiker. Ihr kennt keine Grenzen. Ich sehe schon die Schlagzeilen von morgen: «Zürich als internationale Bahngesellschaft». Das ist lustig, aber nicht zielführend. Wenn wir solche Nachtzüge fordern und den SBB und ÖBB günstig vermieten, dann ist das zwar ein sozialistisches Anliegen, bringt der Stadt aber nichts. Wir geben bereits genug Geld für alles Mögliche aus. Sich als Bahnbetreiber aufzuspielen, finde ich grössenwahnsinnig. Eine gleich gute Idee wäre es, der Stadt zu empfehlen, die Swissair auferstehen zu lassen und fünf Flieger zu kaufen. Oder ich schenke Markus Knauss (Grüne) ein Nachtvelo.

Christian Häberli (AL): Auch wir von der AL sind der Auffassung, dass ein konsequenter Verzicht auf Flugreisen eine der wirksamsten Massnahmen ist, die klimaschädlichen Auswirkungen zu reduzieren. Auch wir stehen dem Mitbesitz der Stadt am internationalen Flughafen in Kloten kritisch gegenüber. Darum sind wir überzeugte Zugfahrende und für längere Distanzen auch Nachtzugfahrende. Wir freuen uns, dass mit dem CO₂-Gesetz Bundesbeiträge zur Förderung der Nachtzüge möglich sind, auch wenn sie im Moment gefährdet sind. Damit sind die Rahmenbedingungen geschaffen, dass jede Staatsebene den ÖV stufengerecht fördern kann. Für den Bund sind es die internationalen Fernverbindungen und für die Stadt der öffentliche Nahverkehr. Wir folgen darum ausnahmsweise der Argumentation des Stadtrats und lehnen die Motion ab.

Carla Reinhard (GLP): Die GLP will keine Zürcher Staatszüge für 60 Millionen Franken. Die Beschaffung von Nachtzügen ist keine Aufgabe der Stadt. Sie ist auch keine Aufgabe des Bundes. Aber die Förderung des nationalen und internationalen Öffentlichen Verkehrs ist dort angesiedelt. Gerne hätte auch ich auf die geplanten Subventionierungen des revidierten CO₂-Gesetzes hingewiesen, die ab dem Jahr 2025 fliessen sollten. Durch den demokratisch fragwürdigen Plan des Bundesrats, die beschlossenen Subventionen wieder aufzuheben und die Fördergelder von bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr nicht auszuzahlen, kann ich das leider nicht. Auch wenn das bedauerlich ist und die Subventionierungen gefährdet sind, bringt uns das nicht zu einem Ja zur Motion. Einerseits laufen nationale Bestrebungen, sich gegen den Bundesratsentscheid zu wehren und die Förderung in den Jahren 2025 und 2026 laufen zu lassen. Andererseits sprechen weitere Punkte gegen die Züge, wie der Stadtrat in seiner Antwort ausführte. Dazu gehört die Wettbewerbsverzerrung, wenn ein Betreiber sehr günstig an Rollmaterial kommt und andere nicht. Zwei Dinge gehen heute Abend bei den Grünen nicht auf. Zuerst regten sie den Verkauf der Flughafenaktien an, nun sollen die Dividenden genutzt werden. Das könnte man noch verstehen, weil ein Verkauf keine Mehrheit findet. Aber die Aussage, dass der internationale Flugverkehr nicht zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur gehöre und darum nicht Aufgabe der Stadt sei, widerspricht der Aussage, dass das beim internationalen Zugverkehr der Fall sei.

Matthias Renggli (SP): Der SP unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Motion. Schliesslich sind viele von uns weit gereiste Zugfans. Der Bund sollte eigentlich bei diesem Thema federführend sein, hat aber leider seine Ziele aus den Augen verloren. Wie aber die Antwort des Stadtrats zeigt, würde der Kauf von Nachtzugkompositionen durch die Stadt zu verschiedenen tatsächlichen und rechtlichen Hürden führen. Darum unterstützen wir das Anliegen nur als Postulat. Wir bedauern, dass die Motionäre eine Umwandlung ablehnen, denn wir hätten dem Stadtrat und den VBZ gerne die Aufgabe mitgegeben, die Nachtzüge von und nach Zürich proaktiv zu fördern. Wir bieten Hand, das Thema Nachtzug zu fördern und mit einem umsetzbaren Vorstoss neu aufzunehmen.

Sandra Gallizzi (EVP): Wir sind der Meinung, dass die Beschaffung von Nachtzugkompositionen keine städtische Aufgabe ist; wenn überhaupt, ist es eine Aufgabe des Bundes. Das Problem ist nicht das Fehlen von Rollmaterial, sondern die hohen Kosten, da die Züge nur einmal pro Tag genutzt werden können, sowie die fehlende Kostendeckung. Das Halten von Flughafen-Aktien ist rentabel und finanziert regelmässig auch links-grüne Wünsche. Eine Investition in Nachtzüge hingegen ist hoch spekulativ. Es gibt eine Finanzierungsmöglichkeit von Zügen durch die Firma EUROFIMA mit Sitz in Basel – wären Nachtzüge erfolgreich, würden sie finanziert.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Nachtzüge sind mit vielen Vorteilen verbunden. Sie nutzen das Schienennetz in der Nacht, wenn es wenig frequentiert ist. Wenn man in der Nacht reist und schläft, kann man weit entfernte Destinationen erreichen. Zugreisen von über zwölf Stunden und mehr sind gut möglich. Mittlerweile gibt es Überlegungen, dafür

das Schnellzugnetz zu nutzen und den Radius der Nachtzüge auszudehnen. Sehr wichtig scheint mir, dass Nachtzüge gegenüber anderen Verkehrsträgern den Vorteil haben, dass sie mit sehr geringen Emissionen verbunden sind. Die Flugreise eines Passagiers nach Rom produziert 200 Kilogramm CO₂, die Reise mit dem Nachtzug 40 Kilogramm CO₂. Nach Kopenhagen sind es 250 Kilogramm CO₂ mit dem Flugzeug, mit dem Zug sind es 63 Kilogramm CO₂. Nach Barcelona sind es 240 Kilogramm CO₂ mit dem Flugzeug und 50 Kilogramm CO₂ mit dem Zug. Diese Zahlen stammen von der Stiftung myclimate und der ETH. Mit dem mobitool des Bundesamts für Umwelt (BAFU) gerechnet, kommt man auf weit grössere Einsparungen von über 95 Prozent der Emissionen. Im Jahr 2009 stellten die SBB die direkten Nachtzugverbindungen ab Zürich ein. Mittlerweile betreiben sie zusammen mit ausländischen Anbietern ein paar Verbindungen: nach Wien, Budapest, Graz, Zagreb, Leipzig, Dresden, Prag, Berlin, Hamburg und Amsterdam. Verbindungen in den Süden fehlen. Mittlerweile ist die Nachfrage nach Nachtzugreisen sehr gross. Teilweise muss man Monate im Voraus reservieren und die Reisen wurden sehr teuer. Vor zwei Wochen war ich mit dem Nachtzug in Wien. Die Rückfahrt kostete mich mehr als eine Übernachtung im Vier-Sterne-Hotel oder ein Erste-Klasse-Abteil am Tag. Das CO₂-Gesetz hatte eine Nachtzugförderung von 30 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Der Bundesrat stellt das nun mit seinen Sparplänen in Frage. Ich denke, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Im Januar oder Februar 2025 wird es eine Vernehmlassung sowie eine Debatte im Parlament geben, die zeigen werden, ob es ihm mit den Vorschlägen des CO₂-Gesetzes ernst war. Unsere Motion funktioniert unabhängig von der Förderung des Bundes. Wir fordern nicht Bundesaufgaben, sondern etwas anderes. Wir wollen, dass Nachtzüge gekauft werden und für den Betrieb zur Verfügung gestellt werden. Markus Knauss (Grüne) sprach von schmutzigem Geld. Es ist kein Greenwashing, sondern «Geldwashing»: Wir verwandeln Einnahmen, die mit vielen CO₂-Emissionen verbunden sind, in Investitionen in einen Verkehrsträger, der wenig CO₂ emittiert. Uns ist bewusst, dass das Neuland ist und es keine gesetzliche Grundlage dafür gibt. Es gibt kein Vorbild und keinen Präzedenzfall. Darum denke ich, dass das ein Thema für Zürich ist. Unsere Stadtverwaltung ist innovativ und in der Lage, eine Pionierleistung ausserhalb der gewohnten Muster zu erbringen.

Andreas Egli (FDP): STR Michael Baumer zeigte mit diversen Argumenten auf, dass der Vorstoss weder als Motion noch als Postulat, weder ökonomisch noch ökologisch Sinn macht. Dass der Stadtrat das Anliegen auch nicht als Postulat annehmen will, ist ein Zeichen dafür, dass es wahrscheinlich nicht viel mit dem Vorstoss auf sich hat. Mit dem TGV reisten wir mit der Kommission nach Amsterdam. Wir sassen in einem Abteil und ihr habt uns vorgerechnet, welche schönen CO₂-Einsparungen wir gemacht haben. Diese Rechnung geht aber davon aus, dass der Zug voll ist. Wir lagen alle einzeln in einem Abteil, in dem vier bis sechs Personen Platz hätten. Ich gehe darum davon aus, dass die von Dr. Roland Hohmann (Grüne) genannten Zahlen vier bis sechs Mal höher sein müssten. Fakt ist, dass wir mit dem Flugzeug CO₂-sparsamer, schneller und deutlich billiger gereist wären. Die Nachtzüge fahren einmal in der Nacht. Danach stehen sie den Tag lang, weil es Nachtzüge sind. Man könnte sich überlegen, sie tagsüber als Liegefläche für Obdachlose oder für sonst etwas zu nutzen. Effizient oder wirtschaftlich ist das nicht. Die Nachfrage sei sehr gross. Trotzdem ist es teuer. Ich frage mich, warum die privaten, halbstaatlichen oder teilweise vollstaatlichen Organisationen und Anbieter auf diese offenbar grosse Nachfrage nicht reagieren. Wenn die Nachfrage so gross ist, müsste das explodieren. Offenbar geschieht das aber nicht, denn es ist deutlich teurer als das Fliegen. Es wäre eine Investition von viel Geld in ein Projekt ohne grossen CO₂-Nutzen. Das ist nicht Sinn und Zweck der Stadt. Das Geld ist besser in unseren öffentlichen Nahverkehr investiert, in unsere Schienen, Busse und Trams. Das bedeutet einen Vorteil für unsere Bevölkerung und bringt bezüglich CO₂ einen Nutzen mit Resultaten.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Der Vorstoss hat seinen Zweck bereits erfüllt: das Bashing gegen den Flugverkehr. Ein solches Vorhaben ist nicht sinnvoll. Es wurde argumentiert, dass das Zugangebot ausgeweitet werden müsse. Wenn Sie mit dem Zug weit wegfahren wollen, dann bringt das vielleicht ökologisch etwas. An den Pyrenäen ist dann aber Schluss, danach gibt es eine andere Spurbreite. Ich fuhr auch schon mit dem Nachtzug. In Europa mache ich das nicht wieder, denn gut schlafen kann man nicht. Man kommt am Ziel gerädert an, im eigentlichen und übertragenen Sinn. Tagsüber kann man die Landschaft betrachten. Wenn die Züge sehr lange fahren würden, könnte man darüber sprechen. Ich fuhr während 30 Stunden von Hongkong nach Shanghai. Das war interessant. Es gibt durchaus sinnvolle Möglichkeiten, aber dieser Vorstoss ist unmöglich. Auch bringt es nichts, wenn damit lediglich drei Flüge kompensiert werden. Ich verstehe es, wenn man gegen Flugreisen polemisieren will. Ich ärgere mich auch darüber, wenn eine Airline mit einem Vielfliegerprogramm die Reisenden dazu anstiftet, unnötig viel zu fliegen, um einen entsprechenden Status zu erhalten. Was wir aber hier machen, ist noch widersinniger. Wenn schon müsste man den Nahverkehr unterstützen. Wenn ich mit dem Zug nach Zürich komme, ist morgens um 0.30 Uhr fertig. Ich muss entweder das Taxi nehmen oder zu Fuss gehen. Dort gibt es Verbesserungspotenzial.

Die Motion wird mit 18 gegen 93 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3892. 2024/132

**Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Patrick Tscherrig (SP) und Beat Oberholzer (GLP) vom 27.03.2024:
Nutzung der Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom**

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

Dr. Roland Hohmann (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3020/2024): Noch vor wenigen Jahren existierte das Wort «Strommangellage» in unserer Umgangssprache nicht. Erst mit dem russischen Angriff auf die Ukraine geriet das Wort auf den Radar. Wahrscheinlich unter dem Eindruck der Strommangellage hat das eidgenössische Parlament im September 2022 den sogenannten «Solarexpress» beschlossen. Damit fördert der Bund bis Ende 2025 den Bau von alpinen Photovoltaikanlagen mit dem Ziel, die inländische Winterstromproduktion zu erhöhen. Mittlerweile ist der Solarexpress ins Stocken geraten. Die Bilanz im Frühling 2024 zeigte, dass von den über 60 eingereichten erst 26 Projekte die ersten Hürden erfolgreich gemeistert und die nötige Zustimmung der Standortgemeinden erhalten haben. Erst 8 dieser Projekte wurden öffentlich aufgelegt. Auf nationaler Ebene diskutiert man deshalb eine Verlängerung des Finanzierungsfensters. Ins Stocken gerieten auch die Pläne des Elektrizitätswerks (ewz) zum Ausbau der Solarenergieproduktionen in den Alpen. Ende Januar 2024 hat sich die Gemeinde Surses gegen das geplante Solarkraftwerk im Val Nandro ausgesprochen. Rund zwei Monate später meldete das ewz, dass es die Planung der hochalpinen Solaranlage Splügen-Tambo einstellt. Zwar befürwortet eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung die Energiewende, gleichzeitig beurteilt sie aber den Bau von Anlagen in naturnahen Landschaften kritisch. Das sieht in Gebieten, die bereits stark genutzt werden und bei denen keine nachteiligen Eingriffe in Natur und Landschaft nötig sind, anders aus. Dazu gehören Hausdächer, Dächer von Fabriken, Parkplätze, Kläranlagen oder Schallschutzwände entlang von Autobahnen sowie Autobahnen an sich. Der Bund ermöglicht seit kurzem die

Nutzung von Autobahnborde und Schallschutzwänden für die Solarstromproduktion. Zudem prüft er fallweise, ob Autobahnabschnitte mit Solarpanels überdacht werden können. Dafür gibt es zwei Beispiele: die A9 im Wallis und die A4 im Knonauer Amt. Da setzt unser Postulat an: Der Stadtrat soll mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) prüfen, welche Autobahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Solarstromproduktion genutzt werden könnten. Wir denken beispielsweise an die A3 in Wollishofen, bei der Brunau oder auf der Sihlhochstrasse sowie an die A1 in Altstetten. Das sind Orte, an denen Solarpanels aus Sicht des Landschaftsschutzes keine Schäden anrichten. Zudem können sie einen positiven Effekt für den Lärmschutz haben. Es handelt sich um eine Fläche von etwa 10 Hektaren. Das entspricht einem Sechstel des geplanten Projekts im Val Nandro. Diese Flächen haben den Vorteil, dass sie gut erschlossen sind und sich in der Nähe der Stromkonsumentinnen und Stromkonsumenten befinden. Der Stadtrat sollte stufengerecht mit dem ASTRA Kontakt aufnehmen und abklären, welche Autobahnabschnitte wie für die Solarstromproduktion genutzt werden können. Dazu gehören Fragen der Verkehrssicherheit und zur technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit. Es kann nicht damit getan sein, zu sagen, dass das zu teuer oder technisch nicht möglich sei. Zürich hat sich mit grosser Mehrheit für das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2040 ausgesprochen. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel, das nicht durch den Kauf von Zertifikaten erreicht werden kann. Es braucht innovative Lösungen und unkonventionelle Ansätze. Dann können wir den Nutzen der fossilen Energieträger maximal reduzieren, die Energieeffizienz steigern und die erneuerbaren Energieproduktionen auf dem städtischen Gebiet ausbauen.

Johann Widmer (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 10. April 2024 gestellten Textänderungsantrag: Wenn wir mit dem ASTRA Kontakt aufnehmen, können wir auch mit den SBB sprechen. Entlang von Bahnabschnitten könnten wir ebenso Panels aufstellen, dort ist die Entnahme der produzierten Energie kein Problem. Es macht Sinn, mit beiden Akteuren zu sprechen und eine massive Ausbaukampagne der Solarenergie in der Stadt zu starten. Das ist wirkungsvoller als das Bedecken einiger Dächer.

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Autobahn- und Bahnabschnitte auf städtischem Gebiet für die Produktion von Solarstrom genutzt werden können. Mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) soll abgeklärt werden, welche bestehenden Schallschutzwände sich für das Anbringen von Solarpanels eignen und welche Strassenabschnitte grossflächig mit Solarpanels überdacht werden können. Es sollen auch gemeinsame Projekte mit Nachbargemeinden geprüft werden.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Emanuel Tschannen (FDP): Die Idee mit der Überdachung der Autobahn wirkt auf den ersten Blick gut. Als Nutzer der A1 nehme ich erfreut zur Kenntnis, dass die Postulanten für eine Verbreiterung der Autobahnen sind. Losgelöst von meiner individuellen Betroffenheit ist die Idee weder neu noch sehr überzeugend. Bereits im September 2022 hat das ASTRA 350 Lärmschutzwände öffentlich ausgeschrieben. Die Idee war, dass Private gratis Solarpanels anbringen und Strom produzieren können. Die Nachfrage war klein, weil kein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Wir gehen auch nicht davon aus, dass Solarpanels über den Autobahnen wirtschaftlich betrieben werden können. Das Postulat stärkt leider keine neue Technologie, sondern ist ein Ladenhüter. Im Mittelland dürfte ein mittags produzierter Solarstrom nach kurzer Zeit nicht mehr nachgefragt sein; vielmehr verstärkt er den Angebotsüberhang. Wir sprechen bereits heute davon, dass Private ihren Strom in dieser Zeit in Zukunft nicht mehr ins Netz einspeisen dürfen. In diesem Zusammenhang macht der Ausbau der Solarkapazität auf den Autobahnen im Mittelland aus unserer Sicht keinen Sinn. Er ist weder wirtschaftlich vernünftig noch ökologisch oder nachhaltig. Aus Sympathie gegenüber den Postulanten verschliessen wir uns der Prüfung aber nicht und sind gespannt auf die Antwort des Stadtrats. Vielleicht sind die technischen Möglichkeiten in zwei Jahren weiter und es wird eine sinnvolle Lösung geben.

Patrick Tscherrig (SP): Dass wir die Photovoltaik (PV) in der Stadt ausbauen müssen, ist unbestritten. Autobahnen sind eine von vielen Möglichkeiten dafür. Die Studie des Bundes zeigt ein Potenzial von zehn Terrawattstunden auf. Das ist die Hälfte unserer Atomkraftwerke. Dieses enorme Potenzial gilt es auszuschöpfen. Von den 350 Standorten befindet sich keiner in der Stadt. Ein anderer wichtiger Punkt des Postulats ist die Akzeptanz von PV-Anlagen. Viele verstehen nicht, warum schöne Landschaften mit PV-Anlagen verbaut werden sollen. Ich finde, dass es in den meisten Fällen gute Projekte sind. Ich habe ein gewisses Verständnis für den Hinweis, dass man zuerst die bereits gebaute Infrastruktur für PV-Anlagen nutzen sollte. Das wollen wir mit dem Vorstoss erreichen und hoffen, dass wir damit auch den PV-Ausbau in anderen Bereichen stärken können.

Benedikt Gerth (Die Mitte): An Nebeltagen wie heute nützen Solarzellen in der Stadt wenig. In den Bergen hingegen, wo meistens die Sonne scheint, wird an 300 Tagen im Jahr Strom produziert. Das Problem ist, wenn die Anlagen keinen Strom produzieren. Dann braucht man wieder Gaskraftwerke. Ob das ökologisch ist? Zürich ist nicht dafür prädestiniert. Trotzdem haben wir nichts dagegen, haben aber ein paar Fragezeichen. Es gibt heute bereits sonnige Sonntage, an denen zu wenig Strom genutzt wird, während sehr viel produziert wird. Theoretisch hätte man an diesen Tagen negative Strompreise. Man darf nicht vergessen, dass die Leitungen rückkoppelbar sein müssen. Entsprechende Stromflüsse müssen in beide Richtungen möglich sein. Auf das ewz kommen also hohe Ausbaurkosten zu, die sich in den Nebenkosten der Wohnungsmieten niederschlagen werden. Daran solltet ihr bei solchen Vorschlägen denken. Es gibt immer zwei Seiten. Man muss sich generell überlegen, wie die Energie produziert werden soll. Ohne Begeisterung sagt unsere Faktion Ja zum Postulat, denn prüfen kann man vieles.

Derek Richter (SVP): Man sollte alle Möglichkeiten ausschöpfen, weshalb wir unsere Textänderung beliebt machen. Wir sind uns bewusst, dass wir mit diesen PV-Anlagen keine Bandenergie, sondern nur Zufallsenergie produzieren können. Das kann man machen. Der Vorstoss will lediglich PV-Anlagen, zu den Speichermöglichkeiten schweigt er. Das ist das Grundübel: Die Energiestrategie 2050 ist an der einfachen Physik gescheitert. In der Begründung wird von einer Fläche von rund 10 Hektaren ausgegangen. Das ist möglich. Sicher ist, dass wir vom Hauptbahnhof bis zur Europabrücke 10 Hektaren Land haben. Gemeint ist das Land der SBB, auf dem es sehr viel Potenzial gibt. Das ist eine gewaltige Fläche. Vor fünf Jahren bauten die SBB graue Mauern zur Lärmsanierung. Diese wirken zwar nicht gegen Lärm, aber gegen die Sicht. Wenn diese hässlichen Mauern mit PV-Anlagen bestückt werden könnten, dann hätten sie wenigstens einen Sinn. Von einer Vertikalbegrünung können wir nur träumen. Wenn ihr die Textänderung nicht annehmt, ist klar, dass ihr nur das Nationalstrassennetz sabotieren wollt.

Dr. Roland Hohmann (Grüne) ist mit der Textänderung nicht einverstanden: Das letzte Statement habe ich nicht verstanden. Wie soll man mit der Nutzung von Lärmschutzwänden oder allenfalls einer Überdachung von Autobahnabschnitten das Nationalstrassennetz sabotieren? Natürlich gibt es Fragezeichen. Es ist das Wesen eines Prüfauftrags, Fragezeichen aufzunehmen und Antworten dafür zu finden. Den Textänderungsantrag der SVP werde ich ablehnen, aber nicht aus inhaltlichen Gründen. Ich denke, dass das Postulat klar auf das ASTRA ausgerichtet ist, sodass ich vorschlage, dass wir ein zweites Postulat zu den Eisenbahnen schreiben. Natürlich ist ein solches Projekt mit Kosten verbunden. Der FDP müsste klar sein, dass es für das Netto-Null-Ziel Innovationen braucht. Solche Innovationen kosten und werden sich irgendwann lohnen.

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

STR Michael Baumer: *Ich bin froh, dass anerkannt wird, dass wir die Energieproduktion in der Schweiz ausbauen müssen. Dazu gehören auch PV-Anlagen in der Stadt. In der Vergangenheit haben wir bereits geprüft, ob sie auch auf Infrastrukturen wie Autobahnen oder Eisenbahnen möglich sind. Insbesondere hatte das ASTRA Vorbehalte wegen der Sicherheit und der Statik. Die Technologie entwickelt sich aber weiter. Insofern können wir nochmals auf das ASTRA zugehen und nachfragen, ob sich an den Vorgaben, die das bisher in Zürich verhindert haben, etwas geändert hat. Wenn das der Fall ist, werden wir mitbieten: Es wird am Ende eine Ausschreibung des ASTRA sein.*

Das Postulat wird mit 113 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3893. 2024/503

Beschlussantrag der AL-, Grüne- und SP-Fraktion sowie 2 Mitunterzeichnenden vom 06.11.2024:

Änderung des kantonalen Steuergesetzes, Gemeindereferendum gegen den Beschluss des Kantonsrats Zürich vom 4. November 2024

Von der AL-, Grüne- und SP-Fraktion sowie 2 Mitunterzeichnenden ist am 6. November 2024 folgender Beschlussantrag eingereicht worden:

Der Gemeinderat der Stadt Zürich beschliesst gestützt auf Art. 33 Abs. 2 lit. b der Zürcher Kantonsverfassung, über den Kantonsratsbeschluss vom 04.11.2024 betr. Steuergesetz (StG) Änderung, Schritt 2 der Steuervorlage 17, eine Volksabstimmung zu verlangen (Gemeindereferendum).

Begründung:

Am 04.11.2024 hat der Kantonsrat mit Schritt 2 der Steuervorlage 17 eine Senkung des einfachen Gewinnsteuersatzes von Unternehmen von 7% auf 6% beschlossen. Rund 60% dieser Gewinnsteuereinnahmen auf Gemeindeebene entfallen auf die Stadt Zürich. Sie ist damit ganz besonders von der geplanten Senkung des Gewinnsteuersatzes betroffen. Diese hätte u.a. folgende Auswirkungen:

- Sofortige jährliche Einbussen für die Stadt Zürich von über 100 Millionen Franken.
- Fast vier Fünftel aller Unternehmen im Kanton versteuern keinen oder weniger als 20'000 Franken Gewinn. 89% der versteuerten Gewinne – und damit der geplanten Steuerentlastung – entfallen auf ca. 300 Unternehmen mit einem Gewinn von über 10 Millionen Franken. Von der geplanten Massnahme würden primär Grossunternehmen und ihre mehrheitlich im Ausland ansässigen Aktionär*innen profitieren.

Eine derart übermässige Steuersenkung für Grossunternehmen ist nicht angezeigt, da diese Stadt und Kanton Zürich bereits als attraktiven Unternehmensstandort schätzen.

Die Stimmbevölkerung sollte zu dieser weitreichenden Entscheidung das letzte Wort haben.

Mitteilung an den Stadtrat

3894. 2024/504

Postulat von Hannah Locher (SP), Nadina Diday (SP) und Fanny de Weck (SP) vom 06.11.2024:

Bericht zu den Handlungsfeldern sowie zu den Massnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Kinderarmut in der Stadt

Von Hannah Locher (SP), Nadina Diday (SP) und Fanny de Weck (SP) ist am 6. November 2024 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wo Handlungsfelder bestehen und welche Massnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Kinderarmut getroffen werden können. Diese sollen durch einen Bericht zur Situation der Kinderarmut in der Stadt Zürich begründet werden.

Begründung:

Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich oft von Armut betroffen. Im Jahr 2022 lebten in der Schweiz 17.7 % der unter 18-jährigen unterhalb der Armutsgefährdungsgrenze. Negative Folgen der Armut sind in allen Lebensbereichen der Kinder und Jugendlichen zu beobachten – schlechtere physische und psychische Gesundheit, verringerte Bildungschancen, verringerte soziale Teilhabe (z.B. organisierte Freizeitaktivitäten, Beziehungen zu Peers), ungünstige und beengte Wohnverhältnisse sowie eingeschränkte Möglichkeiten für familiäre Aktivitäten.

Kinderarmut verursacht nicht nur grosses individuelles Leid bei den Betroffenen, sie ist auch mit hohen gesellschaftlichen Folgekosten verbunden.

Eine im Oktober 2024 veröffentlichte wissenschaftliche Studie zur materiellen Situation von Kindern und Jugendlichen, welche von der Charta Sozialhilfe in Auftrag gegeben worden ist, kommt zum Schluss, dass die heutigen Unterstützungsleistungen für Kinder und Jugendliche in der Schweiz ungenügend sind. Basierend auf den Erkenntnissen der Studie wurden konkrete Handlungsempfehlungen an die Politik formuliert. Der Stadtrat soll im Rahmen dieses Vorstosses insbesondere auch diese Handlungsempfehlungen prüfen.

Es kann nicht sein, dass in einer wohlhabenden Stadt wie Zürich, Kinder in Armut aufwachsen müssen und wir bitten den Stadtrat die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um dem entscheidend entgegenzutreten, sodass Kinder befreit von Armut hier leben und aufwachsen können.

Mitteilung an den Stadtrat

3895. 2024/505

Postulat von Moritz Bögli (AL), Yves Henz (Grüne) und Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne) vom 06.11.2024:

Unterstützung von sozial benachteiligten und einkommensschwachen Menschen bei der Wohnungssuche

Von Moritz Bögli (AL), Yves Henz (Grüne) und Anna-Béatrice Schmaltz (Grüne) ist am 6. November 2024 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Stadt für sozial benachteiligte und einkommensschwache Menschen, welche auf dem privaten Wohnungssektor keine oder kaum eine Chance haben, als Solidarhafterin fungieren und sie bei der Wohnungssuche unterstützen kann. Zudem soll geprüft werden, wie die Stadt für diese Zielgruppe Bürgschaften für Mietkautionen übernehmen und zinslose Darlehen für Wohnungsgenossenschaftsanteilsscheine vergeben kann. Für die genannten Leistungen soll eine geringe einkommensabhängige Gebühr anfallen.

Begründung:

Für viele Menschen ist es anspruchsvoll in Zürich eine Wohnung zu finden. Für Working Poors oder anders sozialbenachteiligte Menschen ist es aber praktisch unmöglich eine Wohnung zu finden. Die Stiftung Domicil versucht hier Hilfe zu bieten und wird dafür von der Stadt finanziell unterstützt. Die Stiftung ist aber überlastet. Sie kann nicht alle Bezugsberechtigten unterstützen und ist nur in einem sehr eingeschränkten Zeitfenster überhaupt erreichbar. Weiter kosteten die Leistungen einen einkommensunabhängigen Beitrag von 1.5 Monatsmieten und ist deshalb für einige Personen nicht leistbar.

Wenn die Stadt ebenfalls als Solidarhafterin fungieren kann, würde sichergestellt, dass alle berechtigten Menschen Zugang zum Angebot erhalten und Verwaltungsschritte verkürzt werden. Zudem hätte die Stadt auf Grund ihrer institutionellen Grösse wohl besseren Erfolg Wohnungen für Klient*innen zu finden.

Als Indikator, welche Personen berechtigt sind für eine städtische Solidarhaftung, soll eine Einkommensgrenze pro Kopf und Familie festgelegt werden.

Die Bürgschaften für Mietkautionen und die zinslosen Darlehen für Wohngenossenschaftsanteilscheine würden zudem entscheidend dazu beitragen die Hürden zu einer Wohnung für die Klient*innen zu senken. Als ein gutes Beispiel wäre die Stiftung Edith Maryon zu nennen, welche in Basel Kautionsbürgschaften vergibt.

Mitteilung an den Stadtrat

3896. 2024/506

**Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 06.11.2024:
Standardisierung der Bauprozesse im baubegleitenden Facility Management bei
grösseren Bauvorhaben zur Senkung der Kosten über den ganzen Lebenszyklus
der Gebäude**

Von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) ist am 6. November 2024 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei grösseren Bauvorhaben die Bauprozesse im Bereich baubegleitendes Facility Management so standardisiert werden können, dass dabei tiefere Kosten über den ganzen Lebenszyklus der Gebäude resultieren.

Begründung:

Das Amt für Hochbauten in der Rolle als Bauherrenvertretung funktioniert als Querschnittsamt und erbringt ihre Dienstleistungen für die verschiedenen Eigentümervertretungen innerhalb der Verwaltung der Stadt Zürich. Für eine effiziente, vorausschauende und ressourcenschonende Umsetzung von städtischen Hochbauvorhaben bedarf es daher einer standardisierten Projektorganisation, welche sich auch mit dem zukünftigen Betrieb befasst und sich mit allfälligen Kostenfolgen auseinandersetzt. Grössere Bauvorhaben werden in der Stadt Zürich meist ohne eine systematische Einbindung des späteren Objektbetriebs geplant und gebaut. Zahlreiche Probleme beim späteren Objektbetrieb und Einschränkungen in der Nutzung eines Gebäudes haben ihren Ursprung in diesem Versäumnis. Die SIA-Empfehlung 113/2010 planungs- und baubegleitende Facility Management (pbFM) schliesst diese Lücke und ergänzt ein Bauprojekt durch eine frühzeitige und systematische Integration der relevanten Themen des späteren Betriebs und der Nutzung und stellt damit einen wertvollen Beitrag zum nachhaltigen Bauen und Betreiben dar.

Traditionell werden Bauprojekte als in sich abgeschlossene Projekte angesehen und entsprechend organisiert. In sich abgeschlossen in dem Sinne, dass meist keine systematische Einbindung des späteren Objektbetriebs vorgesehen ist. Ein Bauprojekt endet üblicherweise mit der Abnahme und Übergabe des Gebäudes an den Nutzer. Planer und Baubeteiligte haben daher den Planungs- und Bauprozess im Blick, nicht aber den späteren Betrieb oder die spätere Nutzung des Gebäudes. Da diese Probleme aber erst später, das heisst in der Nutzungsphase auftreten, sind sie den Planungs- und Baubeteiligten meist nicht bekannt und/oder nicht bewusst, da sie ja nach der Abnahme bereits wieder mit neuen Projekten beschäftigt sind und die weitere Entwicklung in dem fertiggestellten Gebäude ausserhalb ihrer Wahrnehmung verläuft. Was fehlt, ist eine Verzahnung von Bauprojekt und späterem Betrieb oder Nutzung. Bauherren, also auch die Stadt, werden durch die Anwendung des planungs- und baubegleitenden Facility Managements bei der Bestellung der Leistungen unterstützt.

Das planungs- und baubegleitende Facility Management (pbFM) schliesst diese Lücke und ergänzt ein Bauprojekt durch eine frühzeitige und systematische Integration der relevanten Themen des späteren Betriebs sowie der späteren Nutzung. Die Schweiz verfügt bereits seit 2010 über die SIA-Empfehlung 113 FM-gerechte Bauplanung und Realisierung, die auch als Schweizer Norm NS 508 113 veröffentlicht wurde.

Damit sich die Kosten über die ganze Lebenszyklusphase verbessert, sollten die Bauprozesse im Bereich bFM bei grösseren Bauvorhaben standardisiert werden.

Mitteilung an den Stadtrat

Der Beschlussantrag und die drei Postulate werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

3897. 2024/507

Schriftliche Anfrage von Christina Horisberger (SP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) vom 06.11.2024:

Demokratische Mitwirkung an der Volksschule, Mitwirkungsmöglichkeiten und Gestaltungsspielräume von Schulkindern auf Schulebene, Erfahrungen mit den angebotenen Gefässen und Beurteilung dieser Mitwirkungsmöglichkeiten hinsichtlich der Stärkung der Selbstwirksamkeit der Jugendlichen, Optimierungspotenzial und Erfahrungsberichte sowie Teilnahme einer Vertretung der Schülerschaft an den Schulkonferenzen

Von Christina Horisberger (SP) und Dr. Balz Bürgisser (Grüne) ist am 6. November 2024 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In Ihrem neuen Buch «Die Schule der Demokratie» betont die deutsch-ukrainische Politikerin und Publizistin Marina Weisband die hohe Bedeutung der Themen demokratische Mitbestimmung und Selbstwirksamkeit für Schüler:innen. Die Schule ist nicht nur ein Ort des Lernens von Fachwissen, sondern ein zentraler Ort des sozialen Lernens. Die Schule bereitet so die jungen Menschen und Heranwachsenden auf das spätere Leben in unserer demokratischen Gesellschaft vor. Wenn Schüler:innen mitbestimmen und mitwirken können, dann fühlen sie sich weniger abgehängt und lernen, dass auch ihre Stimme zählt. Aus diesem Grund Marina Weisband das Projekt www.aula.de lanciert, zur Stärkung demokratischer Strukturen an Schulen. Hierbei können Schüler:innen im Rahmen «eines festgelegten Vertrags ständig eigene Ideen einbringen, diskutieren und darüber abstimmen», unter Nutzung eines digitalen Tools bzw. einer speziellen Software.

An den Stadtzürcher Schulen wird die demokratische Mitwirkung von Schüler:innen aufgrund der Vorgaben im Volksschulgesetz und im Organisationsstatut seit einigen Jahren durch den Klassenrat und den Schüler:innenrat bzw. das Schüler:innenparlament gewährleistet.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen bezüglich der Teilhabe der Schüler:innen im Rahmen der Schulentwicklung:

1. In welchen Bereichen genau haben die Schüler:innen Mitwirkungsmöglichkeiten auf Schulebene? Wie weit reicht ihr Gestaltungsspielraum? Gibt es auch einen finanziellen Gestaltungsspielraum? Falls dies an den Schulen unterschiedlich gehandhabt wird, bitten wir um exemplarische Antworten für je zwei Schulen (eine Primar- und eine Sekundarschule) aus den sieben Schulkreisen (diese Anmerkung gilt auch für die folgenden Fragen).
2. Wie viel Mal jährlich findet der Schüler:innenrat bzw. das Schüler:innenparlament statt?
3. Welche Erfahrungen haben die Schulen seit der Einführung Schüler:innenrats konkret gemacht? Wir bitten um separate Angaben für die verschiedenen Schulstufen.
4. Erachten Stadtrat und Schulpflege den Schüler:innenrat bzw. das Schüler*innenparlament als ein Erfolgsmodell zur Stärkung der Selbstwirksamkeit der Jugendlichen?
5. Sind die Schulen zufrieden mit dem Konzept des Schüler:innenrats, oder gibt es Optimierungspotenzial? Gibt es verschriftlichte Erfahrungsberichte? Wurde an den Stadtzürcher Volksschulen eine Evaluation bezüglich Schüler:innen-Partizipation durchgeführt? Wenn ja, bitten wir um Zustellung.
6. Gibt es Schulen, an denen eine Vertretung der Schülerschaft (mit beratender Stimme) an den Schulkonferenzen teilnimmt? Wenn ja, bewährt sich diese Mitsprache? Gibt es dazu verschriftlichte Erfahrungsberichte, die der Sachkommission zugestellt werden können?
7. Gibt es Stadtzürcher Schulen, die sich am Projekt Aula beteiligen? Was ist die Haltung des Stadtrats und der Schulpflege zu Aula?

Mitteilung an den Stadtrat

3898. 2024/508

Schriftliche Anfrage von Anna Graff (SP), Moritz Bögli (AL) und Rahel Habegger (SP) vom 06.11.2024:

Phänotypisierungen im Rahmen des revidierten DNA-Profil-Gesetzes, Aufträge der Stadtpolizei und deren Ergebnisse, Suchläufe nach Verwandtschaftsbezug, Weisungen, Richtlinien oder Dienstvorschriften der Stadtpolizei und Schulungen zur Kommunikation der Ergebnisse sowie Kommunikation der Erfolge und Misserfolge

Von Anna Graff (SP), Moritz Bögli (AL) und Rahel Habegger (SP) ist am 6. November 2024 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Seit dem 1. August 2023 ist in der Schweiz das revidierte DNA-Profil-Gesetz in Kraft, welches unter anderem Phänotypisierungen gemäss Art. 2b regelt. Demnach dürfen seither im Strafverfahren Hinweise zu Augen-, Haar- und Hautfarbe, zur «biogeographischen Herkunft» und zum Alter aus DNA-Material ermittelt werden. Angaben zu sämtlichen erlaubten Merkmalen sind allerdings mit erheblichen Unsicherheiten behaftet, und viele Stimmen aus der Fachwelt kritisieren daher den Einsatz von Phänotypisierungen im Strafverfahren. Einerseits sind die Kategorien «biogeographische Herkunft», aber auch Augen-, Haar- und Hautfarbe sowie Alter hocharbiträr und keineswegs «genetisch» oder «wissenschaftlich». Andererseits sind Bestimmungen solcher Kategorien über genetische Profile in urbanen Gesellschaften des 21. Jahrhunderts, in denen die meisten Personen komplexe Abstammungsgeschichten haben, zusätzlich selbst innerhalb der arbiträren Kategorien äusserst ungenau. Wie die wenigen öffentlich bekannten Fälle aus dem Ausland zeigen, sind DNA-Phänotypisierungen nur dann hilfreich, wenn sie auf Angehörige von Minderheiten hinweisen. Ihre Ergebnisse – ein äusserst grober Steckbrief – sind jedoch gleichzeitig so ungenau, dass Bevölkerungsgruppen mit den gleichen Merkmalen als Ganzes unter Verdacht geraten. So tragen sie dazu bei, rassistische Vorurteile über Kriminalität von rassifizierten Menschen zu verstärken, und andererseits bestätigen sie das falsche «Volkswissen» um vermeintlich genetisch abgrenzbare Menschengruppen.

Als weitere gesetzliche Neuerung ist der Suchlauf nach Verwandtschaftsbezug nun offiziell geregelt, der es ermöglicht, nach Verwandten von unbekanntem Verdächtigen in der DNA-Datenbank zu suchen. Dies wird von Datenschützer:innen kritisiert, weil so eine unbestimmte Anzahl unbeteiligter und unschuldiger Bürger:innen als biologische Verwandte der gesuchten Person in Strafermittlungen involviert werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. In wie vielen Fällen hat die Stadtpolizei Zürich bislang Phänotypisierungen in Strafverfahren in Auftrag gegeben? Bitte pro Fall um eine Angabe:
 - i. der Kosten, die im Zusammenhang mit der Phänotypisierung angefallen sind;
 - ii. welche der möglichen Merkmale (Augen-, Haar-, Hautfarbe; «biogeographische Herkunft»; Alter) ermittelt wurden und jeweils mit welchem Ergebnis;
 - iii. ob es sich um die Identifizierung mutmasslicher Täter:innen oder um die Identifizierung von Toten handelte;
 - iv. ob die Phänotypisierung jeweils zu einem Identifikationserfolg verhalf oder nicht, und falls ja, ob es eine erfolgreiche Verurteilung gab.
2. In wie vielen Fällen hat die Stadtpolizei Zürich bislang Suchläufe nach Verwandtschaftsbezug in der polizeilichen DNA-Datenbank durchgeführt? Bitte pro Fall um eine Angabe:
 - i. wie viele Ergebnisse die Suche ergab;
 - ii. wie viele Menschen, deren DNA-Profile so identifiziert wurden, jeweils in die Ermittlungen einbezogen wurden;
 - iii. ob die Methode schliesslich zur Identifizierung der gesuchten Person führte.
3. Existieren Weisungen, Richtlinien oder Dienstvorschriften der Stadtpolizei oder der Staatsanwaltschaft bezüglich des In-Auftrag-Gehens von Phänotypisierungen? Falls ja, bitte um Beilage der entsprechenden Dokumente. Falls nein, wieso nicht, und ist die Erarbeitung entsprechender Richtlinien geplant?
4. Existieren Weisungen, Richtlinien oder Dienstvorschriften der Stadtpolizei oder der Staatsanwaltschaft bezüglich der Kommunikation der Resultate von Phänotypisierungen? Falls ja, bitte um Beilage der entsprechenden Dokumente. Falls nein, wieso nicht, und ist die Erarbeitung entsprechender Richtlinien geplant?
5. Wird die Stadtpolizei geschult, wie Ergebnisse von Phänotypisierungen kommuniziert werden können, ohne dass Bevölkerungsgruppen unter Generalverdacht gestellt werden? Falls nein, ist dies für die Zukunft vorgesehen, und in welchem Rahmen sollen solche Schulungen erfolgen?

6. Kann eine Praxis etabliert werden, die sicherstellt, dass sowohl Erfolge wie auch Misserfolge, bei denen Phänotypisierungen zum Einsatz gekommen sind, kommuniziert oder zumindest Teil des öffentlichen Gedächtnisses werden?

Mitteilung an den Stadtrat

3899. 2024/509

Schriftliche Anfrage von Patrik Maillard (AL) und Heidi Egger (SP) vom 06.11.2024: Überbauung und Sanierung des Tramdepots Hard, Massnahmen zum Schutz der Bewohnenden und insbesondere der Kinder vor Unfällen mit dem Tram, Kriterien zur Installation von Lichtsignalen, Abschränkungen und Barrieren an Tramübergängen, Sofortmassnahmen nach Tramunfällen und Zuständigkeit für die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Tramverkehr sowie Sicherheitskonzept der VBZ

Von Patrik Maillard (AL) und Heidi Egger (SP) ist am 6. November 2024 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Zurzeit ist die Überbauung und Sanierung des Tramdepots Hard noch im Bau und soll bald fertiggestellt sein. Beim Tram-Übergang in der Höhe Hardturmstrasse 66 entstehen immer wieder gefährliche Situationen, insbesondere mit Velofahrer:innen. Die Übersichtlichkeit ist vom Fischerweg/sphères herkommend wegen Bauabschränkungen schlecht und es gibt ausser einem ständig blinkenden Warnsignal kein Lichtsignal.

Aufgrund der jetzigen und zukünftigen Situation entlang der Tramstrecke zwischen sphères und Escher-Wyss-Platz und wegen teilweise fehlenden effektiven Sicherheitsmassnahmen auf dem ganzen Netz der VBZ-Tramlinien stellen sich folgende Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen werden die Bewohner:innen der Siedlung Tramdepot Hard und insbesondere Kinder vor Unfällen geschützt (Abschränkungen, Barrieren, Lichtsignal)? Sind solche nötig/sinnvoll und falls ja, an welchen Stellen soll es solche geben?
2. Gibt es Aus- und Eingänge auf Seite Tramtrasse/Hardturmrampe, gehen also Bewohner:innen, Besucher:innen oder Kund:innen auf dieser Seite ein und aus?
3. Nach welchen Kriterien (allgemein) werden Lichtsignale an Tramübergängen installiert oder eben nicht? Warum gibt es beispielsweise auf der Strecke entlang der Pflingstweidstrasse Lichtsignale und entlang der Hardturmstrasse nicht oder nur teilweise?

Und noch allgemeine Fragen zur Tramsicherheit:

4. Nach welchen Kriterien werden Abschränkungen installiert?
5. Nach welchen Kriterien werden Barrieren (oder keine Barrieren) installiert?
6. Sind nach den vermehrten (oft tödlichen) Unfällen zwischen Trams und Fussgänger:innen oder Velofahrer:innen Sofortmassnahmen ergriffen worden? Falls ja, welche und kann man bereits sagen, ob sie greifen?
7. Sind längerfristige Massnahmen geplant? Falls ja, welche konkret?
8. Wer ist für die Sicherheit von Fussgänger:innen und Velofahrer:innen im Zusammenhang mit dem Tramverkehr zuständig? VBZ? Stadt Zürich? Falls es eine Kooperation ist, wer trägt jeweils die Verantwortung?
9. Gibt es ein Sicherheitskonzept der VBZ? Falls ja, ist dies öffentlich einsehbar?

Mitteilung an den Stadtrat

Kennntnisnahmen

3900. 2024/477

Postulat von Patrick Tscherrig (SP) und Beat Oberholzer (GLP) vom 02.10.2024: Solar-Contracting-Angebot «ewz.solarcomplete», Anpassung der Voraussetzungen mit dem Schwerpunkt der Senkung der Mindestfläche auf unter 500 m2

Patrick Tscherrig (SP) zieht das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

3901. 2024/448

Dringliche Schriftliche Anfrage von Dr. Florian Blättler (SP), Matthias Renggli (SP) und 31 Mitunterzeichnenden vom 18.09.2024:

Sparmassnahmen der VBZ zur Verbesserung der Rechnung 2024, Gründe für die Information kurz vor der Präsentation des Budgets, Abweichungen vom Budget 2024, Berechnungsgrundlage des ZVV für die Entgeltreduktion, Auflistung der Sparmassnahmen und deren Anordnungsinstanzen und Berücksichtigung der beschlossenen Massnahmen im Budget 2025

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Schriftliche Anfrage (STRB 3094 vom 23. Oktober 2024).

3902. 2024/362

Schriftliche Anfrage der GLP-Fraktion vom 10.07.2024:

Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040», Publikation des bestehenden Konzepts Elektromobilität und Angaben zum neuen Gesamtkonzept Elektromobilität

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 3092 vom 23. Oktober 2024).

3903. 2024/364

Schriftliche Anfrage von Sophie Blaser (AL) und Moritz Bögli (AL) vom 10.07.2024: Fachschule Viventa, Publikation der neuen Mission auf der Website, Hintergründe zum Projekt «C25 – Überarbeitung des Berufsvorbereitungsjahres», personelle Wechsel auf der Prorektorats-Ebene, Zusammenarbeit der Fachbearbeitungen mit den verschiedenen Bereichen und Weiterbildung der Lehrpersonen im Integrationsbereich sowie Koordination der Strategien der Fachschule und der AOZ

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 3098 vom 23. Oktober 2024).

3904. 2024/372

Schriftliche Anfrage von Marcel Tobler (SP) und Liv Mahrer (SP) vom 10.07.2024: Nutzung des ehemaligen Unterwerks Selnau und des Burrischopfs als Energiezentralen, Einordnung der Studie der IG Selnau, Stadtentwicklungspläne für das Selnau-Quartier und die uferseitigen Stadträume, Auswirkungen des verbesserten Hochwasserschutzes und des Velo-Tunnels, Berücksichtigung der sozialräumlichen Kosten sowie mögliche langfristige, durch die Bevölkerung wahrnehmbaren Nutzungen der Gebäude und Räume

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 3290 vom 30. Oktober 2024).

3905. 2024/387

Schriftliche Anfrage von Dr. Roland Hohmann (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 21.08.2024:

Verkehrsmassnahmen für den Sonderkongress der Zeugen Jehovas im Stadion Letzigrund, Anzahl Teilnehmende am Kongress, Kriterien für die Einstufung als Grossanlass, Verkehrskonzept und Massnahmen für den Schutz der umliegenden Quartiere sowie Kriterien für die Schliessung der Schranken an der Edelweissstrasse und am Rudenzweg

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 3091 vom 23. Oktober 2024).

3906. 2023/538

Weisung vom 22.11.2023:

Sozialdepartement, Verordnung über die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Zürich (VO KB), Teilrevision

Die Frist für das fakultative Referendum gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 21. August 2024 ist am 28. Oktober 2024 ungenutzt abgelaufen.

Die amtliche Publikation erfolgt am 13. November 2024.

Nächste Sitzung: 13. November 2024, 17.00 Uhr