

Substanzielles Protokoll 12. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 26. August 2026, 17.00 Uhr bis 22.38 Uhr, im Rathaus Hard
in Zürich-Aussersihl

Vorsitz: Präsident Ivo Bieri (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretariat Murat Gediz (FDP)

Substanzielles Protokoll: Lea Schubarth

Anwesend: 121 Mitglieder

Abwesend: Angelica Eichenberger (SP), Janina Flückiger (Grüne), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Serap Kahriman (GLP)

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

- | | | | |
|----|-----------------|---|------------|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 2. | 2026/400 | Eintritt von Niyazi Erdem (SP) nach dem Rücktritt von Rahel Habegger (SP) für den Rest der Amtsdauer 2026–2030 | |
| 3. | 2026/404 * | Weisung vom 19.08.2026:
Kultur, Verein Zürich liest, Beiträge 2028–2030, Zusatzkredit | STP |
| 4. | 2026/405 * | Weisung vom 19.08.2026:
Human Resources Management, Personalrecht, Teilrevision betreffend Schaffung einer Rechtsgrundlage für Pilotprojekte | FV |
| 5. | 2026/406 * | Weisung vom 19.08.2026:
Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Buchlern, Umbau für Tagesschule, neue einmalige Ausgaben | VHB
VSS |
| 6. | 2026/373 *
E | Postulat von Thomas Hofstetter (FDP) und Brenda Mäder (FDP) vom 08.07.2026:
Stadtspital Zürich, Gesundheitszentren für das Alter der Stadt Zürich, Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW), bessere Vorbereitung auf die zunehmenden Hitzeperioden | VGU |
| 7. | 2026/375 * | Parlamentarische Initiative der AL-, Grüne- und SP-Fraktion vom 08.07.2026:
Anspruch auf geeignete Plätze und Routen für politische Sonderzwecke und automatisierte Bewilligungen, Änderung der Allgemeinen Polizeiverordnung (APV) | |

8.	2026/401	Parlamentarische Initiativen GR Nrn. 2022/144 und 2022/145 vom 13.04.2022: Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt zur Schaffung einer Überbrückungshilfe für Ausländerinnen und Ausländer ohne gültigen Aufenthaltsstatus und Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt «Wirtschaftliche Basishilfe für Ausländerinnen und Ausländer mit gültigem Aufenthaltsstatus, die keinen risikofreien Zugang zur Sozialhilfe haben», Beschluss des Verwaltungsgerichts Zürich (VB.2025.00517), Entscheid betreffend Weiterzug des Beschlusses an das Bundesgericht	
9.	2023/563	Weisung vom 24.06.2026: Motion von Dr. David Garcia Nuñez und Tanja Maag betreffend Stadtsptal Triemli, Aufbau einer somato-psychiatrischen Dual Station, Antrag auf Fristerstreckung	VGU
10.	2025/210	Weisung vom 04.06.2025: Postulat von Islam Alijaj und Carla Reinhard betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen, Bericht und Abschreibung	VSI
11.	2026/392 E	Postulat der SP- und Grüne-Fraktion vom 08.07.2026: Umsetzung einer stationsgebundenen Mikromobilitätsstrategie auf dem gesamten Stadtgebiet	VSI
12.	2026/393 E	Postulat der AL- und GLP-Fraktion vom 08.07.2026: Stationsloser Fahrzeugverleih, Einräumung eines umfassenden und unentgeltlichen Nutzungsrechts an den Bewegungs- und Nutzungsdaten der Leihfahrzeuge für die Stadt	VSI
13.	2026/394 E	Postulat der AL-Fraktion vom 08.07.2026: Durchsetzung der Parkierungsvorgaben für stationslose Leihfahrzeuge	VSI
14.	2026/302 E/A	Dringliches Postulat von Thomas Hofstetter (FDP), Dr. Jonas Keller (SP) und Ariane Buchli (FDP) vom 17.06.2026: Bushaltestelle «Glaubtenstrasse Süd», Ergänzung mit einer Haltekante in Fahrtrichtung ETH Hönggerberg	VIB
15.	2025/549 A	Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 19.11.2025: Verankerung von Anreizsystemen in der kommunalen Nutzungsplanung und der Bau- und Zonenordnung (BZO) für eine Realisierung von bezahlbarem Wohnraum bei Neubauten oder Verdichtungsprojekten	VHB

16.	2025/577	A	Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 03.12.2025: Bau- und Entwicklungsprojekte sowie Erarbeitung und Genehmigung von Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen, Verankerung einer klaren, standardisierten und nachvollziehbaren Interessenabwägung gemäss Art. 3 Raumplanungsverordnung (RPV)	VHB
17.	2025/597	E/A	Motion von Nicolas Cavalli (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 10.12.2025: Schaffung eines ReUse-Bauteillagers	VHB
18.	2026/84	E/T	Postulat von Johann Widmer (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 25.02.2026: Baubewilligungsverfahren für Wohnbauten, Abbau von bürokratischen und regulatorischen Hindernissen	VHB
19.	2026/122	A	Postulat der AL- und Grüne-Fraktion vom 18.03.2026: Bau von Hochhäusern, verbindliche Verankerung der Mitwirkung der Quartierbevölkerung	VHB
20.	2026/215	E/A	Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Selina Walgis (Grüne) und Martin Busekros (Grüne) vom 06.05.2026: Prüfung eines Werbeverbots für Flugreisen und flugbezogene Angebote auf städtischem Gebiet	VHB
21.	2026/245	E/A	Postulat von Stéphane Braune (FDP) und Alana Gerdes (FDP) vom 27.05.2026: Renovation des Schulhauses Aemtler, Anschluss an die Fernwärmeversorgung unter Verzicht auf die Erdsonden-/Wärmepumpenlösung	VHB
22.	2025/567	A/P	Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 03.12.2025: Einführung eines Einbahnregimes für Autos auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen für mehr Platz für den Verkehr	VSI
23.	2026/85	E/A	Postulat von Johann Widmer (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 25.02.2026: Konsequente Bekämpfung von illegalen Schmierereien in Form von Graffiti, Tagging und Farbbeutelattacken sowie Parolen-Aufklebern	VSI

* Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Geschäfte

- 513. 2026/400**
Eintritt von Niyazi Erdem (SP) nach dem Rücktritt von Rahel Habegger (SP) für den Rest der Amtsdauer 2026–2030

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 8. Juli 2026 anstelle von Rahel Habegger (SP 3) mit Wirkung ab Datum für den Rest der Amtsdauer 2026–2030 als gewählt erklärt:

Niyazi Erdem (SP 3), 1964, Koch, Unternehmer

- 514. 2026/404**
Weisung vom 19.08.2026:
Kultur, Verein Zürich liest, Beiträge 2028–2030, Zusatzkredit

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom 24. August 2026

- 515. 2026/405**
Weisung vom 19.08.2026:
Human Resources Management, Personalrecht, Teilrevision betreffend Schaffung einer Rechtsgrundlage für Pilotprojekte

Zuweisung an die SK FD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom 24. August 2026

- 516. 2026/406**
Weisung vom 19.08.2026:
Immobilien Stadt Zürich, Schulanlage Buchlern, Umbau für Tagesschule, neue einmalige Ausgaben

Zuweisung an die SK PRD/SSD gemäss Beschluss der Geschäftsleitung vom 24. August 2026

517. 2026/373

Postulat von Thomas Hofstetter (FDP) und Brenda Mäder (FDP) vom 08.07.2026: Stadtspital Zürich, Gesundheitszentren für das Alter der Stadt Zürich, Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (SAW), bessere Vorbereitung auf die zunehmenden Hitzeperioden

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Thomas Hofstetter (FDP) vom 19. August 2026 (vergleiche Beschluss-Nr. 440/2026)

Die Dringlicherklärung wird von 101 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 63 Stimmen gemäss Art. 124 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

518. 2026/375

Parlamentarische Initiative der AL-, Grüne- und SP-Fraktion vom 08.07.2026: Anspruch auf geeignete Plätze und Routen für politische Sonderzwecke und automatisierte Bewilligungen, Änderung der Allgemeinen Polizeiverordnung (APV)

Moritz Bögli (AL) begründet die Parlamentarische Initiative (vergleiche Beschluss-Nr. 407/2026): Die Grundrechte stehen jedem Menschen zu. Sie gelten immer und überall. Zumindest ist das in unserer Bundesverfassung und im internationalen Recht so vorgesehen. In der Realität müssen Grundrechte auch in der Schweiz konstant geschützt und verteidigt werden. Die Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit gehören zu den elementaren Grundrechten in unserem Staat und im internationalen Gefüge. Darum geht es in der vorliegenden Parlamentarischen Initiative (PI). Bereits im Jahr 2020 hat der Gemeinderat mit der Überweisung der Motion GR Nr. 2020/243 von Luca Maggi (Grüne) und Christina Schiller (AL) anerkannt, dass die Zürcher Bewilligungspflicht für Demonstrationen aus einer Grundrechtsperspektive nicht haltbar ist. Zu diesem Schluss kamen auch verschiedene internationale Organisationen und die Schweiz selbst; letztere im Rahmen einer Überprüfung der Menschenrechtssituation durch die OECD. Deshalb hat die damalige Motion die Einführung einer reinen Meldepflicht für Demonstrationen gefordert. Wie so oft sehen Bürgerliche die Gemeindeautonomie dann als nicht ganz so wichtig an, wenn die Stadt Zürich etwas gegen ihren Willen tun will. Als direkte Reaktion auf die Motion hat die SVP mit Unterstützung der FDP auf kantonaler Ebene per Volksinitiative eine zwingende Bewilligungspflicht gefordert. Das hat schliesslich zur Einführung von Paragraph 7a im kantonalen Polizeigesetz (PolG) geführt, der dies dem bewilligungspflichtigen Organ vorschreibt. Auf Anraten der SVP hat STR Karin Rykart kurz vor den Sommerferien ihre Weisung zur Umsetzung der Motion GR Nr. 2020/243, die seit längerem in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) behandelt wird, zurückgezogen. Der Stadtrat beantragt nun einfach die Abschreibung der Motion. Aus unserer Sicht ist dieser Schritt verfrüht. Der Paragraph 7a des PolG wird zurzeit vor Bundesgericht angefochten. Es ist deshalb noch nicht klar, ob er so im PolG oder bleibt. Auch wenn der Paragraph 7a vom Bundesgericht nicht aufgehoben würde, hat die Stadt im Rahmen der Gemeindeautonomie einen gewissen Handlungsspielraum zur Umsetzung der kantonalen Vorgabe. Eine restriktive Bewilligungspflicht, wie sie uns die Bürgerlichen aufzwingen wollen, ist aus unserer Sicht mehr als fragwürdig und in Anbetracht der garantierten Rechte in der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) und im UNO-Pakt II nicht im Interesse der städtischen Bevölkerung. Ausserdem schreibt der kantonale Gesetzesartikel keine genaue Ausgestaltung der Bewilligungspflicht vor. Diese bleibt auch im jetzigen rechtlichen Rahmen Sache der Gemeinde. Mit der PI wollen wir eine Diskussion in der Kommission ermöglichen, wie wir die Hürden zur Ausübung der Versammlungsfreiheit in der Stadt praktikabel und schnell wieder senken können. Die PI

nimmt zentrale Elemente des stadträtlichen Vorschlags auf, anerkennt aber gleichzeitig die neuen kantonalen gesetzlichen Grundlagen. Es handelt sich nicht mehr um ein reines Meldeverfahren, wie es die Motion damals gefordert hat, sondern um einen vereinfachten Bewilligungsprozess, der unter konkreten Voraussetzungen zur Anwendung kommt. Die einreichenden Fraktionen sind überzeugt, dass ein möglichst einfacher und zugänglicher Weg zur Ausübung dieses Grundrechts in Zürich eine zentrale Aufgabe der Stadt ist.

Die Parlamentarische Initiative wird von 60 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von 42 Stimmen gemäss Art. 139 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Gemäss Parlamentarischer Initiative wird die Überweisung an die SK SID/V beantragt.

Damit ist die Parlamentarische Initiative stillschweigend an die SK SID/V überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Persönliche Erklärung:

Stephan Iten (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Moritz Bögli (AL).

519. 2026/401

Parlamentarische Initiativen GR Nrn. 2022/144 und 2022/145 vom 13.04.2022: Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt zur Schaffung einer Überbrückungshilfe für Ausländerinnen und Ausländer ohne gültigen Aufenthaltsstatus und Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt «Wirtschaftliche Basishilfe für Ausländerinnen und Ausländer mit gültigem Aufenthaltsstatus, die keinen risikofreien Zugang zur Sozialhilfe haben», Beschluss des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich (VB.2025.00517), Entscheid betreffend Einreichung einer Beschwerde an das Bundesgericht

Der Gemeinderat hat mit den Beschlüssen vom 5. April 2023 (GRB Nrn. 1651 und 1652) den Parlamentarischen Initiativen GR Nr. 2022/144 Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt zur Schaffung einer Überbrückungshilfe für Ausländerinnen und Ausländer ohne gültigen Aufenthaltsstatus und GR Nr. 2022/145 Rahmenkredit für ein dreijähriges Pilotprojekt «Wirtschaftliche Basishilfe für Ausländerinnen und Ausländer mit gültigem Aufenthaltsstatus, die keinen risikofreien Zugang zur Sozialhilfe haben» zugestimmt.

Mit Eingabe vom 9. Juni 2023 reichte Alexander Brunner eine Aufsichtsbeschwerde gegen diese Beschlüsse ein. Mit Beschluss vom 24. Oktober 2024 hat der Bezirksrat Zürich der Aufsichtsanzeige Folge gegeben und die Beschlüsse (GRB Nrn. 1651 und 1652) des Gemeinderats aufgehoben.

Gegen diesen Entscheid erhob der Gemeinderat mit Beschluss vom 13. November 2024 Rekurs beim Regierungsrat des Kantons Zürich (GRB 3917). Am 11. Juni 2025 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich den Rekurs des Gemeinderats abgewiesen.

Mit Beschluss vom 9. Juli 2025 gelangte der Gemeinderat wiederum mit einer Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich (GRB 4841). Am 9. Juli 2026 hat das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich die Beschwerde des Gemeinderats abgewiesen.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Lisa Diggelmann (SP): Die Kommissionsmehrheit beantragt, den Rekurs betreffend die wirtschaftliche Basishilfe an das Bundesgericht weiterzuziehen. Zuerst ist festzuhalten, dass der Gemeinderat zur Beschwerde legitimiert ist. Er hat bereits am vorinstanzlichen Verfahren als Partei teilgenommen und verfügt über ein schutzwürdiges hoheitliches Interesse an der Aufhebung des angefochtenen Urteils. In der Sache ist für die Mehrheit im Gemeinderat klar: In unserer reichen Stadt soll niemand in einer akuten Notlage in unwürdigen Verhältnissen leben müssen. Das gilt auch für Sans-Papiers. Wir sind überzeugt, dass die wirtschaftliche Basishilfe weder den rechtswidrigen Aufenthalt fördert, noch übergeordnetes Bundes- oder Kantonsrecht verletzt. Die Unterstützung ist auf maximal sechs Monate begrenzt und dient ausschliesslich der Überbrückung einer Notlage. Lediglich abstrakte eigene migrationsrechtliche Massnahmen zu erschweren, genügt aus unserer Sicht nicht für ein Verbot. Auch das Argument der Meldepflicht überzeugt uns nicht, da der Zweck der Basishilfe nicht darin besteht, diese Pflicht zu umgehen, sondern Menschen in einer Notlage zu unterstützen. Die Bundesverfassung garantiert das Recht auf Hilfe in Notlagen, die man auch Sans-Papiers gewährleisten muss.

Dr. Emanuel Tschannen (FDP): Die Geschäftsleitung (GL) hat mit 8 zu 8 Stimmen mit dem Stichtentscheid des Präsidenten beschlossen, dem Gemeinderat den Weiterzug des Urteils des Verwaltungsgerichts zu beantragen und Beschwerde gegen das Urteil zu erheben. Der Minderheitsstandpunkt entspricht somit dem Standpunkt der Hälfte der GL, die durch einen unglücklichen Zufall nicht selbst entscheiden konnte. Die Minderheitshälfte beantragt, dem Weiterzug an das Bundesgericht nicht zuzustimmen. Bezirksrat, Regierungsrat und Verwaltungsgericht kamen übereinstimmend zum gleichen Ergebnis: Die Stadt Zürich hat im Ausländer- und Asylbereich keine Regelungskompetenz für eine eigenständige finanzielle Existenzsicherung. Der Bund hat mit dem Asylgesetz sowie mit dem Ausländer- und Integrationsgesetz abschliessend legiferiert. Der Kanton hat seinen Spielraum mit dem Sozialhilfegesetz, der Asylfürsorge und der Notfallhilfeverordnung ausgeschöpft. Für kommunale Parallelsysteme besteht weder Raum noch Notwendigkeit. Das ist keine überraschende Erkenntnis, sondern die logische Folge unseres föderalen Staatsaufbaus. Die Zuständigkeiten sind zugewiesen und nicht verhandelbar, nur weil eine Gemeinde meint, ein Ergebnis aus politischer Opportunität bekämpfen zu müssen oder den demokratischen Mehrheitsentscheid einer föderal übergeordneten Stufe nicht akzeptieren zu wollen. Man kann in diesem Rat durchaus der Meinung sein, auf einem städtischen Autobahnabschnitt wäre Tempo 130 sinnvoll. Das ist eine legitime politische Position, nur kann die Stadt Zürich das nicht beschliessen, da die Kompetenz beim Bund liegt. Wer Tempo 130 auf Autobahnen will, muss beim Bund vorstellig werden und nicht eine städtische Parlamentarische Initiative in der Hoffnung lancieren, der Gemeinderat und die Gerichte würden diese Idee durchwinken. Auf hoher See und vor Gericht ist man in Gottes Hand. Man kann nie völlig klar voraussehen, wie ein Gericht entscheiden wird. Wenn aber drei Instanzen eindeutig und gleich argumentiert haben, können wir davon ausgehen, dass der Weiterzug nichts bringen wird. Wir gehen davon aus, dass das Bundesgericht nicht im Sinn der Beschwerdeführer entscheiden wird. Konzentrieren wir uns darauf, mehrheitsfähige Politik für die Stadt Zürich zu machen und zwar innerhalb der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und föderalen Strukturen. Verzichten wir auf Effekthascherei und auf unnötige Rechtsverfahren bis vor das Bundesgericht in der Hoffnung auf etwas mediale Präsenz.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Wir diskutieren das Rechtsmittelverfahren und dessen Inhalte bereits zum zweiten Mal. Beim ersten Mal hiess es, der Bezirksrat habe das Geschäft nicht korrekt behandelt, das Verwaltungsgericht würde völlig anders entscheiden.

Dann ist, wie wir alle wissen, der Brief liegen geblieben und der Weiterzug wurde versäumt. Beim zweiten Anlauf hat man auch vor dem Verwaltungsgericht verloren. Warum man auch noch vor das Bundesgericht gehen soll, wenn schon das Verwaltungsgericht entgegen der ursprünglichen Einschätzung gleich wie der Bezirksrat entschieden hat, erschliesst sich mir nicht. Es ist eine Zwängerei. Vielleicht handelt es sich beim Bundesgericht auch nur um einen Zwischenschritt und Sie wenden sich danach an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR). Mit welchen Argumenten das gelingen könnte, weiss ich nicht. Vielleicht beschäftigt uns das Thema dann noch Jahre lang.

Stephan Iten (SVP): *Dr. Emanuel Tschannen (FDP), das Problem ist, dass die Gegenseite den Entscheid des Verwaltungsgerichts gar nicht gelesen hat. Man merkt, dass sie das, was sie nicht sehen und hören wollen, einfach ignorieren. Das ist genau der Grund, warum sie meinen, sie müssten die Sache jetzt weiterziehen. Ich habe mir alle 20 Seiten durchgelesen. Darin wird klar und mehrfach ausgeführt, warum das, was ihr fordert, nicht möglich ist und dass Personen, die Sozialhilfe beziehen, gemeldet werden müssen. Es ist interessant, dass ihr wieder von den Sans-Papiers spricht, die einen illegalen Aufenthaltsstatus haben. Es ist bemerkenswert, dass Anlaufstellen für Sans-Papiers immer genau wissen, wo diese Menschen leben, während das Steueramt komischerweise keine Ahnung hat. Jeder Sans-Papiers hat grundsätzlich die Möglichkeit, ein Gesuch zu stellen, um Bürger der Schweiz, des Kantons und der Stadt zu werden. Davon soll man auch Gebrauch machen, wenn man Unterstützung braucht. Ich verstehe überhaupt nicht, wieso wir diese Menschen zusätzlich finanziell unterstützen müssen. Im Bericht steht ganz klar, dass man die kantonalen Vorgaben nicht einfach umgehen kann, indem man einer anderen Stelle Geld gibt, das dann weitergereicht wird. Ich verstehe nicht, wieso die Steuerzahler erneut belastet werden sollen, obwohl bereits drei Instanzen festgehalten haben, dass dieses Vorgehen nicht geht. Ihr erlebt gerade ein Hoch, weil die Sache mit dem Mindestlohn beim Bundesgericht durchgekommen ist. Das hier wird nicht durchkommen. Wenn ihr das Urteil gelesen hättet, wüsstet ihr das. Lest die 20 Seiten durch und akzeptiert, dass wir die Sache nicht weiterziehen sollten.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Ausnahmsweise ergänze ich, was Stephan Iten (SVP) gesagt hat. Ich sehe das genauso: Es macht keinen Sinn, Steuergelder unnötig zu verschwenden. Ich glaube, keine Privatperson würde in einer so aussichtslosen Situation ein Begehren ans Bundesgericht weiterziehen. Das ist Geld, das man zum Fenster hinauswirft. Jede Privatperson, die ihr eigenes Geld verwalten und sich zweimal überlegen muss, ob sie den Franken ausgibt oder nicht, würde dazu Nein sagen. Seien wir sorgfältig mit den Steuergeldern. Ihr könnt die 20 Seiten durchlesen, aber die Konklusion ist klar. Vergesst diese Sache einfach. Es war ohnehin fast ein Zufallsmehr in der GL.*

Samuel Balsiger (SVP): *Wenn Sie heute Abend Ja stimmen und den Entscheid weiterziehen, sind Sie der SVP sehr willkommene Wahl- oder Abstimmungshelfer. Es wird nächstes Jahr irgendwann im Mai oder Juni zum Entscheid des Bundesgerichts kommen, also kurz bevor wir über die Grenzschutzinitiative abstimmen, mit der wir das unsägliche Asylchaos beenden wollen. Falls das Bundesgericht länger braucht, kommt es kurz vor den Nationalratswahlen zur Entscheidung. Dann erkennen mehr Leute, wie schlecht Ihre Politik ist und dass man das Asylchaos und die Illegalität in diesem Bereich nur beenden kann, wenn man SVP wählt. Ich persönlich finde das ganz toll, weil wir wissen, dass Sie vor Bundesgericht verlieren werden. Das wird eine Steilvorlage.*

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der GL beantragt:

Gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 9. Juli 2026 (VB.2025.00517) wird beim Bundesgericht Beschwerde erhoben.

Die Minderheit der GL beantragt:

Auf eine Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Zürich vom 9. Juli 2026 (VB.2025.00517) beim Bundesgericht wird verzichtet.

Mehrheit:	Referat: Lisa Diggelmann (SP); Ivo Bieri (SP), Präsidium; Sophie Blaser (AL), Vera Çelik (SP), Mariem Fiadjigbe Kekić (SP), Dr. Jonas Keller (SP), Dr. Patricia Petermann Loewe (SP), Leonora Seiler (Grüne)
Minderheit:	Referat: Dr. Emanuel Tschannen (FDP); Christian Traber (Die Mitte), 1. Vizepräsidium; Sebastian Zopfi (SVP), 2. Vizepräsidium; Christian Huser (FDP), Stephan Iten (SVP), Sven Sobernheim (GLP), Deborah Wettstein (FDP), Karin Weyermann (Die Mitte) i. V. von Benedikt Gerth (Die Mitte)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 60 gegen 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) gemäss dem Stimmverhalten des Ratspräsidenten zu.

Damit ist beschlossen:

Gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 9. Juli 2026 (VB.2025.00517) wird beim Bundesgericht Beschwerde erhoben.

Mitteilung an den Stadtrat

520. 2023/563

Weisung vom 24.06.2026:

Motion von Dr. David Garcia Nuñez und Tanja Maag betreffend Stadtspital Triemli, Aufbau einer somatopsychiatrischen Dual Station, Antrag auf Fristerstreckung

Der Stadtrat beantragt sofortige materielle Behandlung und eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Weisung zur Motion GR Nr. 2023/563.

Der Rat stimmt der sofortigen materiellen Behandlung stillschweigend zu.

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

STR Andreas Hauri: *Das gleichzeitige Auftreten von körperlichen und psychischen Krankheiten ist ein wichtiges Thema, das uns und auch die Spitallandschaft beschäftigt. Wir haben diese Debatte vor nicht ganz zwei Jahren geführt. Es herrschte inhaltlich mehr oder weniger Einigkeit darüber, dass Handlungsbedarf besteht. Damals und heute ist es aber so, dass wir in diesem Bereich stark vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) abhängig sind. Das BAG hat zwar erkannt, dass Handlungsbedarf besteht, ist aber noch nicht so aktiv geworden, wie wir es uns vorstellen. Zudem stehen wir nach wie vor nicht auf der Spitalliste Psychiatrie und bekommen daher keine Leistungsaufträge. Das erschwert die Situation weiter. Dennoch arbeiten wir an der Sache und suchen nach konkreten Lö-*

sungen, wie wir bspw. mit den städtischen Gesundheitsdiensten den Konsiliar- und Liaisonspsychiatrischen Dienst ausbauen können. Das könnte in Richtung eines 24-Stunden-Modells gehen, wo aktiv mit dem Stadtspital zusammengearbeitet wird. Wir befinden uns zudem im Gespräch mit privat-gemeinnützigen Dienstleistern, die uns allenfalls unterstützen könnten. Sie sehen, wir sind überall dran, haben aber noch keine abschliessende Lösung. Daher beantragen wir Ihnen, unserer Fristerstreckung zuzustimmen.

Yves Peier (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Antrag des Stadtrats: In unseren Augen läuft die Motion in die entgegengesetzte Richtung zum allgemeinen Trend, mehr ambulante statt stationärer Behandlungen durchzuführen. Weil die Kosten im Gesundheitswesen ausser Rand und Band sind, lehnen wir das Ganze ab.

Weitere Wortmeldungen:

Tanja Maag (AL): Yves Peier (SVP), mit der Umsetzung der Weisung behindert man den Trend zur Ambulantisierung, was durchaus sinnvoll ist, nicht. Es gibt Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen, die in ein Akutspital müssen. Wir sprechen hier von Menschen, die im Akutspital eine Behandlung brauchen und Komorbiditäten aufweisen, psychisch wie auch physisch. Verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass man mit solchen Massnahmen Kosten sparen kann. Auch die Antwort des Stadtrats zur Fristerstreckung erwähnt dies. Wir hätten uns natürlich ein schnelleres Resultat gewünscht. Man sieht, dass es ein komplexes Thema ist. Trotzdem sind anderthalb Jahre vergangen und es ist schade, dass wir noch nicht weiter sind. Noch ein Jahr draufzulegen schmerzt, aber wir sehen keine Möglichkeit, den Prozess zu beschleunigen. Wir appellieren trotzdem an den Stadtrat, in dieser Sache vorwärtzumachen.

Dafi Muharemi (SP): Eine gute öffentliche Gesundheitsversorgung muss den Menschen als Ganzes betrachten. Körperliche und psychische Gesundheit gehören zusammen und sollten nicht getrennt voneinander behandelt werden. Gerade bei Menschen mit komplexen Erkrankungen zeigt sich, dass es Lücken gibt. Wenn jemand körperlich krank und gleichzeitig psychisch belastet ist, dann braucht es eine Behandlung, die beides berücksichtigt. Da setzt die Motion an. Für uns geht es aber nicht nur um eine neue Station. Es geht vor allem um eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen und um mehr psychiatrische Kompetenz im Akutspital. Die Motion sieht ausdrücklich vor, dass das Fachpersonal auch an anderen Standorten der städtischen Spitäler unterstützend tätig ist. Das ist auch für das Personal wichtig. Wir wissen, dass Pflegepersonal und medizinisches Personal bereits stark belastet sind. Wenn bei schwierigen Situationen das nötige psychiatrische Fachwissen fehlt, wird die Arbeit zusätzlich erschwert. Auf diese Belastung weist die Motion hin. Der SP ist wichtig, dass wir eine starke öffentliche Gesundheitsversorgung haben, die für alle zugänglich ist und sich nach dem Bedarf der Patientinnen und Patienten richtet. Psychische Gesundheit darf dabei nicht weniger wichtig als körperliche Gesundheit sein. Menschen mit mehreren Erkrankungen sollten nicht zwischen verschiedenen Institutionen und Zuständigkeiten hin- und hergeschickt werden. Eine besser vernetzte Versorgung kann darum sowohl für Betroffene als auch fürs Personal eine konkrete Verbesserung bringen. Darum unterstützt die SP die Fristerstreckung.

Der Rat stimmt dem Antrag des Stadtrats mit 97 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die Frist zur Erfüllung der am 6. November 2024 überwiesenen Motion GR Nr. 2023/563 von Dr. David Garcia Nuñez (AL) und Tanja Maag (AL) vom 6. Dezember 2023 betreffend Stadtspital Triemli, Aufbau einer somatopsychiatrischen Dual Station wird um zwölf Monate bis zum 6. November 2027 verlängert.

Mitteilung an den Stadtrat

521. 2025/210

Weisung vom 04.06.2025:

Postulat von Islam Alijaj und Carla Reinhard betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat, GR-Nr. 2022/442, von Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) vom 14. September 2022 betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird als erledigt abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2025/210, 2026/392, 2026/393 und 2026/394

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Patrick Stählin (GLP): Die Weisung GR Nr. 2025/210 hätten wir eigentlich letztes Jahr behandeln sollen, dann war jedoch ein Rechtsgeschäft noch hängig. Dieses hätte die Ausgestaltung der Massnahmen beeinflusst, weshalb die Weisung in der Kommission sistiert und erst dieses Jahr behandelt wurde. Aber von vorne: Die Weisung folgt auf das Postulat GR-Nr. 2022/442, mit dem SP und GLP verlangt haben, dass die Stadt Massnahmen ergreift, um falsch abgestellte E-Trottinets oder Zweirad-Mietfahrzeuge in den Griff zu bekommen. Die Geräte sind etwa um das Jahr 2018 herum in Form von gelben Velos in der Stadt aufgetaucht. Das Hauptziel des Postulats war, dass mobilitätseingeschränkte Personen das Trottoir ungehindert nutzen können. Im Bericht zeigt der Stadtrat auf, was in der Sache E-Mobilität bisher passiert ist. Im Jahr 2019 hat der Stadtrat eine Verordnung erlassen, die es ihm erlaubt, Anbieter*innen ab einer gewissen Anzahl Fahrzeuge einer Bewilligungspflicht zu unterstellen und dafür Gebühren zu verlangen. Mittlerweile gibt es Halte- und Parkverbotszonen, vor allem in der Innenstadt, die für Events angepasst werden können. Das bedeutet, dass man etwa während der Street Parade sein E-Trottinett nicht überall abstellen darf. Die Zonen sind für die Anbieter*innen verbindlich. Die Mikromobilität ist beliebt und hat auch in der städtischen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» einen grossen Stellenwert. Der Stadtrat will die innovative Mobilität vorantreiben, anerkennt aber auch, dass die Unfallzahlen bedenklich sind. Diese sind aber in den letzten zwei Jahren rückläufig, was eine gute Tendenz ist. Eine Massnahme im Bericht, die noch nicht umgesetzt wurde, ist die Beschränkung des Angebots. Nachdem das Rechtsgeschäft nun beendet ist, können die rechtlichen Grundlagen für eine Marktregulierung geschaffen werden. Somit kann die Anzahl der E-Trottinets und Anbieter*innen stark eingeschränkt werden. Heute stimmen wir nur über die

Kenntnisnahme des Berichts und Abschreibung des Postulats ab. Es gibt drei Begleitpostulate, die von den einreichenden Parteien vorgestellt werden. Die Kommissionsmehrheit empfiehlt die Kenntnisnahme des Berichts und Abschreibung des Postulats.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1:

Roman Mörgeli (SVP): *Die SVP-Fraktion nimmt den Bericht ablehnend zur Kenntnis. Wir reden das Problem nicht klein. Trottoirs und taktile Leitlinien müssen frei sein. Wer sein Fahrzeug so abstellt, dass andere behindert oder gefährdet werden, muss dafür geradestehen. Aber der Stadtrat zieht aus einem realen Problem die falsche Konsequenz. Anstatt die bestehenden Regeln konsequent durchzusetzen, will er die Anbieter und die Anzahl Fahrzeuge begrenzen und den Markt stärker staatlich steuern. Das lehnt die SVP ab. Es gibt bereits genug Regeln. Die Weisung sagt es: Auf dem Trottoir müssen mindestens eineinhalb Meter frei bleiben und taktile Leitlinien freigehalten werden. Ausserhalb von Abstellplätzen sind maximal zwei Fahrzeuge pro Gruppe erlaubt. Anbieter müssen falsch abgestellte Fahrzeuge entfernen und die Kosten dafür tragen. Zusätzlich gibt es Park- und Fahrverbotszonen, digitale Abstellzonen, Datenlieferpflichten, Sicherheitsvorgaben sowie Gebühren und Kautionen. Es fehlt also nicht an Regeln, es fehlt am konsequenten Vollzug. Genau da überzeugt der Bericht nicht. Wir erfahren nicht, wie viele Reklamationen es wirklich gibt, wie viele Fahrzeuge entfernt wurden, wie schnell Anbieter reagieren, wie viele Sanktionen verhängt und wie viele Kosten verrechnet wurden. Statt konkreter Zahlen gibt es nur vielfältige Rückmeldungen. Das reicht für uns nicht als Begründung für einen weiteren Eingriff in den Markt. Wir sind auch gegen Obergrenzen für Anbieter oder Fahrzeuge, weil diese kein einziges falsch abgestelltes Trotti verhindern. Ein E-Trottinett aus einer kleineren Flotte kann auch mitten auf einer Leitlinie liegen, während eine Obergrenze auch korrekte, zuverlässige Unternehmen treffen würde. Zudem riskiert man damit weniger Konkurrenz, höhere Preise, weniger Auswahl und weniger Innovation. Aus einem Vollzugsproblem entstünde so ein staatlich verwalteter Markt. Dazu kommt die Doppelrolle der Stadt. Private Anbieter stehen in Konkurrenz zum städtisch konzessionierten «Züri Velo». Die Stadt darf selbstverständlich Regeln für den öffentlichen Grund machen, aber sie soll nicht gleichzeitig Schiedsrichterin, Marktplanerin und Interessenvertreterin sein. Für alle Anbieter braucht es gleich lange Spiesse. Das Verwaltungsgericht hat am 18. Dezember 2025 entschieden, dass ein stationsloser Verleih als gesteigerter Gemeingebrauch gelten kann. Bewilligungsgebühren und eine Kautionspflicht sind zulässig. Das respektieren wir. Das Urteil bestätigt aber bloss die bestehenden Instrumente. Es ist kein Blankoscheck für Obergrenzen. Wir müssen zuerst die bestehenden Regeln konsequent vollziehen und die Wirkung mit Zahlen belegen. Der Weg für uns als SVP sieht folgendermassen aus: Erstens: Eigenverantwortung. Wer fährt und abstellt, trägt Verantwortung. Freiheit bedeutet keine Rücksichtslosigkeit. Zweitens: konsequente Kontrolle. Illegales Fahren auf dem Trottoir, zu zweit oder alkoholisiert fahren müssen konsequent geahndet werden. Das gilt übrigens auch für Velos. Bestehendes Recht muss für alle gleichermassen gelten. Drittens: das Verursacherprinzip. Falsch abgestellte Fahrzeuge müssen rasch entfernt werden. Die Kosten soll der Nutzer oder der jeweilige Anbieter zahlen, nicht der Steuerzahler. Viertens: unternehmerische Lösungen. Möglich sind zum Beispiel Abstellfotos, Hinweise in der App, Bonus- und Malussysteme oder rasche Umplatzierungen. Wo nötig, können gezielte Abstellflächen geprüft werden, aber ohne flächendeckenden Stationszwang und ohne Marktobergrenze. Für E-Trottinett-Abstellflächen dürfen keine bestehenden Auto-, Motorrad-, Gewerbe- oder Anwohnerparkplätze abgebaut werden. Fünftens: Transparenz. Wir wollen konkrete Zahlen zu Reklamationen, Reaktionszeiten, Entfernungskosten sowie Sanktionen und Problemstandorten. Erst brauchen wir Fakten, dann können wir über weitere Massnahmen entscheiden. Die Weisung zeigt auch, dass E-Trottinette vor allem Fusswege und Fahrten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ersetzen. Das Auto wird nur selten ersetzt. Darum darf die Mobilitätsstrategie nicht als Vorwand*

dienen, um den privaten Markt politisch zu ordnen. Das Postulat hat eine Prüfung und einen Schlussbericht verlangt. Dieser Bericht liegt vor. Wir lehnen seine Forderung nach einer stärkeren staatlichen Marktsteuerung ab. Es gibt aber keinen Grund, das Postulat weiter offenzuhalten. Darum beantragt die SVP-Fraktion, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen und der Abschreibung des Postulats zuzustimmen.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat GR Nr. 2026/392 (vergleiche Beschluss-Nr. 430/2026): Ich stelle das Begleitpostulat der SP und Grünen vor. Wie wir gehört haben, plant der Stadtrat, eine hybride Mikromobilitätsstrategie umzusetzen. Im Kreis 1 soll es ein stationsgebundenes System geben, ausserhalb des Kreis 1 ein Free-Floating-System. Die Pläne des Stadtrats sehen die Möglichkeit vor, Stationen bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt polyzentrisch auszubauen, zum Beispiel an Bahnhöfen. Darauf beschränkt sich das aber auch. SP und Grüne fordern mit dem Postulat, dass in der ganzen Stadt von Anfang an eine Stationsgebundenheit in der Mikromobilitätsstrategie umgesetzt wird. Wild abgestellte und den Weg versperrende E-Scooter sind nicht nur im Kreis 1 und an Bahnhöfen, sondern auch in den Quartieren ein grosses Ärgernis für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind. Insbesondere sind sie aber ein Problem für Menschen, die auf freie Trottoirs angewiesen sind, wie Menschen mit Behinderungen oder Leute, die mit Rollatoren, Kinderwagen oder ähnlichem unterwegs sind. Wenn in der gesamten Stadt ein stationsgebundenes System eingeführt wird, wie es andere Städte auch kennen, räumt das Trottoirs in der ganzen Stadt zuverlässig frei. Darum sind wir der Meinung, dass die Stationen analog zu den PubliBike-Stationen auf bisherigen Autoparkplätzen realisiert werden sollten, wo es möglich und sinnvoll ist. So können Konflikte zwischen E-Scootern und Fussgänger*innen auf dem Trottoir auf ein Minimum reduziert werden. Ein stationsgebundenes System halten wir auch darum für am sinnvollsten, weil es am wenigsten Verantwortung an die Betroffenen delegiert. Es ist das System, das am wenigsten auf Meldungen oder Reklamationen aus der Bevölkerung angewiesen ist, um den Weg versperrende Fahrzeuge zu entfernen. Wir finden, dass die Aufsicht über die Einhaltung der Regeln nicht bei jenen liegen sollte, die durch falsch abgestellte Geräte behindert werden. Ausserdem ist unserer Meinung nach eine flächendeckende Stationsgebundenheit in Zürich für Nutzer*innen einfach, weil die Regelung somit stadtweit einheitlich ist. Zusammenfassend begrüssen wir die Pläne des Stadtrats für die Stationsgebundenheit im Kreis 1, fordern aber, dass auch in allen anderen Quartieren ein dichtes Netz an Stationen geschaffen wird, damit die Fahrzeuge in Zukunft möglichst zuverlässig abgestellt werden und keine Hindernisse mehr darstellen.

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/392 und begründet diesen: Wir sind für Ordnung, Eigenverantwortung und einen vernünftigen Umgang mit dem öffentlichen Raum. Daher lohnt sich bei dieser Vorlage eine differenzierte Betrachtung. Stationslose Sharing-Fahrzeuge führen immer wieder zu Problemen. Falsch abgestellte Trottinets können Trottoirs blockieren und für Fussgänger und vor allem für Menschen mit Behinderungen zum Problem werden. Dieses Problem ist real. Ein stationsgebundenes System kann da durchaus Vorteile haben. Gerade in stark frequentierten Gebieten, bei Bahnhöfen oder in der Innenstadt können klar definierte Stationen für mehr Ordnung sorgen. Nutzer wissen, wo sie die Fahrzeuge abstellen müssen, wodurch der öffentliche Raum weniger chaotisch wird. Aber wir müssen aufpassen, dass wir aus einer sinnvollen Ergänzung kein starres System machen. Der Vorteil von Free-Floating ist die Flexibilität. Wenn wir diese komplett wegnehmen, verlieren wir einen Teil des Nutzens der Mikromobilität. Für uns ist daher entscheidend: Stationen dort, wo sie Sinn machen, aber nicht automatisch überall. Wir wollen keinen ideologischen Kampf zwischen Stationen und dem stationslosen System. Wir wollen eine pragmatische Verkehrspolitik. Wenn es in Gebieten Probleme gibt, soll die Stadt dort gezielt für Ordnung sorgen, aber wir müssen bestehende Regeln konsequent durchziehen. Unsere Linie ist klar: Mikromobilität ermöglichen, den öffentlichen Raum schützen und dort Stationen schaffen, wo sie einen Mehrwert bringen.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat GR Nr. 2026/393 (vergleiche Beschluss-Nr. 431/2026): Ich beginne mit einer Beobachtung, die mich in der Kommissionsberatung beschäftigt hat. Wir besprechen hier eine Marktregulierung, die grundlegende Weichen stellt: Wie viele Anbieter darf es geben, wie viele Fahrzeuge? Free-Floating oder stationsbasierte Vermietung? Beurteilt wird dies aufgrund der Frage, ob diese Fahrzeuge Autofahrten oder Fusswege und ÖV-Fahrten ersetzen. Im ersten Fall sind sie Teil der Verkehrswende. Im zweiten Fall sind sie ein zusätzliches motorisiertes Angebot, das den öffentlichen Raum belastet, ohne dass dem ein ökologischer oder verkehrspolitischer Nutzen gegenübersteht. Was antwortet die Verwaltung auf die Frage nach dem Anteil der ersetzten Autofahrten? Für die Stadt Zürich liegen keine aktuellen Zahlen vor. Die verfügbaren Studien seien mehrere Jahre alt und angesichts der rasanten Marktentwicklung möglicherweise nicht mehr gültig. Das ist keine Kritik an der Verwaltung und ihrer ehrlichen Antwort. Es bedeutet aber, dass wir über Hybridsysteme, Stationen und Free-Floating, Stationsdichte und Flottengrössen entscheiden, während die zentrale Wirkungsfrage unbeantwortet bleibt. Dabei gibt es Daten. Jedes einzelne dieser Fahrzeuge sendet permanent seine Position. Jede Fahrt wird mitsamt Ziel, Start, Dauer und Tageszeit erfasst. Es gibt kaum Verkehrsträger in der Stadt, über die mehr Daten vorliegen. Zum Teil ist es sogar das Geschäftsmodell dieser Firmen, Daten über die Nutzung der Fahrzeuge zu sammeln. Die Stadt bekommt die Daten zu Kontroll- und Planungszwecken, darf sie aber nur beschränkt nutzen, weil die Daten den Bewilligungsinhabenden gehören. Die Datenweitergabe und -veröffentlichung sind durch die Vereinbarungen ausdrücklich ausgeschlossen. Das wollen wir ändern: Erstens sollen die Bewilligungsinhabenden der Stadt umfassende und unentgeltliche Nutzungsrechte an den Bewegungs- und Nutzungsdaten einräumen. Dies umfasst die eigene Auswertung durch die Stadt und die Weitergabe an die unabhängige Forschung, ohne dass es dafür im Einzelfall die Zustimmung der Anbieterfirma braucht. Zweitens sollen Daten, die keine Rückschlüsse auf Personen zulassen, bspw. in aggregierter Form unter offener Lizenz auf dem Open Data Portal der Stadt Zürich veröffentlicht werden und so Journalist*innen und anderen Interessierten eigene Analysen ermöglichen. Warum ist das gerechtfertigt? Die Firmen betreiben ihr Geschäft auf öffentlichem Grund. Dafür zahlen sie eine Gebühr, was richtig ist. Aber die Gegenleistung für die Nutzung des öffentlichen Guts muss nicht nur aus Geld bestehen. Wer den öffentlichen Raum bewirtschaftet, produziert auch Wissen über diesen Raum. Dieses Wissen gehört der Öffentlichkeit. Es geht hier nicht um Betriebsgeheimnisse, Preismodelle oder Kundendaten, sondern um die Frage, wie sich Menschen in der Stadt bewegen. Das ist eine öffentliche Frage. Die Publikation als Open Data ist keine neue Erfindung, sondern die Fortsetzung einer bestehenden städtischen Praxis. Sharing-Zonen sind heute schon publiziert, PubliBike stellt ausgewählte Rohdaten und Schnittstellen unentgeltlich zur Verfügung, die über städtische Portale unter offener Lizenz veröffentlicht werden können. Es ist schwer zu begründen, warum ausgerechnet das Angebot davon ausgenommen sein soll, das den öffentlichen Raum am stärksten beansprucht. Veröffentlicht werden ausschliesslich Daten ohne Personenbezug in aggregierter Form. Das Postulat ist ein Prüfauftrag. Die konkrete Ausgestaltung, namentlich Anforderungen an den kantonalen Informations- und Datenschutz, klärt die Verwaltung. Wir schreiben keine Lösung vor, sondern eine Richtung. Auch für den Gemeinderat sind diese Informationen von Interesse. Wir werden in einigen Jahren über die Verlängerung der Bewilligung befinden. Dann werden wir wissen wollen, was die Regulierung bewirkt hat. Wenn wir die Datengrundlage jetzt nicht schaffen, stehen wir dann am selben Ort wie heute und beschliessen erneut ins Blaue hinaus. Das Zeitfenster für die Ausschreibung ist diesen Herbst. Danach ist es fünf Jahre lang geschlossen.

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/393 und begründet diesen: Wir von der SVP sind nicht gegen Digitalisierung und auch nicht gegen moderne Verkehrsdaten. Im Gegenteil: Wenn wir Verkehrspolitik sinnvoll und zielgerichtet machen wollen, müssen wir auch wissen, wie

sich Menschen im Stadtgebiet bewegen. Dafür können Nutzungsdaten wertvoll sein, aber wir müssen auch da verhältnismässig bleiben. Es darf nicht nach dem Prinzip funktionieren: Je mehr Daten wir bekommen, desto besser. Entscheidend ist für uns, welche Daten die Stadt tatsächlich braucht, für welchen Zweck und wie mit diesen Daten umgegangen wird. Wenn aggregierte oder anonymisierte Daten für die Verkehrsplanung nötig sind, soll die Stadt diese selbstverständlich nutzen können. Wir wollen aber keine unnötige Datensammlung und keine unklaren Kompetenzen. Wir sind darum für klare Regeln und Transparenz. Die Anbieter sollen ihre Verantwortung wahrnehmen und die Stadt soll die Daten erhalten, die sie für ihre Aufgaben braucht. Wir müssen immer zwischen Nutzen und Eingriff abwägen. Das gilt genauso bei der Regulierung der Fahrzeuge: Klare Regeln, klare Verantwortung und Verhältnismässigkeit statt pauschaler Forderungen. Wir wollen eine moderne Verkehrspolitik, aber modern heisst für uns nicht, möglichst viele Daten zu sammeln, sondern dass man Technologie sinnvoll einsetzt.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat GR Nr. 2026/394 (vergleiche Beschluss-Nr. 432/2026): Falsch abgestellte Velos und Trottinets sind gemäss der Befragung der Städtekonferenz Mobilität (SKM) das grösste verkehrsbezogene Ärgernis der Zürcher Bevölkerung. Das steht nicht in unserem Postulat, sondern in der Weisung des Stadtrats. Der Stadtrat schreibt im Bericht, die bisherigen Massnahmen hätten die Lage zwar verbessert, aber keinesfalls auf einen befriedigenden Stand gebracht. Schauen wir uns an, wie die Massnahmen heute durchgesetzt werden. Ein Fahrzeug steht falsch und fällt der Stadt durch Kontrollgänge oder Reklamationen auf. Sie fordert den Anbieter auf, es zu entfernen. Der Anbieter hat dafür 24 Stunden Zeit. Die Firmen halten diese Frist gemäss Verwaltung gut ein. Sie tun also, was von ihnen verlangt wird. Trotzdem ist das Problem nicht gelöst, weil die Frist selber das Problem ist. Ein Trottinett, das 24 Stunden quer über dem Trottoir liegt, blockiert für eine Person im Rollstuhl, für eine blinde Person oder für jemanden mit Kinderwagen 24 Stunden lang den Weg. Ob der Anbieter die Frist einhält, interessiert die betroffene Person nicht. Sie muss auf die Fahrbahn ausweichen oder das Hindernis wegstellen. Der Massstab kann also nicht die Reaktionszeit der Anbieter sein. Der Massstab muss die tatsächliche Freihaltung der Fussverkehrsflächen sein. Das Postulat verlangt erstens einen systematischen, dauerhaft eingerichteten Entfernungsdienst. Wir meinen nicht anlassbezogene Kontrollgänge, sondern eine Struktur, wo falsch abgestellte Fahrzeuge unmittelbar und ohne Fristsetzung entfernt werden. Ausserdem soll man falsch parkierte Fahrzeuge über eine Plattform wie «Züri wie neu» niederschwellig melden können. Auch das ist keine neue Erfindung. Die Stadt zieht bereits heute Fahrzeuge ein, wenn sie den Verkehr behindern. Wir verlangen, dass daraus ein Regelbetrieb wird. Zweitens sollen die Kosten vollständig den Bewilligungsinhabenden angelastet werden, entweder pro entferntes Fahrzeug oder als anteilmässige Umlage der Jahreskosten im Verhältnis zu den pro Anbieter entfernten Fahrzeugen. Für die Stadt ist das kostenneutral. Wir verlangen kein zusätzliches Geld vom Steuerzahler. Wir verlangen, dass diejenigen bezahlen, die den öffentlichen Grund kommerziell nutzen und die Unordnung verursachen. Das Modell setzt dort einen wirtschaftlichen Anreiz, wo er hingehört. Die Anbieter können nämlich etwas tun, was die Stadt nicht kann. Sie kennen ihre Kundinnen und Kunden und können die Entfernungskosten weiterverrechnen. Ein Anbieter kann korrektes Abstellen mit Boni belohnen oder notorische Falschparkierer von seinem Dienst ausschliessen. Er hat eine App, Zahlungsdaten und die Vertragsbeziehung. Alle Anbieter verlangen von den Nutzenden auch ein Foto des abgestellten Fahrzeugs. Damit können sie nachvollziehen, ob das Fahrzeug wirklich von dieser Person falsch abgestellt wurde oder ob übermütige Jugendliche es nachträglich verschoben haben. Die Stadt hat das alles nicht. Sie kann heute praktisch keine Bussen ausstellen. Der Stadtrat schreibt selber, dass eine Verzeigung nur dann möglich ist, wenn die fehlbare Person direkt bei der Widerhandlung beobachtet wird. Eine Sanktionierung der Nutzenden über den staatlichen Weg funktioniert also nicht, über den Vertragsweg aber schon. Wir müssen die Verantwortung dorthin verlagern, wo sie wirkt. Die Verwaltung

schreibt, das konsequente Vorgehen bei der Veloordnung habe zu einer besseren Regelbefolgung geführt. Einzelne Firmen hätten mit Fusspatrouillen reagiert, die falsch abgestellte Fahrzeuge wieder korrekt hinstellen. Das ist genau der Mechanismus, den wir wollen. Er wirkt heute schon, ist aber noch zu klein dimensioniert. Zuletzt verlangen wir, dass diese Anforderungen in den Bewilligungsaufgaben und der Ausschreibung verankert werden. Das ist der Grund für die Dringlichkeit. Die Ausschreibung ist im Herbst, der Neustart im Frühling 2027. Danach sind die Anbieter für drei bis fünf Jahre gebunden. Wer das jetzt nicht in die Auflage schreibt, schreibt fünf Jahre lang nichts fest.

Martina Zürcher (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2026/394 und begründet diesen: Es gibt bereits geltende Bestimmungen, das wurde mehrfach erwähnt. Die Stadt hat auch schon reagiert und verschiedene Massnahmen ergriffen, das hat der Postulant erläutert. Auch die Anbieter haben reagiert. Ich habe vor ein paar Wochen im Quartier gehört, dass Teenager im Nachhinein zu ihrer Abbuchung für die E-Trottinett-Fahrt eine Busse von 40 Franken aufgebrummt bekamen, weil sie das Trotti nicht mit anderthalb Metern Abstand hingestellt hatten. Ich vermute, die beiden sind entweder das letzte Mal mit einem E-Trotti gefahren oder sie stellen es beim nächsten Mal richtig hin. So oder so hat es gewirkt, denn für einen Teenager ist das eine sehr teure Fahrt. Wegen den schon ergriffenen Massnahmen braucht es auch keinen eigenen Entfernungsdienst der Stadt – es sei denn, dieser würde auch alle illegalen Abstimmungsbanner und Velos, die im Sommer die Brücken vollparkieren, entfernen. Aber Spass beiseite: Dieses Postulat geht einfach zu weit. Es wird bereits gehandelt und es kommt sogar noch mehr. Das Postulat ist unnötig.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Wir tragen das Anliegen des Postulats grundsätzlich mit. Die in der Weisung skizzierte Beschränkung auf den Kreis 1 greift zu kurz, denn die Trottoirs werden auch am Lochergut, am Bahnhof Altstetten und in Oerlikon blockiert. Wir schlagen aber vor, den Begriff «auf dem gesamten Stadtgebiet» durch «stadtweit an dichtgenutzten Orten» zu ersetzen. Ausserdem wollen wir den Satz «Das Stationsnetz soll in der ganzen Stadt hinreichend dicht sein.» streichen. Dafür gibt es sachliche Gründe. Der erste ist der Flächenverbrauch. Wenn wir ein Stationsnetz wollen, das flächendeckend genügend dicht ist, braucht es alle 100 Meter und an jeder grösseren Kreuzung eine Station. Die Flächen sind dann für diesen einen Zweck reserviert, unabhängig davon, ob tatsächlich eine Nachfrage besteht. Wir verlangen zu Recht Flächen für Velos, für Bäume, für den Aufenthalt und für breitere Trottoirs. Es wäre widersprüchlich, gleichzeitig in Quartieren mit geringer Nachfrage Flächen für fast leere Sharingstationen zu binden. Der zweite Grund ist technischer Natur. Die Positionierung ist im dicht bebauten Stadtgebiet nur auf etwa 10 Meter genau. Es lässt sich technisch also nicht durchsetzen, dass ein Fahrzeug in der Station steht und nicht daneben. Wer sich heute nicht an die Regeln hält, wird das auch neben der Station nicht tun. Der ordnende Effekt von Stationen ist real, aber er entsteht dort, wo viele Fahrzeuge stehen und Stationen an naheliegenden Orten angeboten werden. Dort, wo kaum Fahrzeuge stehen, entsteht dieser ordnende Effekt nicht. Darum wollen wir eine Ausdehnung über den Kreis 1 hinaus an zentrale, dichtgenutzte Orte, aber eben nicht flächendeckend. Damit bleibt der Kern des Postulats erhalten und es wird gleichzeitig umsetzbar. Zum Bericht selber habe ich drei Bemerkungen. Erstens ist diese Marktregulierung überfällig und wir begrüssen sie. Seit dem Jahr 2017 gilt in der Stadt praktisch, dass jede Bewilligung erteilt wird, die die Voraussetzungen erfüllt. STR Karin Rykart hat in der Kommission gesagt, dass sich mit dem aktuellen Regime die Zahl der Fahrzeuge nicht beschränken lasse. Das Ergebnis sind heute 7500 Fahrzeuge auf städtischem Raum. Die Reduktion auf 3000 Fahrzeuge ist der richtige Schritt. Wir bedauern, dass es neun Jahre gedauert hat und dass die Stadt zwei Jahre auf einen Gerichtsentscheid warten musste, um überhaupt handeln zu

können. Zweitens gehören Arbeitsbedingungen in die Zuschlagskriterien. Die Verwaltung sagt, es lägen bisher keine Hinweise auf schlechte Arbeitsbedingungen vor. Das mag sein, aber das Kriterium wird nicht überflüssig, nur weil bisher niemand negativ aufgefallen ist. Wer den öffentlichen Grund bewirtschaftet, soll anständige Arbeitsbedingungen nachweisen. Die Redistribution und der Unterhalt dieser Flotten sind körperliche Arbeit, die oft prekär organisiert ist. Wir erwarten, dass der Stadtrat das aufnimmt. Drittens ist Mikromobilität nicht per se Teil der Verkehrswende, sondern nur dann, wenn sie Autofahrten ersetzt. Wenn sie in erster Linie Fusswege und ÖV-Fahrten ersetzt, ist sie ein zusätzliches motorisiertes Angebot mit mehr Flächenverbrauch. Der Nutzen für die städtischen Ziele ist in diesem Fall dahin. Nach heutigem Wissensstand deutet vieles auf letzteres hin. Sicher wissen wir es nicht. Genau darum ist die Analyse der Nutzungsdaten keine akademische Übung, sondern die Voraussetzung dafür, dass wir die Regulierung in ein paar Jahren beurteilen können. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis und stimmen der Abschreibung des Postulats zu. Die offenen Punkte verfolgen wir mit Begleitpostulaten weiter. Zuletzt eine Replik an die FDP: Den Entfernungsdienst gibt es bereits. Er heisst Veloordnung und entfernt die Velos, die die Brücken vollparkieren.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgende Textänderungsanträge zu den Postulaten GR Nrn. 2026/393 und 2026/394: Wir Grünen stehen der Entwicklung bei den E-Scootern in der Stadt Zürich sehr kritisch gegenüber. Am Anfang hat man noch gehofft, dass sie Autofahrten ersetzen würden, aber wie der Bericht des Stadtrats festhält, ist das nicht der Fall. Heute geht es vor allem darum, dass sie an unmöglichen Orten im Weg stehen. Wir Grünen sind klar der Meinung, dass es eine Regulierung braucht. Wir finden, der Stadtrat geht in die richtige Richtung, indem er die Anzahl der Trottinets stark reduziert und in der Innenstadt und am Bahnhof eine standortgebundene Lösung schafft. Wir finden aber auch, dass die Trottis nicht nur in der Innenstadt und an Bahnhöfen ein Problem darstellen, sondern auch in vielen anderen Stadtteilen und Quartieren. Auch dort braucht es rasch standortbasierte Lösungen. Deshalb haben wir zusammen mit der SP unser Begleitpostulat eingereicht. Zum Postulat GR Nr. 2026/393: Politik und Forschung sind auf eine gute Datenbasis angewiesen. Darum ergibt es für uns Grüne absolut Sinn, dass die erfassten Daten anonymisiert der Forschung, der Stadt und der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Wir möchten aber betonen, dass wir nicht dafür sind, möglichst viele Daten zu sammeln, sondern nur so viele, wie es tatsächlich braucht, um die Nutzung der E-Trottis und anderer Leihfahrzeuge sowie die Auslastung der Stationen in der Stadt Zürich besser zu verstehen. Wir stellen darum einen Textänderungsantrag. Wir möchten, dass in der Stadt Zürich grundsätzlich alle Anbieter*innen von Leihfahrzeugen verpflichtet werden, ihre Daten zu teilen. Wir schlagen deshalb vor, die Formulierung «den stationslosen Fahrzeugverleih» zu streichen und durch «Sharing-Angebote der Mikromobilität» zu ersetzen. Das Postulat GR Nr. 2026/394 der AL ist im Grundsatz eine gute Ergänzung zu unserem Begleitpostulat zu den stationsgebundenen Trottis. Wir sind der Ansicht, dass jedes Leihfahrzeug ein Hindernis darstellen kann, und schlagen deshalb vor, das Wort «stationslos» aus dem Postulatstext zu streichen. Ich betone noch einmal, dass es uns Grünen wirklich darum geht, dass die E-Scooter kein Hindernis auf den Trottoirs darstellen. Dies betrifft nicht nur die Menschen in der Innenstadt und am Bahnhof, sondern auch jene in den Quartieren. Auch dort gibt es Orte, an denen sich viele Menschen treffen. Auch dort fordern wir eine standortgebundene Lösung. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis und unterstützen die Textänderung der AL.

Patrick Stählin (GLP): Ich komme zur Meinung der GLP. Wir unterstützen natürlich die Kenntnisnahme des Berichts und die Abschreibung. Wir sind froh, dass das Postulat, das von uns initiiert wurde, bereits Wirkung zeigt. Der Stadtrat hat das Problem erkannt und zeigt auf, wie er darauf reagieren will. Leider ist er in den entscheidenden Punkten zu wenig konsequent. Die Unfallzahlen sinken zwar, aber um von einer Trend-

umkehr zu sprechen, ist es zu früh. Das Hauptproblem ist die Abstellproblematik, die eigentliche Kernforderung des Postulats. Wie Michael Schmid (AL) in seinem Votum gesagt hat, ist dies das grösste Ärgernis im Verkehr der Stadt Zürich. Das hat nicht die Verwaltung geschrieben, sondern ist aus dem Bericht des Forschungsinstituts gfs.bern zitiert. Darum werden wir das Postulat GR Nr. 2026/394 der AL unterstützen. Wir denken zwar, dass die Reduktion des Angebots sowie die Stationsgebundenheit in der Kernzone zu einer grossen Verbesserung führen wird, aber es geht darum, das Kernproblem zu lösen und die Kosten verursachergerecht zu verteilen. Im Postulat GR Nr. 2026/393 fordern wir zusammen mit der AL, dass die Daten der Stadt Zürich wie auch der Forschung zur Verfügung gestellt werden. Damit können Verstösse, Versorgungslücken und Nutzen aufgeschlüsselt werden. Wir hoffen, dass wir in den nächsten Jahren eine solide Datenbasis aufbauen und zur Forschung in diesem Bereich zumindest beitragen können. Beim Postulat GR Nr. 2026/392 von SP und Grünen zeichnet sich ein Muster ab: Gute Vorschläge der Stadt werden mit gut gemeinten Postulaten kaputtgemacht. Mikromobilität ersetzt die letzte Meile und nicht das Auto oder den ÖV. Das zeigt der Bericht des Bundesamts für Strassen (ASTRA), auf den in der Weisung verwiesen wird. Wenn man überall Stationen bauen muss, wird diese letzte Meile verunmöglicht. Das führt dazu, dass die Leute das Angebot nicht mehr nutzen, was sich bei «Züri Velo» zeigt. Wenn ich richtig gerechnet habe, ergibt sich aus der Medienmitteilung von vor zwei Wochen, dass knapp zweimal pro Tag ein Velo ausgeliehen wird. Das gönne ich zwar den Personen, die von der Stadt ein subventioniertes Velo bekommen, aber es zeigt, dass die stationsgebundenen Angebote weniger oder gar nicht genutzt werden. Auch mit der Textänderung der AL geht uns das Postulat ein bisschen zu weit.

Reis Luzhnica (SP): E-Trottis sind seit einigen Jahren ein Teil von Zürich. Es hat mit den ominösen O-Bikes angefangen und mittlerweile wurde das Angebot massiv ausgeweitet. Genau das ist vermutlich das Problem: Es wurde zu grosszügig ausgeweitet und zu wenig reguliert. Viele Menschen sehen die Trottis als praktische, platzsparende Ergänzung zum ÖV, gerade für die letzten paar Meter vom Bahnhof oder von der Haltestelle bis zum Ziel. Richtig eingesetzt können sie kurze Autofahrten ersetzen und das städtische Mobilitätsangebot vor allem in den Aussenquartieren sinnvoll ergänzen. Gleichzeitig wissen wir alle, dass die E-Trottis sehr störend sein können. Das gilt teilweise sogar für die Nutzerinnen und Nutzer selbst, wenn Trottis irgendwo herumstehen oder herumliegen und nicht richtig abgestellt oder benutzt werden. Problematisch wird es aber vor allem dann, wenn sie quer auf dem Trottoir stehen, vor Hauseingängen oder an Haltestellen abgestellt werden. Was für die einen vielleicht nur ärgerlich ist, ist für Menschen im Rollstuhl, mit dem Rollator oder mit dem Kinderwagen ein fast unüberwindbares Hindernis. Vor allem für Menschen im Rollstuhl, die dann Umwege fahren müssen, ist das ein grosses Problem, weil sie sich dadurch nicht mehr selbstständig oder nur eingeschränkt in der Stadt bewegen können. Deshalb braucht es Regeln, die auch tatsächlich funktionieren. Das bisherige System hat nicht funktioniert. Es genügt nicht, einfach ein Foto als Nachweis einzuschicken, wenn auf diesem Foto vielleicht gar kein Trotti oder ein anderes Fahrzeug zu sehen ist und das System es trotzdem akzeptiert. Auch die erwähnte Frist von 24 Stunden ist meiner Meinung nach viel zu lang. Der Stadtrat schlägt nun Regulierungen vor, die in die richtige Richtung gehen. Das Verwaltungsgericht hat entschieden, dass die Nutzung des öffentlichen Raums bewilligungs- und gebührenpflichtig ist. Deshalb will die Stadt die Anzahl der Anbieter und der Trottis begrenzen, von heute fast 8000 Fahrzeuge auf 3000 Fahrzeuge. Weniger Anbieter und weniger Fahrzeuge bedeuten, dass Kontrollen einfacher werden und Probleme konsequenter bekämpft werden können. Es gibt Argumente für und gegen das vorgeschlagene Modell. Deshalb haben wir das von Anna Graff (SP) vorgestellte Begleitpostulat eingereicht, und deshalb wurden weitere Begleitpostulate eingereicht. Entscheidend wird sein, wie die Ausschreibung bezüglich Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit konk-

ret aussehen wird. Die Anbieter müssen nachweisen, dass ihre Fahrzeuge korrekt abgestellt und Mängel rasch behoben werden. Bei wiederholten Verstössen folgen Sanktionen. Es braucht aber nicht nur für die Endnutzenden Sanktionen, sondern auch für die Anbieter. Diese sollen bei Verfehlungen in der nächsten Ausschreibung nicht mehr berücksichtigt werden. Das ist meiner Meinung nach der grösste Hebel, denn auch in einem standortgebundenen System kann ein Trotti falsch abgestellt werden. Je nach Genauigkeit des GPS kann ein Trotti 15 bis 20 Meter von der Station entfernt abgestellt werden und die Ausleihe trotzdem als abgeschlossen gelten. Deshalb unterstützen wir auch die Begleitpostulate. Zu den Arbeitsbedingungen der Angestellten wurde gesagt, die Stadt wisse nichts von Verstössen. Aber wie Michael Schmid (AL) bereits sagte, heisst die Tatsache, dass man davon keine Kenntnis hat, nicht, dass man dies nicht überprüfen und als Kriterium festlegen muss. Aus all diesen Gründen können wir dem Antrag und den Begleitpostulaten zustimmen. Die Textänderung nehmen wir nicht an.

Karin Weyermann (Die Mitte): Die Die Mitte nimmt den Bericht selbstverständlich zur Kenntnis und dankt dem Stadtrat für die Ausführungen. Wir haben schon länger erkannt, dass die überall herumliegenden Trottinets ein störender Faktor sind und haben dazu auch Vorstösse eingereicht. Wir stellen fest, dass die im Bericht aufgeführten Stossrichtungen grundsätzlich als zielführend erachtet werden, auch wenn sie selbstverständlich noch nicht der Weisheit letzter Schluss sind und man erst Erfahrungen damit sammeln muss. Eine Begrenzung finden wir im konkreten Fall sinnvoll. Ein Problem ist, dass PubliBike derzeit nicht besonders stark genutzt wird. Es scheint aber, als würde mit dieser Weisung ein Schutz für PubliBike angestrebt, indem die privaten Veloflotten stark eingeschränkt werden. Damit sind wir nicht einverstanden. Wir sind der Meinung, dass der Wettbewerb spielen soll und dass die Stationsgebundenheit bei den Velos ein Problem sein kann. Damit komme ich zum ersten Vorstoss der SP, den wir ablehnen, weil wir eine flächendeckende Stationsgebundenheit nicht als zielführend erachten. Wir sehen zwar die Problematik der frei herumstehenden Trottinets und Velos, wollen aber, dass das Angebot auch in den Aussenquartieren attraktiv bleibt. Dieses Angebot ersetzt vor allem den Fussgänger- und teilweise den ÖV-Verkehr. Es bräuchte überall Stationen, damit das Angebot den Nutzenden weiterhin einen Vorteil bringt. Das wiederum verbraucht viel Fläche, womit die E-Trottis am Schluss wieder überall stehen. Die Textänderung der AL hätten wir begrüsst. Aber auch damit hätten wir den Vorstoss nicht annehmen können, weil er explizit fordert, dass für die Stationen Autoparkplätze umgenutzt werden. Wie sind der Meinung, dass es Bereiche gibt, in denen Stationen auch an anderen Orten eingerichtet werden können. Die Frage, ob dicht genutzte Orte zwingend Bahnhöfe oder die Innenstadt sein müssen, oder ob man diese Definition auf nutzungsintensive Bereiche ausserhalb der Innenstadt oder fern von Bahnhöfen ausweiten kann, wie es sich die AL wünscht, wollen wir dem Stadtrat mit auf den Weg geben. Die Datensammlung unterstützen wir selbstverständlich. Daraus lassen sich zahlreiche Erkenntnisse gewinnen und die Stadt kann sich dadurch weiterentwickeln. Den Vorstoss der AL lehnen wir ebenfalls ab, auch wenn wir die Stossrichtung nachvollziehen können. Auch wir wünschen uns, dass herumliegende Trottinets besser kontrolliert und schneller entfernt werden. Der Vorstoss geht uns insgesamt aber zu weit. Wir wollen nicht noch mehr Regulierung in diesem Bereich und eine aufgeblähte. Wir wollen Lösungen, die funktionieren, damit die E-Trottis gar nicht erst herumliegen, sondern von den Nutzenden von Anfang an korrekt abgestellt werden. Es wurde bereits erwähnt, welche Optionen es gibt und heute schon zum Einsatz kommen. Für die Trottis, die von Jugendlichen oder anderen rücksichtslosen Menschen umgeworfen und in den Weg gestellt werden, braucht es eine andere Reaktion. Diese muss der Betreiber einsammeln. Die Vorstösse der SP und der AL lehnen wir ab, dem Vorstoss zu den Daten stimmen wir sehr gern zu.

Martina Zürcher (FDP): Dieser Bereich war, anders als es Reis Luzhnica (SP) darstellt, bislang nicht unreguliert. Es gibt bereits hohe Gebühren für die Anbieter und Vorgaben

für Fahr- und Parkierungsverbotszonen, die die Anbieter umsetzen müssen. In den letzten Monaten lagen deutlich weniger Trottinetts herum, als das noch vor zwei bis drei Jahren der Fall war. Die Massnahmen, die sowohl von der Stadt als auch von den Anbietern selbst bislang umgesetzt wurden, wirken bereits. Das bedeutet nicht, dass alles perfekt ist, aber es ist deutlich besser geworden. Der Stadtrat plant weitere Massnahmen, über die er uns in der Kommission informiert hat. Einige davon sind im Sinn unserer Fraktion, andere nicht. Wir begrüssen, dass man – wie es andere Städte auch haben – in der City auf Stationen setzt, das Free-Floating in den Aussenquartieren aber beibehält. Dort, wo es viele Fahrzeuge hat, sollen Stationen eingerichtet werden. So wirkt man auch dem Problem entgegen, dass die Schneeräumung rund um Bahnhöfe nicht richtig funktioniert, wenn überall Trottinetts stehen. Was wir hingegen sehr schlecht finden, ist der künstliche Protektionismus zugunsten von PubliBike. Wie Karin Weyerermann (Die Mitte) erwähnt hat, will der Stadtrat den Anteil an Velos der übrigen Anbieter beschränken und zugleich die Gesamtzahl der Fahrzeuge stark deckeln. Bei PubliBike hiess es zu Beginn, man brauche nur den Platz für die Stationen. Der Rest koste die Stadt nichts. Dann kamen die indirekten und direkten Forderungen nach Steuergeldern. Sie erinnern sich an die Weisung GR Nr. 2023/472, in der die Mehrheit des Rats direkte Subventionen von einmalig 6 Millionen Franken und danach jährlich 1 Million Franken gesprochen hat. Dazu kommen weitere indirekte Subventionen. Ein Grossteil der Fahrten bei PubliBike entfällt auf sogenannte Business-Abos, vor allem von Studierenden verschiedener Hochschulen. Sie tragen diese Kosten teilweise über ihre Semestergebühren, womit wieder die öffentliche Hand dahintersteht. Sobald die Subventionen für PubliBike unter Dach und Fach waren, wurde das Unternehmen an einen ausländischen Investor verkauft. Nun will der Stadtrat das zusätzlich künstlich schützen. Das finden wir nicht nachvollziehbar. Trotzdem nehmen wir den Bericht so zur Kenntnis. Zum Vorstoss, der überall Stationen einrichten will, wurde in der Kommission klar dargelegt, dass das Modell der Mikromobilität nicht mehr funktioniert, wenn es ausschliesslich feste Stationen gibt. Das zeigt sich auch in anderen europäischen Städten. Liebe Grüne und SP, habt doch den Mut, es direkt zu verbieten, anstatt es auf Umwegen zu tun. Beim Votum von Anna Graff (SP) hat man gemerkt, dass sie im Kreis 5 wohnt, der vorwiegend flach ist. Ich vertrete den Kreis 10 mit starken Hanglagen. Die Leute nutzen die Trotti, wenn sie mit dem ÖV oben oder unten am Hang ankommen, um den Rest der Strecke zu fahren. Da nützt eine Station wenig, denn sie bringt die Leute nicht nach Hause. Wir Liberalen sind offen für neue Mobilitätsformen. Wir haben die bereits umgesetzten Massnahmen zur Kenntnis genommen, die teilweise schon eine grosse Wirkung erzielt haben, und warten die weiteren Massnahmen des Stadtrats ab. Deshalb lehnen wir diesen Vorstoss ab. Den Vorstoss zu den Nutzungsdaten unterstützen wir, weil man mit den Daten auch Lücken im ÖV-Netz erkennen kann. Den letzten Vorstoss lehnen wir ebenfalls ab.

Michael Schmid (AL) ist mit den Textänderungen zu den Postulaten GR Nrn. 2026/393 und 2026/394 einverstanden: Die beiden Textänderungen nehmen wir an. Patrick Stählin (GLP), wenn die letzte Meile nicht zu Fuss, sondern mit dem E-Trotti zurückgelegt wird, findet die ökologische Verkehrswende gar nicht wirklich statt. Bei der Einschränkung der Anzahl Velos finde ich es auch nicht besonders sinnvoll, PubliBike einen Vorrang einzuräumen. Ich unterstütze es trotzdem, allerdings aus einem anderen Grund: Leihvelos benötigen etwa zwei- bis dreimal so viel Platz wie ein Leih-E-Trotti, wodurch die Beanspruchung des öffentlichen Grunds noch stärker ins Gewicht fällt. Das liesse sich allenfalls über eine Gebührenregelung oder eben eine Beschränkung der Anzahl lösen. Ich bedauere sehr, dass unsere Textänderung zur Stationsgebundenheit nicht durchgekommen ist. Ich denke, genau das wäre es, was es braucht. Dort, wo die Fahrzeuge stark im Weg stehen, hätten wir ausserhalb des Kreis 1 Stationen einrichten können, und die letzte Meile hätte damit durchaus abgedeckt werden können. Wer in einem schlecht mit dem ÖV erschlossenen Quartier wohnt, könnte sein E-Trotti an einer zentralen ÖV-Station ausleihen, es aber zu Hause dort abstellen, wo es niemandem im Weg

steht. Ich bedaure sehr, dass hier kein Kompromiss zustande kam. Die Die Mitte und die FDP habe ich nicht ganz verstanden. Was die Anbieter schon machen, reicht ihnen aus. Meine Grundhaltung ist, dass es weiterhin zu wenig ist, dass es nach wie vor ein Ärgernis bleibt und dass es weitere Massnahmen braucht. Von eurer Seite habe ich dazu bisher wenige Anregungen erhalten, um eigene Ideen einzubringen oder andere Ideen weiterzuentwickeln. Ich hoffe, der Stadtrat kann aus dem, was wir hier besprochen haben, einiges für eine sinnvolle Ausschreibung diesen Herbst mitnehmen.

Michele Romagnolo (SVP): Die Problematik von wild abgestellten E-Trottinets ist schon lange bekannt. Wir haben mehrfach politische Vorstösse dazu eingereicht und auf die Missstände hingewiesen. Der Rat hat die Anliegen bisher aber immer abgelehnt oder nicht unterstützt. Umso bemerkenswerter ist es, dass das Thema auf der linken Seite immer stärker aufgegriffen wird und plötzlich Bewegung in die Sache kommt. Wir begrüssen es, wenn der Staat endlich bereit ist, das Problem zu lösen. Die Lösung darf aber nicht auf Kosten bestehender Parkplätze gehen. Wenn feste Stationen geschaffen werden sollen, ist es nicht akzeptabel, dafür einfach Parkplätze des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu opfern. Damit wird man das Problem bloss auf eine andere Bevölkerungsgruppe verschieben, nämlich auf Anwohnerinnen und Anwohner, das lokale Gewerbe sowie Besucherinnen und Besucher, die schon heute mit erheblichem Parkdruck kämpfen. Die Stadt muss deshalb zuerst prüfen, welche bestehenden öffentlichen Flächen, Randbereiche, Plätze oder bereits für Mobilitätsangebote vorgesehenen Flächen genutzt werden können. Es kann nicht der politische Automatismus sein, dass jede neue Mobilitätslösung automatisch auf Kosten des Autoverkehrs umgesetzt wird. Wer jahrelang keinen Handlungsbedarf gesehen hat, sollte auch bereit sein, die notwendige Fläche innerhalb des bestehenden öffentlichen Raums intelligent zu organisieren, statt wieder Parkplätze zu opfern. Unsere Haltung ist klar: Trottinets müssen zwar besser reguliert und geordnet werden, aber nicht durch eine schleichende Abschaffung von Parkplätzen. Regulierung ja, Verdrängung des MIV nein. Die Stadt ist gefordert, Lösungen zu präsentieren, bei denen alle Interessen berücksichtigt werden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Die Debatte zeigt, wie viele Emotionen und vor allem Ärger das Thema E-Trottinets auslöst. Der Ärger war auch Auslöser des Vorstosses. Ich weiss nicht, wie viele Schreiben ich schon von Bürgerinnen und Bürgern bekommen habe. Sie ärgern sich über E-Trottis, die im Weg stehen, aber auch über die Fahrer*innen, die regelmässig auf dem Trottoir fahren und andere gefährden. Vor allem für Menschen mit Beeinträchtigungen sind herumliegende E-Trottis ein grosses Problem. Aber das Problem betrifft den Alltag vieler Menschen in der Stadt. Für Menschen mit einer Seh- oder Gehbehinderung etwa ist ein falsch abgestelltes Trottinett nicht nur ein Hindernis, sondern unter Umständen auch eine Gefahr. Ich habe grosses Verständnis für den Ärger und das Unverständnis all der Menschen, die sich bei mir melden. Die heutige Situation ist unbefriedigend und wir wollen sie schon lange ändern. Vor vier Jahren haben Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP), die nicht mehr im Rat sind, ein Postulat zu diesem Thema eingereicht. Sie haben verlangt, dass wir ein Massnahmenpaket prüfen sollen, damit die E-Scooter nicht mehr einfach irgendwo abgestellt werden. Ich will kurz erklären, wieso es so lange gedauert hat, bis der Stadtrat diese Weisung vorgelegt hat und sie im Gemeinderat behandelt werden konnte. Im Jahr 2017 ist in Zürich praktisch über Nacht eine völlig neue Form der Mobilität aufgetaucht. Eine Firma hat Hunderte gelbe Leihvelos auf dem öffentlichen Grund abgestellt. Es war ein neues Geschäftsmodell, für das es noch keine Regeln gab. Die Firma war ein Jahr später wieder weg, aber ihre Leihvelos haben sie nicht mitgenommen. Sie sind in Zürich geblieben und wir durften sie wegräumen. Aber die Idee der Leihvelos ist nicht mehr verschwunden. Im Jahr 2018 ka-

men andere Anbieter und haben neue Gefährte, vor allem E-Trottis, in der Stadt aufgestellt. Die Zahl der Fahrzeuge hat rasant zugenommen. Daraufhin hat die Stadt reagiert. Im Jahr 2019 hat der Stadtrat eine Bewilligungspflicht eingeführt. Die verschiedenen Anbieter müssen seither Auflagen erfüllen, die im Laufe der Jahre immer weiterentwickelt wurden. Wir haben Parkverbotszonen und Fahrverbotszonen geschaffen sowie Parkierungszonen definiert. Mit GPS können wir heute bspw. dafür sorgen, dass in bestimmten Gebieten wie im Niederdorf oder durch den Platzspitz nur noch im Schrittempo gefahren werden kann und dass man die Miete an bestimmten Orten nicht mehr beenden kann. Die Anbieter haben auch die Pflicht, falsch abgestellte E-Trottis einzusammeln. Das alles hat Verbesserungen mit sich gebracht, aber das Grundproblem nicht gelöst. Warum? Gleichzeitig mit der Einführung der Massnahmen wurden von immer mehr Anbietern immer mehr Fahrzeuge aufgestellt. Irgendwann haben wir festgestellt, dass wir mit immer neuen Auflagen innerhalb des bestehenden Systems nicht mehr weiterkommen. In dieser Situation haben die Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) ihr Postulat eingereicht. Wir haben reagiert, Massnahmen geprüft und einen Bericht ausgearbeitet. Doch dann hat uns ein Entscheid des Statthalteramts ausgebremst, weil es in einem konkreten Fall geurteilt hat, dass der stationslose Verleih von E-Scootern keinen gesteigerten Gemeingebrauch darstelle. Folglich dürfe die Stadt das Angebot nicht regulieren. Dieses Urteil stand im Widerspruch zu unserer bisherigen Praxis und unseren Zielen. Wir haben den Entscheid darum beim Verwaltungsgericht angefochten. Unsere Regulierung beruht auf der Auffassung, dass das kommerzielle Abstellen von mehreren hundert Leihfahrzeugen auf öffentlichem Grund ein gesteigerter Gemeingebrauch ist und die Stadt das darum bewilligen muss und regulieren darf. Nach mehr als zwei Jahren hat uns das Verwaltungsgericht Recht gegeben. Damit ist die Rechtsgrundlage gegeben, um im Thema E-Trotti weiterarbeiten zu können. Das tun wir nun. Unser Ziel ist es nicht, die sogenannte geteilte Mikromobilität aus Zürich zu verbannen. Sharing-Angebote können und sollen Teil einer modernen städtischen Mobilität sein. Der öffentliche Raum ist aber knapp und wer ihn für ein kommerzielles Angebot nutzt, muss sich an Regeln halten, die den Interessen der Bevölkerung Rechnung tragen. Darum wollen wir die Zahl der Anbieter und der Fahrzeuge deutlich reduzieren. Wir wollen weg vom flächendeckenden Free Floating hin zu einem Hybridsystem. Wo der Nutzungsdruck besonders gross ist – in der Innenstadt, am Bahnhof und an stark frequentierten Orten – sollen Fahrzeuge nur noch an klar bezeichneten Stationen abgestellt werden können. In anderen Gebieten kann Free Floating weiterhin seinen Platz haben. Konkret wollen wir die Zahl der Anbieter auf drei begrenzen und die Gesamtflotte auf 3000 Fahrzeuge reduzieren. Das ist eine deutliche Reduktion der heute 7350 zirkulierenden Fahrzeugen. Mit der Ausschreibung des Angebots wollen wir Qualität bei der Verkehrssicherheit, der Ordnung, im öffentlichen Raum, bei der Nachhaltigkeit und bei der Zusammenarbeit mit der Stadt einfordern. Die drei Postulate, die wir heute behandelt haben, nimmt der Stadtrat gern entgegen und prüft sie, falls sie überwiesen werden. Sie greifen die Fragen auf, die für die nächste Phase wichtig sind: Wie dicht soll das Netz der Stationen sein und wie weit soll es allenfalls über den Kreis 1 hinausgehen? Wie stellen wir sicher, dass falsch abgestellte E-Trottis möglichst rasch verschwinden und wie können wir die vorhandenen Mobilitätsdaten besser nutzen? Das sind berechnete Forderungen. Es soll weniger Wildwuchs und weniger falsch abgestellte Fahrzeuge geben. Es soll klare Abstellorte geben, wo der Druck am grössten ist, sowie klare Pflichten für die Unternehmen.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

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

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit:	Referat: Patrick Stählin (GLP); Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Valentina Fazlija (FDP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Fabian Stieger (Grüne), Karin Weyermann (Die Mitte)
Minderheit:	Referat: Roman Mörgeli (SVP); Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Nina Eggenschwiler (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

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: Patrick Stählin (GLP); Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Valentina Fazlija (FDP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Fabian Stieger (Grüne), Karin Weyermann (Die Mitte)
Minderheit:	Referat: Roman Mörgeli (SVP); Stephan Iten (SVP)
Enthaltung:	Nina Eggenschwiler (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung:	Referat: Patrick Stählin (GLP); Martina Zürcher (FDP), Präsidium; Valentina Fazlija (FDP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Roman Mörgeli (SVP), Michael Schmid (AL), Fabian Stieger (Grüne), Karin Weyermann (Die Mitte)
Enthaltung:	Nina Eggenschwiler (SP), Anna Graff (SP), Severin Meier (SP)
Abwesend:	Reis Luzhnica (SP), Vizepräsidium

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 120 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird Kenntnis genommen.

2. Das Postulat, GR-Nr. 2022/442, von Islam Alijaj (SP) und Carla Reinhard (GLP) vom 14. September 2022 betreffend Massnahmenpaket für das Abstellen der E-Scooters zur Verhinderung von Konflikten mit zu Fuss Gehenden oder mobilitätseingeschränkten Menschen wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 2. September 2026

522. 2026/392

**Postulat der SP- und Grüne-Fraktion vom 08.07.2026:
Umsetzung einer stationsgebundenen Mikromobilitätsstrategie auf dem gesamten Stadtgebiet**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 430/2026).

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 51 gegen 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

523. 2026/393

**Postulat der AL- und GLP-Fraktion vom 08.07.2026:
Stationsloser Fahrzeugverleih, Einräumung eines umfassenden und unentgeltlichen Nutzungsrechts an den Bewegungs- und Nutzungsdaten der Leihfahrzeuge für die Stadt**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 431/2026).

Roman Mörgeli (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen der Bewilligungsaufgaben und der geplanten Ausschreibung für ~~den stationslosen Fahrzeugverleih~~ Sharing-Angebote der Mikromobilität sichergestellt werden kann, dass die Bewilligungsinhaber der Stadt umfassende und unentgeltliche Nutzungsrechte an den Bewegungs- und Nutzungsdaten der Leihfahrzeuge einräumen, welche die Verwendung für eigene Auswertungen der Stadt sowie die Weitergabe an unabhängige Forschung einschliessen, ohne dass es hierfür der Zustimmung der Anbieterfirmen im Einzelfall bedarf.

Daten, die keine Rückschlüsse auf einzelne Personen zulassen, sollen zudem in geeigneter (z.B. aggregierter) Form unter offener Lizenz auf dem Open-Data-Portal der Stadt veröffentlicht werden.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das geänderte Postulat wird mit 104 gegen 16 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

524. 2026/394

Postulat der AL-Fraktion vom 08.07.2026:

Durchsetzung der Parkierungsvorgaben für stationslose Leihfahrzeuge

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/210, Beschluss-Nr. 521/2026

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 432/2026).

Martina Zürcher (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Fabian Stieger (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Durchsetzung der Parkierungsvorgaben für stationslose Leihfahrzeuge wirksam verstärkt werden kann, namentlich durch:

1. einen systematischen, dauerhaft eingerichteten Entfernungsdienst, der falsch oder behindernd abgestellte Leihfahrzeuge unmittelbar und ohne vorgängige Fristansetzung vom öffentlichen Grund entfernt, sei es aufgrund eigener Kontrollen oder aufgrund von Meldungen aus der Bevölkerung (z. B. über die Plattform «Züri wie neu»);
2. eine vollständige, verursachergerechte Anlastung der Entfernungs- und Betriebskosten an die Bewilligungsinhabenden, entweder pro entferntes Fahrzeug oder als anteilmässige Umlage der Jahreskosten des Entfernungsdienstes im Verhältnis der pro Anbieter entfernten Fahrzeuge;
3. die Verankerung dieser Anforderungen in den Bewilligungsaufgaben und in der geplanten Ausschreibung, so dass sie mit dem Neustart des regulierten Markts wirksam werden.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das geänderte Postulat wird mit 89 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

525. 2026/302

**Dringliches Postulat von Thomas Hofstetter (FDP), Dr. Jonas Keller (SP) und Ariane Buchli (FDP) vom 17.06.2026:
Bushaltestelle «Glaubtenstrasse Süd», Ergänzung mit einer Haltekante in Fahrtrichtung ETH Höggerberg**

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

Thomas Hofstetter (FDP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 247/2026): Wer mit dem 80er-Bus auf der Glaubtenstrasse unterwegs ist, kann an der Haltestelle Glaubtenstrasse Süd in Fahrtrichtung Oerlikon einsteigen. In Richtung ETH Höggerberg fehlt die entsprechende Haltekante. Diese Lücke möchten wir mit dem Postulat schliessen. Das Gebiet entlang der Glaubtenstrasse hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Es entstand viel Wohnraum und es wird dort auch in Zukunft viel gebaut. Damit gewinnt eine gute Erschliessung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zunehmend an Bedeutung. Die heutige Situation mit nur einer Haltekante in Fahrtrichtung Oerlikon ist für die Quartierbevölkerung nur schwer nachvollziehbar. Wer Richtung Höggerberg fahren will, muss einen längeren Fussweg bis zur nächsten Haltestelle in Kauf nehmen. Auf der Karte mag das eine kleine Distanz sein, aber für ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Eltern mit kleinen Kindern macht der zusätzliche Fussweg einen Unterschied. Mit diesem Postulat verlangen wir nichts Aussergewöhnliches. Wir verlangen vom Stadtrat nur zu prüfen, wie die bestehende Bushaltestelle Glaubtenstrasse Süd um eine Haltekante in Fahrtrichtung ETH Höggerberg ergänzt werden kann. Im Postulat haben wir angeregt, dass die zusätzliche Haltekante mit den aktuell laufenden Bauarbeiten an der Glaubtenstrasse koordiniert werden kann. Inzwischen ist klar, dass die Ergänzung der Haltestelle ein separates Projekt erfordert und die Realisierung daher erst nach den laufenden Bauarbeiten erfolgen kann. Das nehmen wir zur Kenntnis. Am eigentlichen Anliegen unseres Postulats ändert sich dadurch nichts. Entscheidend ist für uns und die Quartierbevölkerung, dass die Haltestelle so bald wie möglich realisiert wird. Wenn dafür ein separates Projekt notwendig ist, soll das geprüft und aufgegleist werden. Es geht um eine Lücke in der ÖV-Erschliessung eines wachsenden Quartiers und Wohngebiets. Ob die zusätzliche Haltekante technisch realisierbar ist, wo sie genau angeordnet werden kann und welche Verfahren dafür notwendig sind, soll der Stadtrat prüfen.

Michael Schmid (AL) begründet den namens der AL-Fraktion am 1. Juli 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Wir beantragen die Ablehnung des Postulats aus einem verfahrensmässigen und einem inhaltlichen Grund. Was das Postulat verlangt, ist eine Angebotsanpassung im ÖV und damit ein Fahrplanbegehren. Derartige Anliegen werden im Fahrplanverfahren behandelt. Die politische Mitwirkung dazu läuft über die Regionale Verkehrskonferenz. Dafür braucht es den Gemeinderat nicht. Wenn Sie das Postulat überweisen, wird der Stadtrat das Anliegen an jene Stelle weiterreichen, bei der die Postulanten es von Anfang an selber hätten einreichen können. Der einzige Effekt dieses Vorstosses ist dann ein Umweg von mehreren Monaten. Das ist bemerkenswert, weil die Postulanten Dringlichkeit beantragt und damit argumentiert haben, es eile wegen der laufenden Bauarbeiten. Wer es mit der Dringlichkeit ernst gemeint hätte, hätte ein Fahrplanbegehren auf direktem Weg ohne Zwischenstation im Gemeinderat eingereicht. Dass man stattdessen den Weg übers Parlament gewählt hat, sagt einiges darüber, worum es wohl tatsächlich geht: nicht um eine schnelle Lösung für die Bevölkerung an der Glaubtenstrasse, sondern um einen Vorstoss in euren Namen. Damit ihr es fürs nächste Mal wisst, Thomas Hofstetter (FDP), Dr. Jonas Keller (SP) und Ariane Buchli (FDP): In der Regionalen Verkehrskonferenz sass für die FDP bis heute Jehuda Spielman (FDP) ein,

mit dem heutigen Stadtratsbeschluss ist es Alana Gerdes (FDP). Für die SP ist es weiterhin Angelica Eichenberger (SP). Beide sind in der Regionalen Verkehrskonferenz stimmberechtigt. Wenn ihr euch an eure eigenen Fraktionskolleginnen und -kollegen wendet, bekommt ihr den richtigen Kanal und die nötigen Grundlagen zur Angebotsplanung im ÖV. Ich bin gespannt auf die Stellungnahme der Verkehrsbetriebe (VBZ) zu diesem Begehren und werde ihre Fachbeurteilung bei der Abstimmung in der Verkehrskonferenz gern berücksichtigen. Meine Vermutung ist allerdings, dass sie nicht positiv ausfallen wird. Der Grund ist einfach: Die nächste Haltestelle «Glaubtenstrasse» liegt keine 100 Meter entfernt. Mit dem Bau des Trams Affoltern rückt auch die Haltestelle in Fahrtrichtung ETH Hönggerberg näher. Ein attraktiver ÖV entsteht nicht dadurch, dass ein Bus alle 100 Meter anhält. Jede zusätzliche Haltestelle kostet Fahrzeit. Wer für ein paar Dutzend Meter kürzeren Fussweg an einem Ort die Reisezeit für alle übrigen Fahrgäste verlängert, verbessert das ÖV-Angebot nicht. Fazit: Falscher Kanal, fragwürdiger Inhalt.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Die Mehrheit des Rats – ich gehöre nicht dazu – hat das Postulat für dringlich erklärt, weil Sie sagten, das Erstellen einer Haltekannte müsse jetzt gemeinsam mit den Bauarbeiten passieren. Das Erste, was bei der Vorstellung des Postulats gesagt wurde, ist, dass wir dafür etwas spät dran sind. Die Baumaschinen sind nämlich jetzt vor Ort. Wenn man sich vor Augen führt, wie lang die Verfahren für die Velovorzugsrouten in dieser Stadt dauern, glaubt man nicht, dass die Haltekannte bald kommt. Inhaltlich kann ich mich Michael Schmid (AL) anschliessen. Ich will aber betonen, dass die beiden Parteien, die am meisten für das Tram Affoltern gekämpft haben, jetzt mit der Glaubtenstrasse Süd eine Haltestelle fordern, die mit dem Tram Affoltern aufgehoben wird. Die Haltestellen werden mit dem Bau des Trams gebündelt. Beide Richtungen werden an einem Ort zusammengefasst: Man wird mit dem kurzen Gang über einen Fussgängerstreifen die Haltestelle wechseln können. Ersparen Sie uns den Verwaltungsleerlauf und lehnen Sie das Postulat ab – oder seien Sie ehrlich und ziehen sie es zurück.

Roman Mörgeli (SVP): Die Ergänzung der Bushaltestelle Richtung ETH Hönggerberg ist für uns eine sinnvolle und pragmatische Lösung. Gerade weil die Stadt den Motorisierten Individualverkehr (MIV) immer stärker einschränkt, brauchen wir gute Alternativen im ÖV. Bewohnerinnen und Bewohner in der direkten Umgebung werden davon profitieren und auch der Schrebergartenverein wird uns danken. Wenn die Bauarbeiten sowieso laufen, macht es Sinn, Synergien zu nutzen und die Haltestelle im Rahmen dieser Bauarbeiten umzusetzen. So können wir die Erschliessung verbessern und gleichzeitig die Belastung für die Umgebung möglichst geringhalten. Für uns ist das wegen alledem eine konkrete, sinnvolle Entlastung und für die Leute vor Ort ein Gewinn. Wir unterstützen das Postulat.

Stephan Iten (SVP): Ich will auf den Widerspruch im Votum von Michael Schmid (AL) hinweisen. Er sagt, das sei gar kein Gemeinderatsgeschäft. Mit GR Nr. 2026/276 steht ein Geschäft auf der Traktandenliste, das die AL mitunterschrieben hat. Dieses fordert einen Strassennamen, der im Gemeinderat nichts verloren hat, da es dafür eine Strassenbenennungskommission gibt. Nehmt euch an der eigenen Nase.

Das Dringliche Postulat wird mit 97 gegen 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

526. 2025/549

**Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 19.11.2025:
Verankerung von Anreizsystemen in der kommunalen Nutzungsplanung und der
Bau- und Zonenordnung (BZO) für eine Realisierung von bezahlbarem Wohnraum
bei Neubauten oder Verdichtungsprojekten**

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

Reto Brüesch (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5432/2025): Wir diskutieren immer öfter, wie und wo neuer preisgünstiger Wohnraum entstehen kann. Das Ziel ist für alle klar: Es braucht mehr davon. Darum haben wir einen Vorstoss eingereicht. Wir wollen mit zusätzlichen Möglichkeiten mehr preisgünstigen Wohnraum zustande bringen. Konkret wollen wir, dass ein planerisches Anreizsystem geprüft wird, mit dem private Eigentümer und Bauträger bei Neubauten und Sanierungen motiviert werden, freiwillig mehr preisgünstigen Wohnraum zu erstellen. Das Prinzip ist einfach: Wer der Bevölkerung einen Mehrwert gibt, soll auch selbst einen Mehrwert erhalten. Das zeigt sich z. B. in einer höheren Ausnützung, höheren Gebäuden, der Anpassung von Grenzabständen oder flexibleren Zonenausweichungen. Im Gegenzug muss der Eigentümer mehr preisgünstigen Wohnraum erstellen. Kurz gesagt: mehr Raum gegen mehr bezahlbaren Wohnraum. Interessant ist, dass dieser Ansatz auch vom Bundesamt für Wohnungswesen (BWO) aufgenommen wurde. Im November 2025 hat das BWO das Papier «Preisgünstiger Wohnraum – Ein Baukasten für Städte und Gemeinden» verabschiedet, das zehn Ansätze aufzeigt, wie man mehr preisgünstigen Wohnraum schafft. Einer davon ist das Nutzungsprivileg durch ein Anreizsystem. Das BWO nennt Möglichkeiten, die unser Postulat aufnimmt: höhere Ausnutzungsziffern, Zuschläge für Gebäudehöhen oder -längen, reduzierte Grenz- und Gebäudeabstände oder ein höherer Wohnanteil in Mischzonen. Entscheidend ist: Das Modell beruht auf Freiwilligkeit. Das BWO betont ausdrücklich, dass es kein Eingriff ins Privateigentum, sondern ein Anreizsystem ist. Damit eröffnen sich neue Chancen. Wir müssen uns nicht zwischen privatem Grundeigentum und preisgünstigem Wohnraum entscheiden, sondern können beides kombinieren. Ein Bauprojekt kann für den Eigentümer wirtschaftlich attraktiv sein und gleichzeitig einen Mehrwert für die Gemeinschaft schaffen. Wichtig ist, dass tatsächlich gebaut wird. Zu viele Auflagen und Einschränkungen führen dazu, dass niemand baut. Wir wollen mit dem Postulat nicht der Diskussion über die Bau- und Zonenordnung (BZO) vorgreifen, sondern eine Ergänzung einbringen. Neben den bestehenden verbindlichen Instrumenten soll ein freiwilliges Anreizsystem geprüft werden, das wirklich zusätzlichen Wohnraum schafft. Jede erschwingliche Wohnung ist ein Mehrwert. Die Gemeinden können dabei eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen privaten, gemeinnützigen und institutionellen Bauträgern übernehmen. Gerade durch die Kombination von Regulierung und Anreizsystem entsteht Spielraum, verschiedene Instrumente je nach Zone und Gegebenheiten einzusetzen. Das Modell wird bereits angewendet, im Kanton Zürich bspw. in Bülach, Wädenswil und Küsnacht sowie in der Gemeinde Renens in der Westschweiz. In Renens erhalten Eigentümer bspw. 10 Prozent mehr Ausnutzung, wenn sie mindestens 15 Prozent mehr preisgünstige Wohnungen erstellen. Eine klassische Win-win-Situation: Private erhalten gewisse Mehrleistungen, müssen dafür aber etwas für die Gemeinschaft tun. Das bedeutet nicht, dass überall mehr Dichte und Bautätigkeit nötig sind. Es muss von Fall zu Fall geprüft werden, wo das Sinn ergibt. Der Stadtrat soll prüfen, ob dieses bewährte Modell rechtskonform, städtebaulich sinnvoll und kontrollierbar eingesetzt werden kann.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR Tobias Langenegger: *Ich halte mich kurz, da das Postulat in der alten Legislatur eingereicht wurde. Die Kernidee des Postulats ist sehr gut. Es ist aber in der Formulierung nicht ganz präzise. Im ersten Abschnitt ist von bezahlbarem Wohnraum die Rede, im zweiten von preisgünstigem. Für den preisgünstigen Wohnraum haben wir im Kanton Zürich bereits die gesetzliche Grundlage mit Artikel 49b des Planungs- und Baugesetzes. Dieser ist jedoch ausdrücklich nur in Verbindung mit zusätzlichen Ausnutzungsmöglichkeiten anwendbar. Spannend finde ich, dass im zweitletzten Abschnitt erwähnt wird, dass es bereits Gemeinden gibt, die es anders handhaben. Das freut mich. Vielleicht kann Reto Brüesch (SVP) nachher noch etwas zu diesen Gemeinden sagen. Das Planungs- und Baugesetz (PBG) ist kantonal geregelt. Die entsprechenden Gesetze unterscheiden sich von Kanton zu Kanton stark. Zweitens sehen wir es kritisch, dass die Grundordnung verwässert werden soll. Das geschieht aber teilweise mit einem Bonussystem, bei dem durch ein Regelwerk mit ganz unterschiedlichen Ausnahmen gar nicht klar ist, was am Ende herauskommt. Wie der Postulant gesagt hat, arbeiten wir schon an der BZO-Revision. Wir haben bei der öffentlichen Auflage gezeigt, dass wir Artikel 49b in grossem Umfang anwenden wollen. Wie gross, zeigt sich jetzt bei der Überarbeitung. Das Postulat rennt bei uns also offene Türen ein. Sollte der Gemeinderat beschliessen, das Postulat zu überweisen, werden wir es sorgfältig prüfen. Wir werden dies im Rahmen der Revision ohnehin tun, um das Maximum für mehr preisgünstige Wohnungen herauszuholen.*

Weitere Wortmeldungen:

Mischa Schiowow (AL): *Reto Brüesch (SVP) schreibt in der Begründung seines Postulats, dass bezahlbarer Wohnraum in Zürich zunehmend knapp wird und steigende Boden- und Baukosten, Ersatzneubauten sowie die anhaltend hohe Nachfrage dazu führen, dass Haushalte mit tiefem oder mittlerem Einkommen Schwierigkeiten haben, geeignete Wohnungen zu finden. Wir können dem nur zustimmen. Die Analyse des Problems trifft zu. Sie könnte ebenso gut aus einem Positionspapier des Mieterverbands stammen. Das Postulat will diesem Problem begegnen, indem es Immobilienbesitzern mehr Bauhöhe oder Bautiefe zugesteht, wenn sie im Gegenzug preisgünstige Wohnungen bauen. Flexiblere Zonenvorschriften und planerische Bevorzugungen sollen die Immobilienwirtschaft dazu bewegen, neben teuren auch bezahlbare Wohnungen zu erstellen. Darin höre ich zumindest das Eingeständnis, dass der Markt nicht funktioniert. Die Nachfrage nach preisgünstigen Wohnungen ist enorm, besonders angesichts der vielen Leerkündigungen, die momentan ausgesprochen werden. Trotzdem gibt es dafür ausser bei den Stadtwohnungen und Genossenschaftswohnungen kein Angebot. Private Bauträger erwarten hohe Renditen und fühlen sich nicht verpflichtet, die grosse Nachfrage zu befriedigen. Wenn die SVP ein neues Instrument verlangt, um Anreize für den Bau preisgünstiger Wohnungen zu schaffen, wollen wir das nicht von vornherein ausschliessen. Das einzige bestehende Mittel, den Markt zu lenken, ist Artikel 49b PBG. Er erlaubt es, die bei einer Aufzonung zusätzlich gewährte Ausnutzung mit dem Bau preisgünstiger Wohnungen zu verknüpfen. Die AL verlangt dabei, dass die volle Mehrausnutzung dem preisgünstigen Wohnraum zugutekommen muss. Ein weiteres Mittel, um zwischen Immobilienentwicklern und der Stadt einen Anteil preisgünstiger Wohnungen auszuhandeln, sind Gestaltungspläne: Dort kann zusätzliche Ausnutzung gewährt werden, wenn im Gegenzug bestimmte Auflagen erfüllt werden, etwa ein Anteil an bezahlbaren Wohnungen. Der Vorschlag von Reto Brüesch (SVP) zielt, wenn ich ihn richtig verstehe, auf kleinere Parzellen ab, die sich z. B. durch Aufstockungen verdichten lassen. Das halte ich für prüfenswert. Es hebt sich wohlthuend vom Arealbonus ab, bei dem die zusätzliche Ausnutzung bedingungslos gewährt wird. Wir hätten das Postulat natürlich mit der Bedingung verbunden, dass zusätzliche Ausnutzung nicht zum Abbruch von Liegenschaften und damit zur Zerstörung von bezahlbarem Wohnraum führen darf. Wenn das Postulat aber zu*

einem neuen Instrument führt, das eine sinnvolle und sozialverträgliche Verdichtung ermöglicht, stellen wir uns dem nicht in den Weg. Die AL-Fraktion stimmt dem Postulat zu.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): Bei diesem Thema geht es um Zuckerbrot und Peitsche und den pragmatischen Einsatz beider Mittel. Ich bin positiv überrascht von der Einheitlichkeit und dem Konsens. Das Blöde ist, dass damit fast alles wegfällt, was ich noch sagen wollte, aber das ist auch einmal schön. Wir haben von beiden Seiten genau das gehört, was wir immer propagieren: Die Anreizsysteme müssen stimmen. Ich habe deshalb mit Freude zur Kenntnis genommen, dass auch Seiten die Anreizsystemen sonst kritisch gegenüberstehen, weil sie mit dem bösen Wort Gewinn verbunden sind, den Vorstoss unterstützen. Man will vorwärtskommen. Das passiert momentan nicht. Ich bin glücklich, dass ich nichts hinzuzufügen habe, weil sich beide Seiten endlich einmal einig sind.

Marisa Kappeler-Schudel (GLP): Es tut mir leid, dass wir die festliche Stimmung trüben. Die GLP lehnt das Postulat ab, wie der Stadtrat. Nicht, weil wir die Grundidee schlecht finden. Ganz im Gegenteil finden wir den Vorstoss von Reto Bruesch (SVP) gut. Die Idee dahinter überzeugt uns durchaus. Mehr baulicher Spielraum im Austausch für Mehrwert für die Bevölkerung ist grundsätzlich ein liberales Anliegen. Wir unterstützen auch seine Aussage, dass es mehr Wohnraum braucht. Wir haben die Argumente von STR Tobias Langenegger gehört. Für uns ist die Unterscheidung wichtig. Wir befinden uns im Prozess zu einer neuen BZO, die auf ein verbindliches Modell setzt, während hier von freiwilligen Anreizen die Rede ist. Das finden wir grundsätzlich sinnvoll. Wir sind aber der Meinung, dass solche Anliegen in die laufende BZO-Revision eingebracht werden müssen, statt sie über einen parallelen Prüfauftrag zu verfolgen. Die öffentliche Auflage ist jetzt fertig und wir hoffen, dass die SVP diese Themen dort eingebracht hat. Ich erlaube mir noch einen netten Hinweis: Wer wirklich preisgünstigen Wohnraum durch mehr Raum ermöglichen will, könnte auch der städtischen Vorlage zur Hochhausrichtlinie zustimmen. Die Idee des Postulats ist sympathisch, doch ein Teil davon ist bereits umgesetzt. Den Rest wollen wir im Rahmen der BZO-Revision umsetzen. Darum sagt die GLP nein.

Brigitte Fürer (Grüne): Wir Grüne finden diesen Vorstoss interessant, weil er die üblichen Verhältnisse umkehrt. Wir kennen Boni von Arealüberbauungen und Arealentwicklungen, bei denen eine Mindestarealgrösse Voraussetzung ist. Das bevorzugt eindeutig die grossen Grundeigentümer. Umso interessanter finde ich den Ansatz, dass davon profitieren soll, wer tatsächlich preisgünstigen Wohnraum realisiert. Mit den wechselnden Begrifflichkeiten habe ich mich auch schwergetan. Ich verwende bewusst preisgünstig statt bezahlbar, weil bezahlbar relativ ist. Preisgünstiger Wohnungsbau ist ein wichtiges öffentliches Interesse, was meines Wissens sogar vom Bundesgericht bestätigt wurde. Das Postulat fordert nun: Wer dieses dringende Bedürfnis in Zürich tatsächlich aufnimmt, statt nur als Investition zu bauen, soll profitieren. Es ist ein interessanter Ansatz. Bei den Arealüberbauungen hat man versucht, mit Energievorschriften und einem Zuckerchen die Entwicklung in eine gute Richtung zu lenken. Vielleicht brauchen wir beim preisgünstigen Wohnungsbau etwas Ähnliches. Mit einer Sache habe ich Mühe: Man spricht von Freiwilligkeit, aber eine Regelung braucht es ja trotzdem. Weil es sich um einen Prüfauftrag handelt, unterstützen wir den Vorstoss. Auch als Raumplanerin sehe ich nichts, das von vornherein völlig unmöglich wäre. Weshalb Marisa Kappeler-Schudel (GLP) die Hochhausdiskussion erwähnt hat, verstehe ich nicht, denn wir wissen alle, dass Hochhäuser nicht per se mehr Wohnungen generieren, sondern einfach eine Bauform sind.

Anjushka Früh (SP): Es freut mich, dass die SVP allmählich die Dringlichkeit der Wohnungsnot und die Problematik der horrenden Mieten erkennt. Aber bei diesem Vorstoss hört meine Freude schon wieder auf. Nach der Debatte bin ich vor allem verwirrt. Mehrfach wurde gesagt, das Postulat solle sich auf kleine Parzellen und kleine Eigentümer*in-

nen beziehen, nicht auf grosse Investor*innen. Im Postulat selbst ist aber explizit von Investor*innen die Rede; die hier erwähnten kleinen Eigentümer*innen würde ich definitiv nicht als solche bezeichnen. Was ist das eigentliche Ziel dieses Vorstosses? Mit Paragraph 49b PBG haben wir bereits eine verbindliche Regelung, mit der bei Mehrausnützungen preisgünstige Wohnungen eingefordert werden können. Die SVP will mit dem Postulat nur noch motivieren statt verpflichten. Das Postulat richtet sich explizit gegen Verpflichtungen oder Eingriffe und wird damit letztlich zu einem Geschenk an die Privaten und Investor*innen. Eine Gegenleistung in Form von preisgünstigem Wohnraum würde dann höchstens noch mit einem freundlichen Brief vom Büro von STR Tobias Langenegger erbeten. Die SP-Fraktion lehnt das Postulat ab und fordert stattdessen weitere verbindliche Vorgaben, mit denen preisgünstiger Wohnraum eingefordert werden kann.

Reto Brüesch (SVP): Ich stelle STR Tobias Langenegger gerne die Beispiele vor, die es im Kanton Zürich gibt, damit er sieht, was man dort umgesetzt hat und ob sich etwas davon für die Stadt Zürich übernehmen liesse. Zur Frage, weshalb wir dieses Postulat überhaupt einreichen: 75 Prozent der Grundstücke in der Stadt Zürich gehören Privaten. Ob es institutionelle Anleger, private Stiftungen oder andere sind, spielt keine Rolle. Wenn wir sie nicht mit ins Boot holen und motivieren, einen gewissen Anteil an preisgünstigen Wohnungen zu erstellen, kommen wir nicht weiter. Die SP behauptet seit 20 Jahren, sie fördere preisgünstigen Wohnraum. Nun kommt der Vorstoss, der neben den bestehenden Auflagen einen zusätzlichen Anreiz schaffen will – leider von der falschen politischen Seite. Ob Investoren institutionell oder privat sind, ist übrigens egal, denn jeder Grundeigentümer hat investiert. Man muss sich fragen, wie man diese Eigentümer ins Boot holt. Da hilft es nicht weiter, dies mit dem Argument abzulehnen, dass dabei vielleicht jemand etwas verdienen könnte. Schaffen wir keinen Anreiz, entstehen keine Wohnungen.

Alex Guggenheim (FDP): Nimmt man den Vorstoss beim Wort, müsste das eigentlich bedeuten, dass die SVP die BZO-Revision mit dem preisgünstigen Wohnen und der Mehrausnutzung akzeptiert. Wir sind gespannt, ob das stimmt. Natürlich wollen auch wir mehr Wohnraum. Trotzdem sehen wir es gleich wie der Vorsteher des Hochbaudepartements und lehnen den Vorstoss ab. Uns bereiten die Ungleichheiten Sorgen: Wer bekommt was, wie viel und wo? Im Rahmen der BZO-Revision wird Paragraph 49b behandelt und umgesetzt. Wir wollen diesen Prozess so weiterlaufen lassen und lehnen den Vorstoss deshalb ab. Wir werden sehen, wie sich das im nächsten Jahr entwickelt.

Das Postulat wird mit 43 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

527. 2025/577

Postulat von Reto Brüesch (SVP) und Jean-Marc Jung (SVP) vom 03.12.2025: Bau- und Entwicklungsprojekte sowie Erarbeitung und Genehmigung von Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen, Verankerung einer klaren, standardisierten und nachvollziehbaren Interessenabwägung gemäss Art. 3 Raumplanungsverordnung (RPV)

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

Reto Brüesch (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5507/2025): Es geht bei diesem Postulat um eine einfache Frage: Wollen wir in Zürich schneller gute und sichere Planungsentscheide erhalten oder nicht? Wir kennen das Problem, dass sich die Stadt nach innen verdichten muss und zusätzlicher Wohnraum, mehr Gewerbeflächen

und Infrastruktur benötigt werden, während gleichzeitig auf Ortsbildschutz, Denkmalpflege, Freiräume, Grünflächen, Umwelt, Luft, Wärmeschutz, Brandschutz, Gewerbe, Mobilität und weitere Anliegen Rücksicht genommen werden muss. All diese Interessen widersprechen sich teilweise. Die Lösung dafür ist nicht einfach, es gibt überall Konflikte. Teilweise entstehen aus Konflikten neue Vorschriften, zusätzliche Auflagen und weitere Verfahren, was aus unserer Sicht keine Lösung ist. Es braucht weniger davon und stattdessen eine Interessenabwägung, die viel früher und vollständiger vorgenommen wird, damit im Nachhinein keine Probleme entstehen. Diese Interessenabwägung ist eigentlich bereits als gesetzliche Grundlage in Artikel 3 des Raumplanungsgesetzes verankert und wird von der Stadt Zürich teilweise schon angewendet. Insofern ist das Postulat nichts grundsätzlich Neues. Neu ist, dass der Bund und EspaceSuisse im Zusammenhang mit dem Aktionsplan Wohnungsknappheit letztes Jahr gemeinsam eine konkrete Arbeitshilfe für eine qualitative Interessenabwägung ausgearbeitet haben, um diese Interessen effektiver und früher zu erfassen. Die Reihenfolge sieht so aus: Zuerst sollen die Interessen ermittelt, danach bewertet und schliesslich gegeneinander abgewogen werden. Das wird in der Praxis zu wenig gemacht, denn relevante Interessen tauchen oft erst viel später im Planungsverfahren auf. Das führt zu Verzögerungen und zusätzlichen Kosten. Teilweise resultieren daraus jahrelange Planungen mit parallel wirkenden Bewilligungen und Auflagen. Wenn ein Wettbewerb durchgeführt ist, zeigt sich erst später im Projekt, dass dies oder jenes nicht umsetzbar ist, was wiederum neue Auflagen und Konflikte nach sich zieht. Deshalb sollen bei Bau- und Entwicklungsprojekten frühzeitig Sondernutzungsplanungen angewendet werden, um zu klären, welche Interessen betroffen sind und wie sie zu bewerten sind. Entscheidend ist, wie am Ende eine Lösung gefunden wird, hinter der eine Mehrheit stehen kann. Die Abwägung soll sachlich nicht politisch sein. Der Wohnungsbau, das Grundeigentum und die wirtschaftliche Realisierbarkeit sind genau wie all die weiteren Anliegen, die gegeneinander abgewogen werden müssen, wichtig. Entscheidend ist, dass alle relevanten Interessen auf den Tisch kommen und sachlich gewichtet werden. Das Postulat soll keine zusätzliche Bürokratie verursachen. Eine gute Interessenabwägung zu Beginn hilft, Probleme frühzeitig zu erkennen, was in der Folge zu weniger Einsprachen und Rechtsstreitigkeiten und damit zu schnelleren Verfahren führt. Es handelt sich nicht um etwas, das Zürich neu erfindet, sondern um eine Vollzugshilfe, die von der Bundesebene kommt und teilweise bereits von Kantonen und Gemeinden angewendet wird. Es wäre naheliegend, wenn auch die grösste Stadt der Schweiz von diesen Erfahrungen lernt und sie umsetzt, sei es über eine Leitlinie, interne Standards oder Schulungen. In den bestehenden Prozessen würde das zu schnelleren und besser aufeinander abgestimmten Abläufen führen. Wir bitten deshalb um Prüfung unseres Postulats.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR Tobias Langenegger: Ich halte mich erneut kurz, handelt es sich doch nochmals um ein Geschäft aus der alten Legislatur. Der Stadtrat empfiehlt Ihnen die Ablehnung, da die geforderte Interessenabwägung und Dokumentation bereits den heutigen rechtlichen Standards und der gelebten Praxis entsprechen. Reto Brüesch (SVP) hat es gesagt: Wir müssen es machen, die rechtliche Grundlage gibt es schon. Artikel 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) verpflichtet uns zwingend zu einer umfassenden Ermittlung und Beurteilung sämtlicher Interessen. Der erläuternde Bericht nach Artikel 47 RPV sorgt für die nötige Transparenz in diesem Prozess. Die Kritik, die ich aus der mündlichen Begründung herausgehört habe, lautet, wir würden das nur teilweise umsetzen. Wir sind hingegen der Ansicht, dass wir die Interessen bereits sehr umfassend abwägen und in allen relevanten Dimensionen berücksichtigen, etwa ökologisch und sozial, aber auch bei Fragen der Baukultur, des Freiraums, der Mobilität oder des bezahlbaren Wohnraums. Auch Qualität und Kontrolle sind dabei sichergestellt, da unsere kantonalen Genehmigungsverfahren die Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit prüfen. Sollte die

Mehrheit des Gemeinderats das Postulat überweisen, sehe ich darin eine Chance aufzuzeigen, was wir in diesem Bereich bereits leisten. Vielleicht können am Ende sogar andere Gemeinden profitieren, wenn wir noch besser sichtbar machen, was wir bereits tun.

Weitere Wortmeldungen:

Marco Denoth (SP): *Wie Reto Brüesch (SVP) ausgeführt hat, verlangt Artikel 3 RPV bereits eine Interessenabwägung, deren Umsetzung dokumentiert und verbessert werden soll. Vor allem soll sie öffentlich zugänglich gemacht werden, damit Investor*innen, und damit meine ich hier vor allem Genossenschaften, eine Art Checkliste für die Planung ihrer Projekte zur Hand haben. Die Interessen sollen ermittelt, bewertet und gegeneinander abgewogen werden, damit der Entscheid der Verwaltung nachvollziehbar und begründet ist. Der Vorstoss ist meines Erachtens ausgewogen, da ökologische, soziale und ökonomische Interessen ausdrücklich genannt werden, was ich sehr begrüsse. Gerade bei der Erarbeitung von Sondernutzungsplanungen, insbesondere Gestaltungsplänen, entstehen oft Konflikte, und diese sollen früh geklärt werden, damit Rechtssicherheit im Planungsprozess besteht. Ich glaube, gerade Genossenschaften sind dankbar, wenn sie mit einer gewissen Verbindlichkeit in die Diskussion gehen können und von Anfang an wissen, womit sie bei der Verwaltung rechnen können. Die SP stimmt dem Vorstoss zu.*

Brigitte Fürer (Grüne): *Die Interessenabwägung ist in der Raumplanung zentral, insbesondere die Abwägung von öffentlichen Interessen. Sie muss nicht in jedem Fall gemacht werden, aber sobald Zielkonflikte bestehen, ergibt es Sinn, den Handlungsspielraum transparent aufzuzeigen und darzulegen, weshalb ein bestimmtes Interesse höher als ein anderes gewichtet wurde. Ein Beispiel ist die Abwägung zwischen preisgünstigen Wohnungen und dem Schutz von Denkmalpflegeobjekten oder Grünflächen. Solche Interessen lassen sich nicht immer vereinbaren, weshalb es eine Abwägung braucht. Ich bin nicht derselben Meinung wie Reto Brüesch (SVP), dass eine gut dokumentierte Interessenabwägung Rechtsmittelverfahren verhindern könne. Bei Rechtsmittelverfahren wird die Interessenabwägung aber häufig herangezogen. Das bedeutet nicht, dass man sie nur deshalb durchführen muss, aber sie schafft immerhin Transparenz. Das Interesse der Innenentwicklung wird bei der Stadt sehr hoch gewichtet, während die Gerichte gleichzeitig festgehalten haben, dass man das nicht pauschal handhaben kann. Ich erinnere an den Bundesgerichtsentscheid zu einer Inventarentlassung am Friesenberg: Dort hatte man die Innenentwicklung generell höher gewichtet als ein inventarisiertes Objekt. Das Bundesgericht hat dies nicht gestützt, weil es viel zu pauschal gemacht wurde. Es kann deshalb nicht schaden, die Interessenabwägung differenzierter zu gestalten und klarer aufzuzeigen, welche Interessen es gibt, wie sie gewichtet werden und wie man sich am Ende entscheidet. Ich erinnere an ein weiteres Beispiel aus der Kommission: Am Stüdliweg, wo eine Genossenschaft bauen wollte, war ursprünglich eine Variante vorgesehen, die zwei Stockwerke mehr als das Polizei- und Justizgebäude haben sollte. Das Amt für Städtebau hat diese Variante abgelehnt, weil sonst die Traufhöhe nicht überall gleich gewesen wäre. In der Konsequenz mussten dafür der Innenhof überbaut und der alte Baumbestand gefällt werden. Solche Abwägungen müssen aus meiner Sicht frühzeitig erfolgen, damit noch interveniert werden kann. Wir unterstützen daher den Vorstoss.*

Alex Guggenheim (FDP): *Auch die FDP unterstützt das Postulat. Genau das finden wir gut, gleich lange Spiesse für alle. Aktuell haben wir Bedenken, dass bei der Interessenabwägung mitunter politische Motivationen eine Rolle spielen. Mit verbindlichen Richtlinien liesse sich dem entgegenwirken. Es schafft zudem Planungs- und Rechtssicherheit.*

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): *Natürlich besteht ein gewisser Widerspruch zwischen Interessenabwägung und Standardisierung. Die beiden Anliegen beißen sich irgendwo.*

Doch alles, was Planungssicherheit schafft, ist höchst willkommen. Die Faktoren Wohnraum, Ökologie, Freiraum, Städtebau, Mobilität, Eigentumsrecht sowie die wirtschaftliche Realisierbarkeit müssen ausgewogen berücksichtigt werden. Eine frühzeitige und strukturierte Abwägung schafft mehr Planungssicherheit, reduziert Konflikte und kann Verfahren effizienter machen. Davon bin ich überzeugt. Der Stadtrat hat aufgezeigt, dass in diesem Bereich bereits viel gemacht wird. Das glaube ich ihm. Trotzdem: Alles, was zusätzliche Planungssicherheit bringt, ist willkommen. Die Mitte stimmt dem Postulat zu.

Marisa Kappeler-Schudel (GLP): Auch die GLP unterstützt das Postulat. Wir haben von STR Tobias Langenegger gehört, dass die Interessenabwägung sowie der erläuternde Bericht bereits gemacht werden. Wir glauben aber, dass es dabei noch Luft nach oben gibt, insbesondere was die Transparenz betrifft. Gleichzeitig will ich festhalten, dass der Bund und EspaceSuisse schon eine Arbeitshilfe publiziert haben. Jetzt fordert ihr zusätzlich einen Leitfaden, der sich nicht gross von der Arbeitshilfe unterscheiden dürfte. Wir waren überrascht, dass mit der SVP ausgerechnet die Partei einen solchen Vorstoss einreicht, die regelmässig weniger Regulierung und Vorgaben fordert. Interessenabwägungen brauchen einen projektspezifischen Ermessensspielraum. Die Ausgangslage ist bei jedem Areal und jedem Projekt unterschiedlich, weshalb ein zu starres Raster der Komplexität nicht gerecht würde und wenig zielführend wäre. Dieser Aspekt ist uns wichtig.

Das Postulat wird mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

528. 2025/597

**Motion von Nicolas Cavalli (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 10.12.2025:
Schaffung eines ReUse-Bauteillagers**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Hochbaudepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Nicolas Cavalli (GLP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 5540/2025): Die Stadt Zürich hat inzwischen bewiesen, dass ReUse sowohl technisch, ökologisch als auch kostenmässig funktioniert. Es braucht kein weiteres Pilotprojekt wie beim Kindergarten Mööslistrasse, das den Sinn von ReUse bereits stützt. Bei der damaligen Diskussion habe ich zu Alt-Stadtrat André Odermatt gesagt, dass vielleicht einmal ein Vorstoss nötig ist, um diese Praxis zu verstetigen. Hier ist dieser Vorstoss. Wir wollen die Lehren aus dem Pilotprojekt in einen funktionierenden Markt überführen. Mit der Motion beantragen wir kein neues ökologisches Experiment, sondern die Überführung der gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis. Am Kindergarten Mööslistrasse hat sich gezeigt, dass sich so 30 Prozent graue Emissionen einsparen lassen und zwar kostenneutral. Beim Juchhof rechnet man mit beachtlichen 600 Tonnen Einsparung, was 40 Prozent entspricht. Das eigentliche Problem beim Thema ReUse ist, dass wiederverwendbare Bauteile zu einem bestimmten Zeitpunkt während des Baus anfallen, aber meist erst später und an einem anderen Ort gebraucht werden. Ohne systematische Erfassung, Zwischenlagerung und aktive Vermittlung passen Angebot und Nachfrage zeitlich nicht zusammen. Die Motion will die Brücke zwischen Rückbau und Wiedereinbau schlagen. Die Stadt verlangt bei ihren eigenen Projekten inzwischen eine Potenzialabschätzung für ReUse. Das beinhaltet eine interne Prüfung von Bauteilen, bei Bedarf eine externe Suche sowie ein Screening der Demontierbarkeit und Rückbaubarkeit von Konstruktionen. Das nötige Know-how, das wir mit der Motion konkret nutzbar machen wollen, ist bei der Stadt also bereits vorhanden. Wir haben mit «Circular Zürich» eine Strategie mit 79 Massnahmen. Wenn man

diese ernst nehmen will, müssen die Massnahmen, die bisher nur auf Papier stehen, jetzt tatsächlich in die Praxis überführt werden. Wie ein solches ReUse-Bauteillager konkret ausgestaltet wird, haben wir bewusst offengelassen. Wichtig ist uns als GLP dabei, dass das lokale Gewerbe davon profitiert. Es geht uns nicht darum, den privaten Markt zu konkurrenzieren, sondern ihn zu ergänzen. Die Stadt kann selbst entscheiden, wie das am sinnvollsten umgesetzt wird, etwa in Zusammenarbeit mit bestehenden Plattformen oder Institutionen wie Sozialbetrieben, aber selbstverständlich auch mit privaten Anbieter*innen und Fachunternehmen. Ohne Infrastruktur und Vermittlung wird ein wiederverwendbares Bauteil zum Abfallprodukt. Es wäre eine verpasste Chance, wenn die Stadt Zürich hier nicht vorwärtsmachen würde. Den AL-Textänderungsantrag nehmen wir an.

Jean-Marc Jung (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 14. Januar 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Bei der Wiederverwendung von Produkten ist wichtig, dass der Gebrauchtkauf einen Neukauf ersetzt. Sonst bringt es nichts. Bei Elektronikgeräten oder Haushaltsgeräten funktioniert das ganz gut, zum Beispiel auf www.ricardo.ch. Dort haben wir tatsächlich standardisierte Güter, die man gut miteinander vergleichen kann. Die Lagerkosten trägt der Verkäufer, das heisst breit verteilt und vernachlässigbar. Es ist ein digitaler Tauschmarkt. Ebenso gibt es in der Baubranche im Bereich der Arbeitsintegration z. B. das Projekt Stiftung Chance in Glattbrugg. Das ist ein Baumarkt für gebrauchte Kühlschränke und ähnliches. Er benötigt staatliche Unterstützung, da es ohne nicht geht. Es handelt sich um eine kleine Nische, die leider auch eine kleine Nische bleibt. Die Stiftung ist ein soziales Projekt und hat eine andere Stossrichtung als das Postulat. Der dortige digitale Markt existiert allerdings schon und es wäre schön, wenn wir das mitnutzen könnten. In Basel gibt es etwas ähnliches. Sie nehmen aber nur Produkte, die qualitativ so gut sind, dass man auch einen Abnehmer findet. Erfolgreich kann es nur bei einer gewissen Standardisierung und einem höheren Neupreis sein, damit sich die Suche nach etwas Gebrauchtem lohnt und der Transport einfach ist. Es braucht eine klare Nachfrage. Für Baumaterialien sind geringe Lagerdauern wichtig, denn Baumaterialien brauchen viel Platz, der dazu noch vor Diebstahl geschützt ist. Das kostet. Es braucht ganz genaue Angaben zur Qualität und Quantität jedes einzelnen Produkts, bspw. die restliche Lebensdauer. Und was passiert, wenn die Qualität nicht stimmt, wer haftet dann? Am Beispiel von gebrauchten Fenstern sieht man, warum es nicht so einfach ist. Das Fenster muss die richtige Grösse, den richtigen U-Wert, die richtige Brandschutzklasse und die richtige Öffnungsrichtung haben. Vor allem muss es verfügbar sein, wenn das Bauprojekt es benötigt, nicht erst dann, wenn es wegen eines Rückbaus gerade auf Lager ist. In den meisten Fällen darf es auch nicht alt aussehen. Wenn eine echte Nachfrage da ist, braucht es meistens kein staatliches Lager, denn Käufer und Verkäufer finden von selbst zueinander. Über die bestehenden Digitalplattformen kann man sicher schlauer werden. Wir riskieren hier, Steuergelder für die Lagerhaltung statt für die tatsächliche Wiederverwendung auszugeben. Wir riskieren, auf der alten Ware sitzen zu bleiben. Wir finden, der Staat soll sich da nicht einmischen. Er tut das in der Baubranche schon zur Genüge. Wie sollen die Standards, die der Staat bei Bauprodukten einfordert, bei gebrauchten Gütern umgesetzt werden? Das Bauen ist viel komplizierter, als man denkt. Wir lehnen den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Christian Häberli (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir unterstützen die Motion der GLP, wollen aber eine Ergänzung anbringen. Nicolas Cavalli (GLP) hat es erwähnt: Ausreichend grosse und gut kuratierte Lager für Bauteile sind ein zentrales Element im Materialkreislauf und in der Materialwirtschaft. Er hat auch darauf hingewiesen, dass Bauabfälle rund drei Viertel oder mehr der gesamten Abfallmenge ausmachen. Der Stadtrat hat 79 Massnahmen zur Umsetzung der Kreislaufstrategie beschlossen. Es ist sinnvoll, bei der Abfallreduktion in der Bauwirtschaft anzusetzen. Wie die Motion fordert,

ist eine Infrastruktur für die Erfassung, Lagerung und Weitervermittlung von Bauteilen absolut nötig, und zwar in einem Massstab, der über einzelne Nischenlösungen hinausgeht. Das fehlt bisher. Was aus Sicht der AL in der Motion noch fehlt, ist die Sicherstellung des Wissens im Umgang mit wiederverwendeten Materialien. Was bringt ein Bauteilmagazin, wenn man gar nicht mehr weiss, wie man bspw. mit Bauteilen aus den 1970er-Jahren umgehen soll und keine Gebrauchsanleitungen oder Baupläne mehr dazu vorliegen? Zu diesem Zweck gibt es Netzwerke, etwa das des Vereins Material-Archiv, der eine digitale Plattform mit Informationen zu über 1400 Materialien und 280 Verarbeitungsverfahren für eingelagerte Bauteile sowie Hinweisen zu deren praktischer Anwendung aufgebaut hat. Wahrscheinlich sind es mittlerweile deutlich mehr. Bei diesem Netzwerk handelt es sich um einen Verbund von elf Hochschulen, Museen und der Schweizer Baumuster-Centrale Zürich. Die AL hat in der Budgetdebatte 2025 mit dem Postulat GR Nr. 2024/564 die Unterstützung dieses Netzwerks gefordert, ganz im Sinn der jetzt von der GLP eingereichten Motion. Unsere Textänderung lautet wie folgt: «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für die Schaffung eines ReUse-Bauteillagers und zur Zusammenarbeit mit bereits etablierten Institutionen zu unterbreiten, sowie allfällige weitere Massnahmen zur Förderung der Wiederverwertung von Bauteilen vorzuschlagen.» Hinzufügen wollen wir also die Zusammenarbeit mit etablierten Institutionen.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): In meiner Überbauung werden demnächst 30 Jahre alte Fenster ersetzt. Stellen Sie sich die Reaktion der Mieterschaft vor, wenn stattdessen 50 Jahre alte Fenster aus einem ReUse-Lager mit schlechteren Werten, geringerer Restlebensdauer und ohne Garantie eingebaut würden. In 10 Jahren stünde dieselbe Baustelle noch mal an. Schauen wir uns die Fakten an. Erstens wird das längst gemacht. Es gibt die Bauteilbörse, spezialisierte Rückbauunternehmen und Plattformen. Überall dort, wo brauchbares Material anfällt, mit dem sich ein Gewinn erzielen lässt, wird das bereits umgesetzt. Zweitens ist die Bauwirtschaft kein lokales städtisches Gewerbe, sondern hat ihre Standorte grösstenteils nicht in der Stadt. Wo ist das grosse lokale Gewerbe, das an diesem Vorstoss beteiligt wäre? Ist es drittens die Aufgabe der Stadt, ein Bauteillager für die halbe Bauwirtschaft der Schweiz zu betreiben? Wir konnten am Beispiel des Reparaturbonus sehen, wie gut gemeinte Programme in der Realität enden können. Im besten Fall subventioniert die Stadt börsenkotierte Unternehmen aus der halben Schweiz, im schlimmsten Fall wird betrogen oder nichts bewirkt. Die Die Mitte lehnt die Motion ab.

Dr. Mathias Egloff (SP): Wir sind voll auf der Linie dieses Postulats und nehmen es an. Ich habe selbst eine gebrauchte Bauteilküche und bin stolz darauf. Der Business Case einer solchen Bauteilbörse ist schwierig. Ich habe leider schon mehrere Vorhaben scheitern sehen, obwohl sie für das ReUse-Prinzip sehr wichtig wären. Zu meiner Zeit lief das aber noch analog ab. Heute gibt es viel bessere Möglichkeiten. Mit einer Onlinedatenbank lassen sich grössere Kreise ansprechen, ein viel breiteres Angebot zusammenbringen und mehr Abnehmerkanäle erschliessen. Angesichts des Klimagewinns wäre das eine sehr wünschenswerte Sache mit deutlich besseren Erfolgsaussichten. Wie Christian Häberli (AL) erklärt hat, ist dabei das Netzwerk sehr wichtig, ebenso die Brücke zwischen Bedarf und vorhandenem Material. Die soziale Komponente, die die AL mit der Textänderung einbringt, finden wir sehr gut. Das schafft zusätzliche Arbeitsplätze.

Alex Guggenheim (FDP): Die FDP lehnt die Motion aus verschiedenen Gründen ab. Es hat schon mehrere private Anbieter, die scheinbar erfolgreich machen. Daher kann man auf sie zurückgreifen. Es ist keine Staatsaufgabe, alte Bäder oder Küchen irgendwo herauszureissen und sie wiederzuverwerten. Dafür haben wir diese Firmen. Zudem denke ich, dass dieses Angebot eher dazu dienen wird, alte Materialien loszuwerden. Das ReUse-Bauteillager der Stadt wird sich dann selber um die Entsorgung kümmern müssen, weil ihm niemand die alten Teile abnimmt. Darum lehnen wir die Motion ab.

Sven Sobernheim (GLP): *Es gibt nach wie vor Baufirmen, die in der Stadt ihren Standort haben, auch wenn das der Die Mitte offenbar nicht bewusst ist. Entscheidend ist ohnehin, wo die Baustelle ist, und nicht, wo die Baufirma ihren Sitz hat. Auch eine Baufirma aus dem Linthal kann bei mir zwei Häuser weiter bauen. Man darf zudem nicht vergessen, dass die Stadt Zürich eine der grössten Grundeigentümer*innen und Bauherr*innen ist und von einem Bauteillager profitieren könnte. Am letzten Abstimmungswochenende haben wir den Abriss eines Hallenbads und einer Kegelbahn beschlossen. Bei der Kegelbahn mag es zutreffen, dass sich die Bauteile nicht mehr weiterverwenden lassen. Das Hallenbad wurde aber immer wieder saniert, sodass es dort nicht nur 40 Jahre alte Fenster gibt, sondern auch solche, die erst 5 oder 10 Jahre alt sind. Die ablehnende Seite blendet völlig aus, dass es auch Fehllieferungen und Falschbestellungen gibt, die heute einfach in der Mulde landen. Wer das nicht glaubt, soll einen Blick in die Mulden werfen.*

Nicolas Cavalli (GLP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für die Schaffung eines ReUse-Bauteillager und zur Zusammenarbeit mit bereits etablierten Institutionen zu unterbreiten sowie allfällige weitere Massnahmen zur Förderung der Wiederverwendung von Bauteilen vorzuschlagen. Die Vorlage soll sowohl städtische Bauvorhaben als auch private Bauprojekte einbeziehen und sicherstellen, dass eine funktionierende Infrastruktur für Erfassung, Lagerung und Weitervermittlung solcher Bauteile geschaffen bzw. gestärkt wird.

Die geänderte Motion wird mit 70 gegen 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

529. 2026/84

Postulat von Johann Widmer (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 25.02.2026:

Baubewilligungsverfahren für Wohnbauten, Abbau von bürokratischen und regulatorischen Hindernissen

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

Johann Widmer (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5868/2026): *Wohnraum wird in Zürich immer knapper und teurer. Einerseits treiben die Verknappung des Markts, die eine Folge der Zuwanderung ist, und die immer höheren Ansprüche an die Wohnfläche pro Person die Wohnraumpreise nach oben. Auch ihr in euren Genossenschaftswohnungen wollt viele Quadratmeter. Andererseits schießen sich linke Politiker mit einer beispiellosen Bürokratie selbst ins Knie. Wer heute in unserer Stadt bauen will, braucht einen langen Atem und ein dickes Portemonnaie. Baubewilligungsverfahren gleichen einem Spiessrutenlauf. Jedes Jahr kommen neue Vorschriften, Sonderwünsche und formale Hürden dazu. Eine Studie der Zürcher Kantonalbank (ZKB) zeigt die Diskrepanz deutlich auf. Im Schweizer Durchschnitt wartet man etwa 140 Tage auf eine Baubewilligung, was schon ziemlich lange ist. Im Kanton Zürich sind es bereits 200 Tage und in der Stadt Zürich sage und schreibe 330 Tage, also fast ein Jahr. Woran liegt das? Am Papierkram. Seit dem Jahr 2010 hat sich die Wartezeit in unserer Stadt verdoppelt. Jede Woche, die ein Projekt blockiert im Amtshaus liegt, kostet den Bauherrn Tausende Franken an Zinsen und Planungskosten. Am Ende kommt der Mieter über eine höhere Miete dafür auf. Wer das Verfahren künstlich in die Länge zieht, sorgt dafür, dass die Mieten*

explodieren. Was dann als Baubewilligung kommt, ist beschämend. In der Regel werden damit unzählige Auflagen gemacht, die man abarbeiten muss, bevor man die Baufreigabe erhält – was monatelange Zusatzarbeit bedeutet. Es dauert nur so lang, weil die städtischen Beamten sich im Mikromanagement verlieren. Ein Beispiel aus der Praxis ist der paranoide Regulierungswahn bei den Veloabstellplätzen. Glaubt nicht, ihr könnt einfach einen Veloraum planen. Das ist Raketenwissenschaft. Die Stadt schreibt privaten Bauherren und Genossenschaften bis ins kleinste Detail vor, wie ein solcher Raum auszu sehen hat. Jede einzelne Velotüre muss mindestens 1,5 Meter breit und 2 Meter hoch sein. Jede Rampe und jeder Lift haben ein exakt vorgeschriebenes Mindestmass. Und wehe, der Abstand zwischen den aufgehängten Velos weicht um 5 Zentimeter vom städtischen Leitfaden ab. Es gibt scharfe Kontrollen. Fertig durchdachte Bauprojekte von Wohnbaugenossenschaften und privaten Investoren werden monatelang blockiert, weil die Neigung der Velorampe oder die Deckenhöhe im Velokeller den Beamten nicht passt. Das hat nichts mit Lärmschutz, Denkmalschutz oder Brandschutz zu tun. Das ist reiner ideologischer Veloirrsinn, der den Bau von Wohnraum für Menschen behindert. Unser Postulat ist einfach und klar. Wir fordern den Stadtrat auf, die Fesseln zu lösen. Wir müssen unnötige und doppelte Auflagen wie solche bürokratischen Veloschikanen streichen. Wir brauchen rasche, berechenbare und effiziente Prozesse. Private Bauherren und Genossenschaften müssen wieder sicher planen können. Es sind je eine Textänderung von der AL und der SP eingegangen. Wir nehmen die der SP an, weil sie umfassender ist.

Tanja Maag (AL) zieht den namens der AL-Fraktion am 18. März 2026 gestellten Textänderungsantrag zurück.

Stefania Koller (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: So emotional und lang wird es bei mir nicht. Wir erkennen Potenzial im Postulat und stimmen euch zu: Baubewilligungen in Zürich einzuholen, ist nicht ohne. Aber so hart ins Gericht gehen mit unserer Verwaltung wollen wir auch nicht. Darum schlagen wir vor, den systematischen Abbau im Verwaltungsbereich herauszustreichen. Das erinnert uns an DOGE, das wollen wir auf keinen Fall. Ergänzen wollen wir das Thema Preisgünstigkeit. Der geänderte Text lautet: «Der Stadtrat wird beauftragt, zu prüfen und konkrete Massnahmen vorzulegen, wie bürokratische Hindernisse im Baubewilligungsverfahren reduziert werden und effiziente, ämterübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden können. Dies soll der Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für preisgünstige Wohnbauvorhaben dienen.»

Weitere Wortmeldungen:

Marisa Kappeler-Schudel (GLP): Ich wehre mich ausdrücklich gegen die populistischen und herablassenden Formulierungen von Johann Widmer (SVP). Ich bitte Sie, das in Zukunft zu unterlassen. Nichtsdestotrotz unterstützt die GLP das Anliegen des Postulats. Wenn wir mehr Wohnungen bauen wollen, müssen wir darüber reden, wie schnell aus einem geplanten ein gebautes Projekt wird. Dafür lohnt sich ein Blick auf die Zahlen. Im Jahr 2025 hat das Amt für Baubewilligungen 4212 Baugesuche und Meldeverfahren behandelt. Ein ordentliches Langverfahren, wie es für die meisten gebraucht wird, dauert 5 Monate. Das sind 21 Tage Vorprüfung, 4 Monate Behandlung und danach 30 Tage Rechtsmittelfrist. Das ist ja noch kein Drama. Im Jahr 2025 wurden aber nur 75 Prozent dieser Gesuche fristgerecht abgeschlossen. Vor einigen Jahren waren es sogar noch weniger. Wir teilen die pauschale Diagnose der Postulanten nicht, wonach neue Vorschriften die zentrale Ursache für den Wohnungsmangel sind. Viele Regeln schützen öffentliche Interessen. Aber eine Fristeinhaltung von nur 75 Prozent zeigt für uns, dass es Verbesserungspotenzial gibt. Wir unterstützen daher das Postulat und die Textänderung der SP. Im Geschäftsbericht ist festgehalten, dass mit den Projekten «Interface» und «Zusammenarbeit in Baubewilligungsverfahren» bereits Massnahmen laufen, die genau das behandeln, was ihr eingebracht habt. Ich nehme an, dass das auch im Sinn des

Stadtrats ist. Noch ein Hinweis: Seit dem Jahr 2024 können Baugesuche vollständig digital eingereicht werden. Das ist für uns eine sehr gute Neuerung. Wir glauben aber auch, dass schlechte Prozesse nicht einfach nur digitalisiert werden dürfen. Es gibt sicher Potenzial für Automatisierungen, insbesondere bei der Vorprüfung von 21 Tagen, auf die die Einreichenden warten müssen. Wir glauben, da kann man mit heutigen Möglichkeiten viel vereinfachen und das Erlebnis der Nutzer*innen verbessern. Wir wollen einen Staat, der Regeln effizient, digital und verlässlich vollzieht. Darum sind wir für das Postulat.

Tanja Maag (AL): Ich möchte Sie bitten, nicht mit despektierlichen Geräuschen zu antworten, wenn Sie gebeten werden, auf despektierliche Bemerkungen zu verzichten. Wie bereits erwähnt, ziehen wir unsere Textänderung zurück, weil die SP gute Arbeit geleistet und die Textänderung weiter ausgearbeitet hat. Unsere ursprüngliche Änderung ist darin bereits abgebildet, weshalb wir sie zurückziehen. Wir unterscheiden klar zwischen Prozesshindernissen und aus unserer Sicht nötigen regulatorischen Auflagen, was sich auch in unserer ursprünglichen Textänderung widerspiegelt hat. Die Mieten explodieren wegen maximaler Renditeausschöpfung und nicht wegen regulatorischer Vorschriften. Es mag sein, dass sich einzelne Grossinvestor*innen aufgrund der Rahmenbedingungen gegen einen Bau entscheiden. Wenn es sich dabei um Wohnungen handelt, die sich Menschen mit durchschnittlichem bis tiefem Einkommen ohnehin nicht leisten könnten, müssen wir uns fragen, ob das überhaupt die Investor*innen sind, die wir in Zürich bauen lassen wollen. Wir sehen immer wieder, dass sich Grossinvestor*innen kaum um soziale Verantwortung scheren. Wir halten deshalb an den Regulierungen zum Anteil preisgünstiger Wohnungen fest. Formalen Verbesserungen im Baubewilligungsverfahren stehen wir hingegen nicht im Weg. Beschleunigende Massnahmen und das Streichen von Redundanzen sind Schritte, die wir unterstützen. Baubewilligungen sollten weder wegen ineffizienter Verwaltungsprozesse liegen bleiben noch irgendeiner Willkür unterliegen. Man hört viele Beispiele. Selbst wenn es sich dabei um Einzelfälle handelt, zeigt sich doch, dass hier Verbesserungspotenzial besteht. Das bedeutet keinen Verwaltungsabbau, sondern innerhalb der bestehenden Strukturen die Prozesse schlanker und schneller zu machen.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): Wir haben das Thema heute Abend bereits mehrfach diskutiert. Wir alle wollen, dass auch Privatpersonen bauen, also nicht nur Genossenschaften und Kapitalgesellschaften, sondern gerade auch die kleinen Akteure, die unter den bürokratischen Hürden leiden. Ich habe grossen Respekt vor all jenen Privatpersonen, die sich auf das Wagnis und Abenteuer einlassen, selber zu bauen. Ich selbst hätte nicht die geringste Ahnung, wie ich mich durch diesen Dschungel bewegen sollte. Jede dieser Hürden und Regeln war sicherlich gut gemeint, doch ich denke, wir haben einen Punkt erreicht, an dem sich die gute Absicht längst ins Gegenteil gewendet hat. Aus diesem Grund unterstützt die Die Mitte das Postulat inklusive Textänderungsantrag.

Alex Guggenheim (FDP): Die Stossrichtung des Postulats unterstützen wir. Wir haben uns Deregulierung ja regelrecht auf die Fahne geschrieben. Auch mit der Textänderung sind wir grösstenteils einverstanden. Die ersten sieben Achtel würden wir mittragen. Nur der letzte Satz stört uns: «Dies soll der Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für preisgünstige Wohnbauvorhaben dienen.» Warum nicht einfach für alle? Das wäre doch am einfachsten. Führen wir separate Baubewilligungsverfahren für diesen und jenen Typ von Bauträgerschaft ein, wird das Ganze aus unserer Sicht nur noch komplizierter. Das Postulat würden wir unterstützen, mit der Textänderung werden wir es aber ablehnen.

Brigitte Fürer (Grüne): Mein erster Impuls war: Welch populistischer Unsinn, den die SVP bringt. Dem Postulat liegt das Narrativ zugrunde, dass alles funktionieren würde, wenn man nur schneller mehr Wohnungen produzieren könnte und keine Vorschriften hätte. Wir alle wissen, dass das so nicht stimmt, denn Regulierungen dienen meist keinem Selbstzweck. Das Beispiel der Veloparkplätze zeigt das gut: Würde es von selbst

funktionieren, käme niemand auf die Idee, Abstände oder gute Erreichbarkeit zu fordern. Regulierungen entstehen gerade deshalb, weil es ohne sie eben nicht von Anfang an funktioniert. Es gibt sicher einzelne Regulierungen, die man hinterfragen kann, aber das grundsätzliche Narrativ, wonach weniger Regulierung automatisch zu mehr Wohnungen und damit zu tieferen Preisen führte, unterstützen wir definitiv nicht. Das hat auch Stefania Koller (SP) mit der Frage, ob man Wohnungen baut, weil die Nutzenden sie brauchen, oder weil sie eine Kapitalanlage darstellen, gut aufgezeigt. Mit den Textänderungen hat das Postulat eine ganz andere Richtung erhalten und damit können wir es unterstützen. Ich möchte Johann Widmer (SVP) nur bitten, mit diesen wiederkehrenden Beschimpfungen der linken Seite als Kommunisten und Sozialisten, die übrigens auch gute Ansätze haben, sowie dem Beleidigen der Verwaltung aufzuhören. Ich finde das ermüdend und frage mich, weshalb Du immer abwerten musst. Fehlen dir die Argumente?

Johann Widmer (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, zu prüfen und konkrete Massnahmen vorzulegen, wie bürokratische ~~und regulatorische~~ Hindernisse im Baubewilligungsverfahren für Wohnbauten systematisch abgebaut reduziert werden und effiziente, ämterübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden können. Dies soll der Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für preisgünstige Wohnbauvorhaben dienen.

Das geänderte Postulat wird mit 95 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

530. 2026/122

Postulat der AL- und Grüne-Fraktion vom 18.03.2026:

Bau von Hochhäusern, verbindliche Verankerung der Mitwirkung der Quartierbevölkerung

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

Christian Häberli (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5991/2026): *Das Postulat geht auf unsere Debatte zur Teilrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) betreffend Hochhäuser zurück. Dort haben wir unter anderem in Artikel 81c quindecies ein Konkurrenzverfahren für Hochhäuser genehmigt. Mit dem vorliegenden Postulat wollen wir den Stadtrat auffordern zu prüfen, wie bei diesen Konkurrenzverfahren für Hochhäuser ab 60 Metern Höhe ein partizipativer Prozess unter Einbezug der Quartiervertretung in der Jury gewährleistet werden kann. Hochhäuser müssen gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) im Vergleich zu Gebäuden in der Regelbauweise einen ortsbaulichen Gewinn bringen und architektonisch besonders sorgfältig gestaltet sein. In der BZO-Teilrevision haben wir zudem festgelegt, dass Hochhäuser von mehr als 60 Metern Höhe an zentraler Lage in einem der obersten Geschosse publikumsorientierte Nutzungen mit Mehrwert fürs Quartier anbieten müssen. Für die Nachbarschaftsbildung innerhalb der Hochhäuser sind Gemeinschaftsflächen vorgeschrieben, und Grün- und Freiräume sollen besser gestaltet und öffentlich zugänglich sein. Das sind gute Bestimmungen. Die konkrete Ausgestaltung dieser qualitativen Anforderungen soll aber mit dem betroffenen Umfeld im Rahmen eines partizipativen Prozesses überprüft und verifiziert werden. Wichtig ist uns dabei, dass es nicht die eine Form von Partizipation gibt, sondern je nach Fragestellung und Situation unterschiedliche Instrumente, Praktiken, Phasen und Stufen zum Einsatz kommen müssen. Im vorliegenden Prüfauftrag geht es also darum, dass der*

Stadtrat abwägt, in welchen Situationen welche Form der Partizipation zielführend ist und welche Zielgruppe jeweils einbezogen werden soll. Weiter soll geprüft werden, wie die Einsitznahme der Quartiervertretung in der Jury der Konkurrenzverfahren sichergestellt werden kann. Uns ist wichtig, dass bei Hochhausbauten die Interessen der Nachbarschaft angemessen berücksichtigt werden, gerade was die öffentlichen Nutzungen betrifft. Nicht gewollt ist eine technokratische Alibi-Partizipation, die nur fürs Protokoll oder für die Galerie stattfindet, während am Schluss alle Beteiligten feststellen, dass eigentlich niemand zugehört hat und nichts davon umgesetzt wurde. Mir ist bewusst, dass im Rückblick auf die vorangegangene Debatte nun einige Hochhausfetischisten aufheulen und einwenden werden, das bedeute nur noch mehr Bauvorschriften für Hochhäuser über 60 Meter und sei völlig unnötig. Das ist euer gutes Recht. Ebenso ist es aber das gute Recht der Nachbarschaft, Einsprache gegen Hochhäuser zu erheben. Ohne Mitwirkung muss man sich nicht wundern, wenn solche Einsprachen erfolgen. Ich vermittele im Übrigen gerne den Kontakt zu privaten Bauherrschaften von Hochhäusern, die den partizipativen Prozess vorbildlich durchgeführt und dadurch Einsprachen verhindert haben.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR Tobias Langenegger: *Ich komme zum Ablehnungsantrag des Stadtrats. Die Postulant*innen verlangen eine Pflicht zur Mitwirkung, die für alle Hochhäuser verbindlich ist, sowie den Einbezug des Quartiers in die Jury. Ich fange bei der Verbindlichkeit an. Das Wichtige ist, dass wir dafür keine Rechtsgrundlage in der Bauordnung schaffen können. Stattdessen lösen wir es über die Hochhausrichtlinien. Das hat de facto keine rechtliche Auswirkung, bildet aber eine wichtige Grundlage für die Beratung der Bauherrschaft. Die meisten verhalten sich dann auch entsprechend. Aus Sicht der Verwaltung ist die Verbindlichkeit der Pflicht zur Mitwirkung mit der Verankerung in den Richtlinien hinreichend gesichert. Die Ausweitung auf alle Hochhäuser ist für den Stadtrat nicht verhältnismässig. Auch die Beteiligung des Quartiers an den Konkurrenzverfahren können wir nicht rechtlich verbindlich einfordern. Es ist dem Stadtrat aber wichtig, dass man die Pflicht in den Verfahren erfüllt, damit das Quartier mit einem ordentlichen Einsitz mitreden kann.*

Weitere Wortmeldungen:

Nicolas Cavalli (GLP): *Ich war mir einen Moment lang nicht sicher, ob ich die Begründung der AL falsch verstanden habe oder ob die AL selbst nicht ganz verstanden hat, was sie ins Postulat geschrieben hat. Ich bin froh, dass der Stadtrat das präzisiert hat. Im Postulat steht, dass für alle Hochhäuser die Mitwirkungsinstrumente zur Anwendung kommen sollen, die gemäss den neuen Hochhausrichtlinien für Hochhäuser über 60 Meter vorgesehen sind. Das bedeutet für Hochhäuser ab 25 Metern gilt eure Forderung, was nicht dem entspricht, was Christian Häberli (AL) vorhin begründet hat. Wir sind nicht gegen partizipative Prozesse, ganz im Gegenteil. Wir finden, es kann durchaus sinnvoll sein, solche Prozesse durchzuführen, und begrüssen den Vorschlag des Stadtrats, dies ab 60 Metern vorzusehen. Das ist eine differenzierte Haltung, denn ein Hochhaus von 60 Metern oder mehr hat eine gewisse Ausstrahlung, bei der ein partizipativer Prozess angebracht sein kann. Damit sind wir wieder bei der bereits geführten Hochhausdiskussion. Christian Häberli (AL) hat recht mit dem Argument, dass solche Verfahren die Bauprozesse länger, komplexer und teurer machen. Das ist einfach so. Unser Ziel sollte doch sein, mehr Wohnraum zu realisieren. Wir sind der Meinung, dass in geeigneten Gebieten stärker in die Höhe gebaut werden sollte. Deshalb sind wir zurückhaltend, wenn es darum geht, weitere obligatorische Verfahrensschritte einzuführen. Wichtig ist auch, im Hinterkopf zu behalten, dass Quartierinteressen zwar wichtig sind, aber nicht automatisch mit dem öffentlichen Interesse übereinstimmen. Wir sind der Meinung, dass man dabei das Gesamtbild der Stadtentwicklung im Blick behalten sollte. In einem Punkt gebe*

ich Dir aber recht: Partizipation soll tatsächlich etwas bewirken können und darf keine Alibiübung sein. Sie ist nur dann sinnvoll, wenn wirklich Spielraum besteht. Andernfalls schafft sie bloss zusätzliche Frustration. Noch einmal zur Klarheit: Der Vorstoss betrifft Häuser ab 25 Metern. Ich habe dazu ein kleines Gedankenspiel gemacht: Hätte die AL diese Forderung schon vor hundert Jahren durchgesetzt, also in den 1920er-Jahren, hätten wir bis heute 328 solcher Partizipationsverfahren bei Wohn- und Bürogebäuden gehabt. Schulen und Spitäler sind davon ausgenommen, Hotels hingegen nicht. Ist das die Antwort auf die Frage einer sinnvollen Stadtentwicklung? Wollt ihr wirklich im Schnitt rund 30 solche partizipativen Prozesse pro Jahr? Ich weiss nicht, ob sich das neben einem Gemeinderatsmandat bewältigen liesse. Ich bin gerne bei gewissen Verfahren dabei, in diesem Ausmass überlasse ich das aber der AL. Wir lehnen das Postulat ab.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): *Ich bin auch etwas verwirrt. Soll jetzt in Zürich in die Höhe verdichtet werden oder nicht? Beim Lesen des Postulats kam es mir so vor, als wollten Teile des Rats das nicht. Jede Person, die sich irgendwie in Schussweite eines Projekts aufhält und eine Meinung dazu hat, soll in den partizipativen Prozess eingeladen werden. Nicht nur zur Informationsveranstaltung, sondern in den Gesamtprozess, wenn ich das richtig lese. Wer also irgendwo in der Nachbarschaft ist und meint, er hätte irgendeine tolle Idee, kommt in einer dieser unzähligen Echokammern unter. Natürlich kommen sich die Leute anschliessend entweder veräppelt vor, wenn es sich doch nur um eine Informationsveranstaltung handelt, oder es wird nie etwas gebaut. Wie soll man unter all den Leuten einen Konsens ausarbeiten? Die Die Mitte lehnt das Postulat ab.*

Brigitte Fürer (Grüne): *Die Mitwirkung ist bereits seit dem Jahr 1980 im Bundesgesetz über die Raumplanung verankert. Ich finde es sehr weitsichtig, dass man das damals so festgelegt hat. In Artikel 4 Absatz 2 heisst es: «Die mit der Planung beauftragten Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.» Wie diese Mitwirkung konkret ausgestaltet wird und was als geeignet gilt, dafür besteht ein gewisser Spielraum. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass partizipative Verfahren oft ein wichtiger Faktor für die gelungene Umsetzung von Bauprojekten sind. Dass man das auch bei Hochhäusern so handhaben sollte, ist doch naheliegend. Wie Christian Häberli (AL) gut ausgeführt hat, braucht es einen ortsbaulichen Gewinn und eine sorgfältige Gestaltung. Dafür sollten auch Menschen einbezogen werden, die das Projekt nicht nur durch die Bau-Brille sehen, sondern auch gesunden Menschenverstand mitbringen. Es geht nicht darum, das Ganze technokratisch umzusetzen, sondern darum, wie man bei Hochhäusern ab 25 Metern Höhe ein Verfahren gestalten kann, das die Bevölkerung einbezieht. Das Wichtigste dabei ist, dass man mit der Mitwirkung Wissen vor Ort abholt, was für eine gute Planung und später für ein lebendiges Quartier entscheidend ist. So stellt man auch sicher, dass ein Hochhaus etwas ans Quartier zurückgibt. Die Forderung ist überhaupt nicht übertrieben. Sie bewegt sich vielmehr im gesetzlichen Rahmen, den der Bund schon vor 50 Jahren vorgesehen hat. Bezüglich ortsbaulichen Gewinns hat der Stadtrat eingesehen, dass dieser nicht immer eingefordert wurde, weshalb er die Hochhausplanung überarbeitet hat. Ich habe jedenfalls noch niemanden getroffen, der mir erklären konnte, worin bei den Hochhäusern in Altstetten der ortsbauliche Gewinn bestehen soll. In diesem Sinn finden wir es angebracht, für Hochhäuser Partizipationsverfahren durchzuführen. Das bedeutet immer auch, die Planung so für die Bevölkerung zu übersetzen, dass sie sich tatsächlich einbringen kann. Es soll nicht zu fachtechnisch oder zu fachjuristisch werden, was immer wieder eine Herausforderung ist. Gesehen haben wir das bei den partizipativen Prozessen beim Josef-Areal und Schlachthof, die mich enttäuscht haben. Die Anliegen und Meinungen der Bevölkerung wurden kaum gehört. Das eigentliche Programm stand bereits fest. So kam es zumindest rüber. Wir unterstützen das Postulat und hoffen, dass die Mitwirkung künftig mehr Stellenwert erhält.*

Reto Brüesch (SVP): Die SVP lehnt das Postulat der AL und der Grünen ab. Der Stadtrat ist in dieser Sache für einmal auf unserer Seite. Wir sind nicht gegen Mitwirkung der Quartierbevölkerung, im Gegenteil. Bei der Hochhausrichtlinie haben wir den Kompromiss des Gemeinderats mitgetragen. An Hochhäuser ab 60 Metern hat der Gemeinderat zusätzliche Anforderungen gestellt, durch die es Konkurrenzverfahren gibt. Ab 60 Metern spricht man nicht mehr von einfachen kleinen Hochhäusern bzw. hohen Gebäuden. Ein solches Hochhaus prägt das Quartier. Darum muss es auch im Quartier fest verankert sein. Besondere Mitwirkungsverfahren für alle Hochhäuser ab 25 Metern ist für uns der falsche Ansatz. Ein Gebäude mit einer Höhe von 30 Metern oder 40 Metern hat nicht die gleiche Wirkung wie ein Hochhaus von 80 Metern. Mitwirkung ja, aber mit Augenmass und nicht nach dem Giesskannenprinzip. Wir werden am 27. September 2026 sehen, wie sich die Stimmbevölkerung in punkto Hochhauspolitik entscheidet: Ob man grundsätzlich eher Cluster-Lösungen haben will, an denen sich Hochhäuser konzentrieren, oder ob man flächendeckend kleine Nadeln in den Wohnquartieren haben will. Eine quatierveträgliche Lösung ist für uns, nicht überall in den Wohnquartieren 40 Meter hohe Häuser zu bauen, sondern nur dort, wo es angezeigt ist, höhere Hochhäuser zu bauen.

Das Postulat wird mit 59 gegen 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

531. 2026/215

Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Selina Walgis (Grüne) und Martin Busekros (Grüne) vom 06.05.2026:

Prüfung eines Werbeverbots für Flugreisen und flugbezogene Angebote auf städtischem Gebiet

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

Selina Walgis (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 38/2026): In Zürich verursacht der Flugverkehr rund ein Viertel der indirekten Emissionen. Besonders ins Gewicht fällt dabei der Freizeitverkehr. Dort müssen wir ansetzen. Werbung prägt unsere Wahrnehmung. Auch meine zweijährige Tochter wird auf Flugwerbung aufmerksam: Als sie sagte, am Central seien Tram und Flugzeug gestanden, habe ich mich gefragt, wieso sie die zwei Wörter miteinander verknüpft – bis ich die Flugwerbung auf dem Tram vor uns sah. Flugwerbung beeinflusst unsere Konsumententscheidungen. Wenn Flugreisen permanent beworben werden – von Wochenendtrips über Fernreisen bis zum Vielfliegerprogramm – trägt das dazu bei, Flüge als selbstverständlichen Teil unseres Lebensstils zu verankern. Uns wird vermittelt, dass wir uns enorm einschränkten, wenn wir nicht regelmässig fliegen. Im Kern geht es bei diesem Vorstoss um Klimagerechtigkeit. Während viele Zürcher*innen für ein verlängertes Wochenende nach London oder New York reisen, tragen Menschen weltweit die Folgen der Klimakrise. Dürren, Überschwemmungen und Hitzewellen treffen vor allem die, die am wenigsten zur Erderwärmung beitragen. Mehr als 80 Prozent der Menschen sind noch nie geflogen. Fliegen ist kein Grundbedürfnis, sondern ein Privileg, das viele von uns geniessen. Flüge verursachen riesige Klimakosten. Die Verantwortung allein aufs Individuum abzuschieben, reicht nicht. Die Politik muss griffige Massnahmen ergreifen. Die Stadt Zürich lässt sich die Erreichung der Klimaziele einiges kosten. Sie investiert bspw. mit Kampagnen wie Klima à la carte viel Geld und Ressourcen in Massnahmen, um Emissionen zu reduzieren. Das finden wir natürlich sinnvoll. Aber es ist auch wichtig, dass diese Anstrengungen wirksam und kosteneffizient sind. Es ist darum widersprüchlich, auf der einen Seite einen erheblichen finanziellen Aufwand zu betreiben, um Emissionen zu reduzieren, und auf der anderen Seite

auf städtischen Werbeflächen Werbung für emissionsintensive Flugreisen zuzulassen. Das ist weder konsequent noch kosteneffizient. Wir können doch nicht gleichzeitig viel Geld für Klimaschutz ausgeben und mit unseren eigenen Werbeflächen klimaschädliches Verhalten fördern. Ich möchte auch an das Netto-Null-Ziel der Stadt Zürich erinnern, dem die Zürcher Bevölkerung mit deutlicher Mehrheit zugestimmt hat. Die Treibhausgasemissionen, die ausserhalb der Stadtgrenze ausgestossen, aber durch Stadtzürcher*innen mitverursacht werden, sollen bis zum Jahr 2040 gegenüber dem Jahr 1990 um 30 Prozent sinken. Wenn wir das Klimaziel ernst nehmen, müssen wir da handeln, wo wir mit einfachen Mitteln viel bewirken können. Die Einschränkung von Flugwerbung ist ein solcher Schritt. Wer Klimagerechtigkeit ernst nimmt, kann beim Fliegen nicht wegschauen. Man darf unserem Vorstoss auch zustimmen, wenn man selber gern fliegt.

Patrik Brunner (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 20. Mai 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Willkommen im neusten Kapitel des Werbemobbings. Eigentlich ist das Postulat schnell abgehandelt, denn es verletzt die Wirtschafts- und Werbefreiheit auf eklatante Art und Weise. Selbst wenn es eine Mehrheit fände, wäre der Rechtsweg vorprogrammiert. Das Resultat, egal durch wie viele Instanzen wir uns durcharbeiten müssten, steht eigentlich schon fest. Man kann nicht einen Wirtschaftszweig in einem bestimmten geografischen Raum einschränken, während alle anderen weiterhin tun können, was sie wollen. Das ist gesunder Menschenverstand. Es geht hier aber um viel mehr. Wir haben schon bei der Diskussion um das Werbeverbot gewarnt, dass der nächste Schritt sein wird, uns vorzuschreiben, was richtig und was falsch, was gut und was böse ist. Genau an diesem Punkt sind wir jetzt angelangt. Wir haben es gehört: Fliegen sei böse, sei gar nicht gut. Dem möchte ich entgegenhalten. Fliegen ist eine grossartige Errungenschaft der Menschheit, eine gigantische Bereicherung fürs Reisen, für das Näherbringen von Menschen, das Kennenlernen von Kulturen und das Eintauchen in fremde Länder. Das haben hoffentlich alle im Saal schon selbst erlebt. Es geht darum, den eigenen Horizont zu erweitern. Dafür braucht es nun einmal Flugzeuge, denn das ist in Italien nicht dasselbe wie in Tokio. Zu Beginn der heutigen Sitzung haben wir gehört, dass einige handwerkliche Punkte in manchen Postulaten nicht stimmen. Auf dieses Postulat trifft das wohl zu. Der Begründung konnte ich nicht entnehmen, ob das Verbot physische oder auch digitale Werbung meint. Ist nur die physische Werbung gemeint, ist das Anliegen ohnehin obsolet. Das wurde mit dem Werbeverbot bereits erledigt. Ist digitale Werbung gemeint, würde mich sehr interessieren, wie das durchgesetzt werden soll. Vielleicht mit einer Art Werbe-Stasi im Hochbaudepartement, die rund um die Uhr von Facebook bis Pornhub alles nach Zeichen von Flugwerbung durchsucht. Und wenn das SRF ein Spiel der Schweizer Nationalmannschaft sendet und dabei Werbung der Swiss eingeblendet wird, kommt STR Tobias Langenegger vorbei und zieht den Stecker, damit ich das nicht sehe. Ich möchte noch auf eine gewisse Doppelmoral hinweisen: Die Grünen wollen ein weiteres Verbot im Bereich Werbung, während sie geltende Verbote eklatant missachten. Wildplakatierung ist in der Stadt Zürich verboten. Die einzige Partei, die im letzten Wahlkampf in grossem Stil Wildplakate aufgestellt hat, waren die Grünen. Es zeigt sich wieder mal: Alle Tiere sind gleich, aber manche Tiere sind gleicher als andere.

Weitere Wortmeldungen:

Yves Peier (SVP): Ich habe jahrelang in der Reisebranche gearbeitet, durfte dort eine Lehre machen und war ein eingefleischter Reisender. Durch meine Reisen in den letzten Jahren habe ich aber gemerkt, dass etwas falsch läuft. In meinen Augen ist der Übertourismus ein grosses Problem. Ob in Luzern, Malta oder New York, es hatte für mich überall zu viele Leute. Das Reisen ist meiner Meinung nach immer mehr zum Konsum geworden und nicht mehr das besondere Erlebnis, bei dem man etwas erfährt und sich weiterentwickeln kann. Unsere Gesellschaft ist auch nicht mehr bei sich selbst, sondern als Globetrotter überall auf der Welt unterwegs. Das ist meine persönliche Meinung, doch

das Postulat der Grünen geht zu weit. Ein Werbeverbot für Flugreisen ist aus mehreren Gründen kritisch zu betrachten. Ein wichtiger Punkt ist die Wirtschaftsfreiheit: Fluggesellschaften, Reisebüros und Flughäfen bieten legale Dienstleistungen an. Dürfen sie diese nicht mehr oder nur noch eingeschränkt bewerben, greift der Staat direkt in die unternehmerische Freiheit und in den Wettbewerb ein. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Ungleichbehandlung gegenüber anderen Branchen. Flugreisen verursachen zwar CO₂ und belasten die Umwelt, doch das gilt ebenso für Kreuzfahrten, die Autoindustrie oder den Onlinehandel. Wird nur die Werbung für Flugreisen verboten, wirkt das unfair und inkonsequent. Es stellt sich die Frage, weshalb gerade diese Branche derart eingeschränkt werden soll. Werbung dient zudem nicht nur dazu, Menschen zum Fliegen zu bewegen. Sie informiert die Konsumenten auch über Preise, Direktverbindungen und neue Angebote. Wird sie verboten, könnte der Markt weniger übersichtlich werden, und es wird für die Konsumierenden schwieriger, verschiedene Angebote zu vergleichen und die passende Option zu wählen. Aus liberaler Sicht ist vor allem die persönliche Freiheit entscheidend. Erwachsene Menschen sollten grundsätzlich selbst entscheiden können, wie sie leben, wohin sie reisen und wofür sie ihr Geld ausgeben. Solange Fliegen legal ist, darf man sich fragen, ob der Staat wirklich Informationen und Werbung dazu verbieten soll. Ein Werbeverbot verstehen wir von der SVP als grünen Paternalismus. Der Staat greift ein, weil er zu wissen glaubt, was moralisch richtig ist. Doch eine moralische Tugend verliert ihren Wert, wenn sie erzwungen wird. Ethisches Handeln sollte aus Einsicht entstehen und nicht aus staatlicher Verhaltenslenkung. So werden Bürger gesteuert statt überzeugt. Günstige Flugreisen haben das Reisen für viele Menschen erst möglich gemacht. Früher waren internationale Reisen teuer und schwer zugänglich. Heute kann die breite Bevölkerung andere Länder und Kulturen kennenlernen. Reisen fördert den kulturellen Austausch, die Bildung und die persönliche Erfahrung. Man kann sagen, dass der Tourismus demokratisiert wurde. Das scheint euch zu stören. Wir lehnen das Postulat ab.

Anna Graff (SP): Die SP stimmt dem Postulat zu. Wir haben bereits gehört, dass rund ein Viertel der indirekten Emissionen der Stadtzürcher*innen durch Flugreisen verursacht wird. Das sind anderthalbmal so viele Treibhausgase, wie sämtliche direkten Emissionen auf dem Stadtgebiet zusammen ausmachen. Es ist klar, dass dieser Fussabdruck massiv sinken muss. Vor diesem Hintergrund hat die SP zusammen mit den Grünen bereits zwei Vorstösse zur Förderung des internationalen Bahnverkehrs eingereicht, als wichtige und realistische Alternative für einen Grossteil der Flugreisen ab Zürich. Der vorliegende Vorstoss fordert nun zu prüfen, wie man auf dem Stadtgebiet explizite oder implizite Werbung für Flugreisen unterbinden könnte. Werbung hat unbestritten einen konsumfördernden Effekt. Der öffentliche Raum ist derzeit stark durch Werbung für Flugreisen geprägt, sei es auf Plakaten oder in und an öffentlichen Verkehrsmitteln. Aktuell wird aufgrund einer modifizierten Motion der AL eine Verordnung zur Regelung von Reklame erarbeitet, die vom öffentlichen Raum aus sichtbar ist. Dies geschieht im Auftrag des Gemeinderats, um einen Beitrag zum Erreichen von Netto-Null zu leisten. Ich muss noch einmal festhalten, dass es sich dabei nicht um ein Werbeverbot handelt. Lesen Sie den Motionstext noch einmal. Die SP unterstützt die Prüfung, ob und wie eine Beschränkung für Flugwerbung im öffentlichen Raum in Zürich umsetzbar wäre. Der Stadtrat nimmt das Postulat auch entgegen, weil dies sowieso geprüft wird. Andere Städte, etwa Amsterdam, setzen bereits auf Beschränkungen klimaschädlicher Werbung, Flugreisen eingeschlossen. Erweist sich das auch für Zürich als umsetzbar, wird die SP-Fraktion dies unterstützen.

Samuel Balsiger (SVP): Man muss den Vorstoss nur lesen, um zu merken, dass Sie keine Ahnung haben. Sie schreiben bloss, dass implizite Werbung für Flugreisen verboten werden soll. Von expliziter Werbung ist nirgends die Rede. Macht die Swiss bspw. Werbung für ein günstiges Flugangebot, ist das explizit, weil ausdrücklich für Flugreisen geworben wird. Das bliebe gemäss dem Vorstoss weiterhin erlaubt. Implizit wäre, wenn im Fernsehen z. B. eine neue TV-Show in der Karibik gezeigt wird und man sich beim

Zuschauen denkt, das sieht schön aus, dort will ich hinfliegen. Offenbar wissen Sie nicht einmal, welche Fremdwörter sie in ihrem eigenen Vorstoss verwenden. Man muss sich auch fragen, wie das überhaupt umsetzbar sein soll. Bei expliziter Plakatwerbung liesse sich noch sagen, das sei Flugwerbung und damit verboten. Aber was geschieht z. B. mit dem Tages-Anzeiger, der auf städtischem Gebiet verteilt und verkauft wird? Müsste dann jeden Morgen um fünf Uhr jemand die Vordrucke durchblättern, um zu prüfen, ob sich darin implizite Flugwerbung findet und im Zweifelsfall gleich ein Verkaufsverbot für die ganze Ausgabe aussprechen? Gilt dasselbe dann auch für Onlinewerbung, für sonstige Werbeformen oder für Flyer im Briefkasten? Das Ganze ist schlicht absurd. Seit dem Jahr 2019 wird der Klimairrsinn bewirtschaftet. Damals hiess es, werde die 1,5-Grad-Grenze erreicht, sei der Kippunkt überschritten und die Welt gehe unter. Mittlerweile wurde diese Grenze sogar überschritten, doch die Welt funktioniert im Grossen und Ganzen weiterhin gut. Wir hatten zwar den heissesten Sommer in der Schweiz seit Messbeginn, doch dieser Messbeginn ist in der langen Geschichte der Erde nicht sehr aussagekräftig. Die Erde hat sich über Millionen Jahre entwickelt; ein Zeitraum von zweihundert Jahren hat auf diese Evolution keinen grossen Einfluss. Selbst mit diesem Hitzesommer ist die Welt nicht untergegangen. Mit dem Erreichen der 1,5 Grad sind die eigenen, seit dem Jahr 2019 verfolgten extremen Klimaziele auf Zürcher Ebene im Grunde gescheitert. Solche Vorstösse sollen bloss der eigenen Klientel zeigen, dass Sie es wenigstens versucht haben, auch wenn Sie gescheitert sind. Gut gemacht ist das jedenfalls nicht, wie das Wort implizit eindrücklich zeigt. Das Ganze zeugt von einer eingeeengten Denkweise. Wer Verbote als einziges Mittel sieht, lebt nicht in einer freien Gesellschaft. Es ist kein gutes Zeichen, wenn man sich ins Mikromanagement verrennt und glaubt, den Menschen über Verbote vorschreiben zu können, wie sie zu reisen haben. Ob Werbung gezeigt wird oder nicht, die Menschen werden so reisen, wie sie es für richtig halten.

Jane Bailey (SVP): Ich zitiere einen Absatz aus dem Postulat: «Die Stadt hat nur wenig Möglichkeiten, das Reiseverhalten respektive die Wahl des Verkehrsmittels der Bevölkerung zu beeinflussen.» Die Bevölkerung lässt sich also nicht ausreichend vom Klimawahn beeinflussen, also soll der Staat nachhelfen und Werbung verbieten. Geht's eigentlich noch? Ihr habt beim mündigen Bürger gar nichts zu beeinflussen und zu verbieten. Aber in diesem Rat gibt es offensichtlich für jedes städtische Problem dasselbe Erfolgsrezept: irgendein Drei-Säulen-Modell. So auch hier: erst beeinflussen, dann einschränken und wenn das nicht funktioniert verbieten. Hauptsache, der Bürger verhält sich am Ende so, wie es politisch erwünscht ist. George Orwell lässt grüssen. Das ist keine Klimapolitik, es ist betreutes Denken der Stadtzürcher Anstalt genannt Parlament.

Nicolas Cavalli (GLP): Ich gehe davon aus, dass es in diesem Vorstoss um Plakatwerbung geht. So habe ich es zumindest verstanden, auch wenn die Ausführungen von Samuel Balsiger (SVP) gar nicht so unlogisch sind. Wir von der GLP haben Verständnis, wenn es um ökologische Anliegen geht. Es mag den Anschein erwecken, dass wir uns damit in einem Dilemma befinden. Wir sind nicht nur grün, sondern auch liberal. Einer unserer Grundsätze lautet, dass legale Produkte auch legal beworben werden können sollen. Fliegen ist legal. Wer nun argumentiert, es gebe Produkte, die zu bewerben aus gesundheitlichen Gründen verboten sind, muss dies aus unserer Sicht national betrachten und nicht allein in der Stadt Zürich regeln. Wir sind überzeugt, dass die Wirkung eines solchen Werbeverbots in der Stadt weitgehend verpuffen wird. Die Werbung verschwindet nämlich nicht einfach. Sie wandert ab, zu Tech-Konzernen wie Google, Meta oder TikTok sowie zu anderen internationalen Plattformen. Aus wirtschaftsliberaler Sicht ist das eigentlich verwerflich, weil dadurch Wertschöpfung aus Zürich ins Ausland abfließt. Zudem ist Plakatwerbung eine vergleichsweise ressourcenschonende Werbeform, weshalb ein Verbot auch ökologisch nicht zwingend der richtige Weg ist. Es wurde bereits erwähnt, dass ein Werbeverbot das eigentliche Bedürfnis nicht reduziert. Das wäre

so, als würden wir als Menschen gar nie reisen wollen, bis uns ein Produkt vor Augen geführt und dadurch erst ein Bedürfnis geweckt wird. Ich glaube vielmehr, dass der Mensch das Bedürfnis zu reisen ohnehin in sich trägt. Werbung ist einfach das Kommunikationsmittel, das einen über Möglichkeiten und Angebote informiert. Das Reisen wird durch ein Verbot nicht verschwinden. Eine Forderung, die wir schon lange stellen und bei der man pragmatisch bleiben muss, ist die Förderung synthetischer Treibstoffe. Das ist aus unserer Sicht der Weg, mit dem sich dieses Dilemma langfristig lösen lässt. Ein weiteres Problem der ganzen Diskussion ist die Abgrenzung: Gilt Werbung für einen Koffer bereits als Werbung für ein Reiseutensil und dürfte dieser dann nicht mehr beworben werden? Wie verhält es sich mit Angeboten wie Miles & More oder mit Logistikdienstleistungen? Ich glaube, die Stadt bzw. die Verwaltung müsste sich den Kopf zerbrechen, wie eine solche Abgrenzung überhaupt vorgenommen werden soll. Zusammenfassend geht es hier um eine Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit, was wir nicht unterstützen, sowie um Verhältnismässigkeit. Es würden Arbeitsplätze und Wertschöpfung verdrängt, ohne dass damit ein Problem gelöst würde. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): Wieso ausgerechnet Flugreisen? Kreuzfahrten verursachen pro Passagier und Reisetag deutlich höhere Emissionen als Flugreisen. Hinzu kommen Schwefel-, Feinstaub- und Stickoxidbelastungen. Konsequenterweise müsste man dann auch Werbung für Waren, die per Schiff kommen, für Fernreisen mit dem Bus oder für Fast Fashion verbieten. Das Postulat greift willkürlich, ohne erkennbare Kriterien etwas heraus und steht damit ziemlich quer in der Landschaft. Am Schluss könnten wir trotzdem in den Himmel blicken und all die Flüge sehen, die vollgestopft mit Zürcherinnen und Zürchern über unsere Köpfe hinweggleiten. Zudem stellt sich die Frage, wie das Ganze rechtlich und praktisch umgesetzt werden soll. Ein Verbot für Werbung, die implizit Flugreisen beinhaltet, ist so schwammig formuliert, wie es nur geht. Ein paar Beispiele dazu: Ein Bild aus den Ferien mit einer Person vor einer Palme, geht das noch? Ein Hotel auf Tahiti, Werbung für einen Sprachaufenthalt in Malta, ein Reisebüro, ein Sportanlass im Ausland – wo genau würde da die Grenze verlaufen? Hinzu kommt, dass ein solches Verbot nur auf städtischem Grund gelten würde, nicht aber in Printmedien, online, auf Social Media oder auf privaten Flächen nur wenige Meter daneben. Es handelt sich also um reine Symbolpolitik, um der Symbolpolitik willen. Das kann man machen, wenn man will, zumal die Postulanten selbst einräumen, dass die Stadt das Reiseverhalten kaum beeinflussen kann. Das hält sie aber offenbar nicht davon ab, es zu versuchen, ausgerechnet in einer Stadt, deren Wohlstand zu einem Teil direkt vom internationalen Hub abhängt. Der Kampf um Netto-Null bis zum Jahr 2040 wird nicht auf städtischer Ebene geführt und schon gar nicht dort entschieden. Die Die Mitte lehnt das Postulat ab.

Martin Busekros (Grüne): Die heutige Debatte ist wirklich traurig. Wir kennen das bereits von der nationalen Ebene: Wir Grünen stellen Lösungen vor und von rechter Seite kommt nur Abwehrhaltung. Ihr vergesst dabei, dass auch ihr ein Problem habt. Einzig Nicolas Cavalli (GLP) hat mit dem Verweis auf synthetische Treibstoffe einen Lösungsvorschlag gemacht, auch wenn das aus unserer Sicht keine gute Lösung ist. Von allen anderen kam nur Abwehr. Die Reaktion rührt vermutlich daher, dass ihr euch persönlich angegriffen fühlt, weil ihr das Ganze aufs Individuum bezieht. Wir hingegen betrachten das Problem systemisch: Tausende Menschen fliegen mehrmals im Jahr. Werbung regt diesen Flugverkehr zusätzlich an. Reduziert man die Werbung, reduziert sich auch der Flugverkehr ein Stück weit – wenn auch nicht auf null, da die persönliche Freiheit vollständig bestehen bleibt. Man kann ein Flugticket auch dann buchen, wenn man vorher keine Tramwerbung für einen Flug nach Kairo gesehen hat. Alle echten Bedürfnisse lassen sich weiterhin erfüllen. Das Votum von Yves Peier (SVP) fand ich grundsätzlich sehr gelungen. Du hast eine vertiefte Meinung zum Tourismus und Übertourismus. Werbung befeuert genau diesen Übertourismus. Man macht keine Werbung für Orte, an denen niemand ist, sondern für Orte wie Kairo oder Mallorca, wo schon alle sind, was wiederum

viele weitere Probleme mit sich bringt. Wir bleiben an diesem Thema dran, weil der Flugverkehr einen Viertel unserer Emissionen ausmacht. Das ist der grösste Einzelposten. Zur Einordnung, weil viele die tatsächliche Grössenordnung des Flugverkehrs in der persönlichen Bilanz vermutlich nicht kennen: Für einen einzigen Hin- und Rückflug nach Japan müsste man sich zehn Jahre lang vegetarisch ernähren, um dieselbe Menge CO₂ einzusparen. Es ist wirklich bedauerlich, dass von rechter Seite kaum Lösungen kommen. So kommen wir nicht weiter. Würden wir nicht darauf aufmerksam machen, würde gar nichts passieren. Deshalb werden wir eben unbequem sein. Viele Leute hassen uns dafür, aber wir tun es trotzdem, weil es richtig ist. Es ist keine Frage der Moral, ob jemand fliegt oder nicht, sondern es geht um Fakten. Man kann genau beziffern, wie viele Kilogramm CO₂-Emissionen ein einzelner Flug verursacht, ebenso wie von den Tausenden Flüge der Stadtzürcher*innen. Das hat einen realen Einfluss auf unser Klima, der sich in höheren Temperaturen, Trockenheit und Extremwetterereignissen niederschlägt, die unsere Gesellschaft insgesamt negativ beeinflussen. Am stärksten trifft es Menschen im globalen Süden, die über weniger Privilegien als wir verfügen und von denen 80 Prozent noch nie in ihrem Leben geflogen sind. Reissen wir uns zusammen. Noch ein Hinweis: Gemeint ist selbstverständlich nur Werbung, die in städtischer Kompetenz liegt.

Leonora Seiler (Grüne): Ich will kurz auf Samuel Balsiger (SVP) reagieren. Hätten Sie unser Postulat gelesen, wüssten Sie, dass darin von Werbung für Flugreisen und Werbung, die implizit eine Flugreise beinhaltet, die Rede ist. Das «und» ist dabei ein Verbindungswort, das beides gemeinsam meint, kein «oder». Weiter habe ich gehört, dass Sie darüber lachen, dass wir unser Ziel nicht erreichen. Es sollte doch unser gemeinsames Anliegen sein, die Ziele der Stadt zu erreichen. Oder wollen Sie gegen den Volkswillen arbeiten? Wer ans Meer reisen will, kann das übrigens sehr gut auch mit dem Zug tun.

Michael Schmid (AL): Die AL unterstützt das Postulat. Die Zahlen sind klar: Von den indirekten Emissionen der Stadt Zürich entfällt rund ein Viertel auf Flugreisen. Davon sind fünf Sechstel Freizeitverkehr. Das ist der grösste Brocken. Als städtische Politik haben wir diesbezüglich kaum etwas in der Hand. Was wir aber sehr wohl beeinflussen können, ist der öffentliche Raum und wie dieser genutzt wird. Wir könnten entscheiden, ob in der ganzen Stadt Trams herumfahren, die grossflächig mit Werbung für Billigflüge beklebt sind, ob auf städtischen Gebäuden für Flugreisen geworben wird oder ob man den öffentlichen Raum nicht sinnvoller gestalten könnte. Dass die Stadt Zürich sogar auf eigenen Fahrzeugen und Gebäuden derart umfassend für Flugreisen wirbt, widerspricht klar dem Klimaartikel in der Gemeindeordnung, den das Stimmvolk im Jahr 2022 mit 75 Prozent angenommen hat. Es bräuchte dafür eigentlich gar kein Postulat, sondern nur den Willen der Regierung, die Gemeindeordnung umzusetzen. Wir gehen davon aus, dass der Stadtrat dieses Postulat zusammen mit der Weisung zur Motion GR Nr. 2024/178 dem Rat zur Abschreibung vorlegen wird. Das kann in Ordnung gehen, wenn die Weisung tatsächlich liefert. Dieses Postulat ist ein Grund mehr, genau hinzuschauen. Patrik Brunner (FDP) und Nicolas Cavalli (GLP) haben über Werbefreiheit gesprochen. Es gibt in der Stadt Zürich bereits eine spezifische Regelung, wonach übermässig sexistische Werbung verboten ist. Offenbar findet ihr also, dass auch das wieder erlaubt werden sollte. Yves Peier (SVP) meinte, ohne Flugwerbung könnten wir uns nicht mehr informieren und keine Flugangebote vergleichen. Das ist insofern absurd, als Flugwerbung notorisch dafür bekannt ist, bei den tatsächlichen Preisen irreführend zu sein. Samuel Balsiger (SVP) hat sehr weit über evolutionäre und geologische Zeiträume ausgeholt, in denen es bereits Klimaveränderungen gab, was durchaus stimmt. Nur handelt es sich dabei meist um Phasen, die mit einem Massenaussterben einhergingen – so extrem wie das, was uns jetzt bevorsteht. So lässt sich das Problem der Flugreisen natürlich auch lösen. Jane Bailey (SVP) stört sich daran, dass die Politik bzw. der Gemeinderat die Bevölkerung beeinflusst, offenbar aber nicht daran, dass private Firmen die Bevölkerung mit omnipräsenter Werbung beeinflussen. Nicolas Cavalli (GLP) befürchtet, dass bei weniger

Plakatwerbung für Flugreisen die Fluggesellschaften einfach mehr Onlinewerbung schalten würden. Dieses Argument ist ziemlich aus der Luft gegriffen. Möglich wären höchstens mehr Zeitungsinserate, was auch nicht schaden würde. Die Sättigung im Online-markt ist längst erreicht, weshalb dort kaum ein zusätzliches Banner erscheinen wird, nur weil in Zürich weniger Plakatwerbung für Flüge zu sehen ist. Nicolas Cavalli (GLP) würde ich empfehlen, eine Excel-Tabelle zur Hand zu nehmen und auszurechnen, wie viel Solarproduktion nötig wäre, um den heutigen Flugverkehr mit synthetischem Treibstoff zu versorgen. Gibt es dafür überhaupt genug Fläche auf der Erde und wie stark müsste der Wirkungsgrad unserer heutigen Technologie gesteigert werden, um den Flugbetrieb damit aufrechtzuerhalten? Von der GLP erwarte ich mir eigentlich eine fundiertere Betrachtung. Es dürfte ziemlich klar sein, dass die Erzählung rund um synthetische Treibstoffe vor allem der Flugindustrie dient, damit diese sich nicht selbst in die Pflicht nehmen muss, sondern eine Scheindebatte führen kann. Klimaneutrales Fliegen ist nicht möglich.

Patrik Brunner (FDP): *Ich will auch noch ein bisschen aufräumen, gerade beim Thema sexistische Werbung. Wenn ich Michael Schmid (AL) erklären muss, was der Unterschied zwischen einer ganzen Branche und einer einzelnen Ausprägung ist, weiss ich auch nicht mehr weiter. Eine nackte Frau auf einem Flugzeug will niemand hier im Rat auf einem Plakat. Das kann man nicht damit vergleichen, eine ganze Branche abzuwürgen. Das war ein wirklich schwaches Argument. Bevor du hier ein Seminar über synthetische Treibstoffe hältst, solltest du die eigenen Argumente besser fundieren. Zum Lösungsvorschlag von Martin Busekros (Grüne): Zürich zählte laut ChatGPT im Jahr 2025 rund 270 000 Flugbewegungen, China dagegen 12 447 000 Flugbewegungen. Da ihr politisch ohnehin mit der kommunistischen Partei verwandt seid, könntet ihr dort ein Flugwerbeverbot anregen. Das hätte einen viel grösseren Effekt auf die CO₂-Bilanz. Du hast Lösungen gefordert. Auch die FDP ist bei gescheiterten Lösungen dabei. Ich erinnere daran, dass wir 40 Klimavorstösse im Jahr 2022 eingereicht haben, von denen 35 von Links-Grün abgeschmettert wurden. Wir haben also schon Lösungen gebracht, bevor Du überhaupt im Rat warst. Das hat Euch auch nicht gepasst. Ob Verbote wirklich die Lösung sind, die uns weiterbringt und das Klima rettet, weiss ich nicht. Der Präsident hat mich gebeten, versöhnlich zu enden. Das tue ich gern. Die einzige Lösung mit wirklich grosser Wirkung ist, wenn wir bei uns selbst anfangen: Wenn jede und jeder von uns im Rahmen der eigenen Möglichkeiten sagt, ich reise nicht, ich fliege nicht, ich verzichte auf die Bratwurst aus dem eigenen Wertekanon heraus, aus intrinsischer Motivation und aus Verantwortungsgefühl für die globale Gemeinschaft, dann ist das der eigentliche Anfang. Kein Verbot dieser Welt kann das ersetzen. Ich hoffe, das war versöhnlich genug.*

Das Postulat wird mit 57 gegen 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

532. 2026/245

Postulat von Stéphane Braune (FDP) und Alana Gerdes (FDP) vom 27.05.2026: Renovation des Schulhauses Aemtler, Anschluss an die Fernwärmeversorgung unter Verzicht auf die Erdsonden-/Wärmepumpenlösung

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

Stéphane Braune (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 137/2026): *Bei unserem Postulat geht es um die einfache Frage, ob es sinnvoll ist, fünf Millionen Franken und graue Energie in ein Erdsondenfeld und eine Wärmepumpenanlage zu investieren, wenn das Gebiet Sihlfeld in wenigen Jahren mit Fernwärme erschlossen wird.*

Die Ausgangslage ist uns allen bekannt. Das geplante Erdsondenfeld auf der Aemtlerwiese fürs Schulhaus Aemtler ist durch einen Rekurs blockiert. Aus diesem Grund hat die Stadt Zürich die Wiese renaturiert und wiederhergestellt. Wie lange das Rechtsverfahren dauern wird, ist ungewiss. Falls der Rechtsweg bis zum Bundesgericht ausgeschöpft wird, dauert es noch einige Jahre. Ich denke, die Stadt geht davon aus, sonst hätte sie die Wiese nicht renaturiert. Während dieser Zeit muss das bestehende Heizsystem des Schulhauses weiterbetrieben und instandgehalten werden, damit man den Schulbetrieb sicherstellen kann. Gleichzeitig ist vorgesehen, das Gebiet Sihlfeld in den kommenden Jahren mit Fernwärme zu erschliessen. Dafür hat die Bevölkerung der Stadt Zürich im letzten Herbst einen Rahmenkredit von 2,23 Milliarden Franken gutgeheissen. Gemäss Planung des Elektrizitätswerks (ewz) soll das Gebiet Sihlfeld ungefähr im Jahr 2035 an die Fernwärme angeschlossen werden. Es bietet sich damit aufgrund der unerwünschten, aber nun vorhandenen Verzögerung die Möglichkeit, das Schulhaus ans Fernwärmenetz anzuschliessen, das wir mit sehr viel Geld klimaneutral ausbauen. Wir bitten den Stadtrat aufgrund der veränderten terminlichen Randbedingungen zu prüfen, ob es möglich ist, das bestehende Heizsystem des Schulhauses mit vertretbarem Aufwand so zu ertüchtigen, dass man dieses weiterbetreiben kann, bis man das Schulhaus an die Fernwärme anschliessen kann. Damit können bei einem positiven Resultat dieser Abklärung eine Investition von knapp fünf Millionen Franken und graue Energie fürs Bohren der unzähligen Sonden vermieden werden. Uns geht es mit der Anfrage und dem Postulat nicht darum, eine nachhaltige und ökologische Wärmeversorgung des Schulhauses zu verhindern, wie es uns die Grünen letzte Woche vorgeworfen haben. Fernwärme ist CO₂-neutral und trägt dazu bei, das Netto-Null-Ziel zu erreichen, also ist das eine klimatechnisch ebenbürtige Lösung. Wir wollen prüfen lassen, ob es nicht diese ökologisch, technisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösung mit Fernwärme für das Schulhaus gibt.

Sven Sobernheim (GLP) begründet den namens der GLP-Fraktion am 10. Juni 2026 gestellten Ablehnungsantrag: Ich weiss gar nicht, wo ich bei diesem Votum beginnen soll. Der Postulant hat gesagt, dass wir, wenn wir wegen des Bundesgerichts noch ein paar Jahre auf das Erdsondenfeld warten müssen, in dieser Zeit die bestehende Heizung weiter unterhalten müssten. Bis das Verfahren spätestens abgeschlossen ist, sind wir im Jahr 2030 oder 2031. Gleichzeitig schlägt er als Alternative vor, dass wir im Jahr 2034 an das thermische Netz angeschlossen werden könnten. In den Jahren dazwischen müssten wir die bestehende Heizung weiter unterhalten. Er sagt auch, man müsse dem Nachbarn entgegenkommen. Dieser Nachbar hat einen unberechtigten Rekurs eingereicht, was das Baurekursgericht bestätigt hat. Wir werden sehen, wie Verwaltungsgericht und Bundesgericht entscheiden. Bemerkenswert ist, dass ausgerechnet die Partei, die auf kantonaler und nationaler Ebene das Rekursrecht einschränken will, hier einen ziemlich fragwürdigen Nachbarschaftsrekurs unterstützt. Die fünf Millionen Franken sind einmalige Investitionskosten; Erdsonden kosten im Unterhalt danach fast nichts mehr. Thermische Netze hingegen sind alles andere als gratis. Die Anschlussgebühren sind sehr hoch und der Betrieb ist teuer. Wenn man vorschlägt, das thermische Netz als Alternative zu nutzen, muss man sich bewusst sein, dass es eine ökologische Ersatzlösung ist, wenn keine bessere Option zur Verfügung steht. Die Energie dafür ist nicht unbegrenzt vorhanden, sodass man die ganze Stadt daran anschliessen könnte. Wo Erdsonden, Luft-Wasser-Wärmepumpen oder andere ökologische Energielösungen möglich sind, sind diese dem thermischen Netz immer vorzuziehen. Das thermische Netz eignet sich für Fälle wie meinen, für Mehrfamilienhäuser in einem Grundwasserschutzgebiet, wo sich das Problem nicht anders lösen lässt. Auch Einfamilienhäuser sollte man nicht an ein thermisches Netz anschliessen, sondern besser mit einer Luft-Wasser-Wärmepumpe betreiben. Wer dieses Postulat unterstützt, stützt einen unberechtigten Nachbarschaftsrekurs und torpediert ein Projekt, das selbst mit allen Instanzen ab dem Jahr 2030 laufen könnte.

Weitere Wortmeldungen:

Alice Kohli (SP): Ich hätte nicht gedacht, dass mein erstes Votum im Rat eine Zustimmung für ein Postulat der FDP sein würde. Wir stehen nach wie vor hinter dem Plan des Baus einer Erdsonden-Wärmepumpe fürs Aemtler-Schulhaus. Das Ziel der SP ist die rasche Dekarbonisierung von Heizsystemen auf dem gesamten Stadtgebiet. Wenn Plan A, also die Erdsonden-Wärmepumpe, nicht durchführbar ist oder auf unbestimmte Zeit ausgebremst wird, muss Plan B in Betracht gezogen werden. Das wäre z. B. die Wärmepumpe unter Nutzung eines Fernwärmereservoirs. Es handelt sich dabei um eine ähnliche Technologie. Wir halten es darum für sinnvoll zu prüfen, ob ein Anschluss des Schulhauses an die Fernwärmeversorgung möglich ist, und stimmen dem Postulat zu.

Urs Riklin (Grüne): Stéphane Braune (FDP) hat es einleitend zu diesem Postulat schon formuliert: Es geht um eine einfache Frage. Soll man noch mindestens 20 Jahre fossile Energie verbrennen und dem Klima weiter einheizen, oder soll man eine Investition tätigen und mit erneuerbarer und vor allem fossilfreier Energie das Schulhaus beheizen? Mich erinnert dieses Postulat an eine Diskussion, die auch in unseren Nachbarländern geführt wird, bspw. in Frankreich, wo das Rassemblement National herausgefunden hat, dass man sich der Klimaerwärmungsdebatte nicht mehr entziehen kann. Nun fordern sie auch Massnahmen, z. B. überall Klimaanlage einzubauen. So werden die Auswirkungen der Hitze erträglich, ohne dass man echte Klimaschutzmassnahmen ins Auge fassen muss. Heute Abend haben wir Grünen die Dringlichkeitserklärung von einem Vorstoss der FDP unterstützt, weil es wahrscheinlich sinnvoll ist, vulnerable Personenkreise mit Kühlgeräten vor der Hitze zu schützen. Ich habe wenig Verständnis dafür, dass einige Traktanden später dieses Postulat behandelt wird, das während der nächsten 20 Jahre im grossen Stil Erdöl verbrennen und so zur Klimaerwärmung beitragen will. Es überrascht wahrscheinlich niemanden, dass die Grünen dieses Postulat ablehnen. Ich habe auch wenig Verständnis dafür, dass die SP, die sich den Klimaschutz gross auf die Fahne geschrieben hat, ein solches Postulat unterstützt. Selbst wenn das Erdsondenfeld technisch oder aus anderer Sicht nicht möglich wäre, gäbe es bessere Alternativen.

Wolfgang Kweitel (Die Mitte): Hier geht es um Pragmatismus. Wir haben gehört, dass der Rekurs voraussichtlich zu einer Verzögerung von fünf bis acht Jahren führen wird, nach denen das Gebiet ohnehin mit Fernwärme erschlossen wird. Bestehende Heizsysteme müssen in dieser Zeit sowieso weiterbetrieben und instandgehalten werden. Das lässt sich genauso gut für die gesamte Übergangszeit machen. Ein Erdsondenfeld, eine Wärmepumpe und die dazugehörige Technik würden damit hinfällig, und das ist durchaus etwas Positives: Man muss nichts bauen, das kurz danach wieder überflüssig wird, zumal die geplante Fernwärme dann sowieso zur Verfügung steht. Eine teure Deluxe-Anlage zu bauen, die nach wenigen Jahren durch einen Anschluss ans städtische Fernwärmenetz wieder abgelöst würde, ist finanzpolitisch nicht vertretbar. Wir haben die Pflicht, mit öffentlichen Geldern sorgfältig umzugehen. Es geht hier nicht um ein Leuchtturmprojekt. Es wird kein Statement gemacht. Es geht schlicht um gesunden Menschenverstand: Man baut nichts, was in Kürze ohnehin obsolet wird, insbesondere wenn es durch eine ökologische Lösung ersetzt werden kann. Eine grosse städtische Liegenschaft als gesicherte Bezügerin verbessert zudem die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit des Netzausbaus. Sollte es doch anders kommen, ist das kein Problem. Es handelt sich lediglich um einen Prüfauftrag. Die Die Mitte stimmt dem Postulat zu.

Jean-Marc Jung (SVP): Die Sanierung und der Umbau für die Tagesschule sind dringend. Das Budget von knapp 130 Millionen Franken wurde schon lange gesprochen. Die alte Ölheizung muss zwingend ersetzt werden, wobei die Fernwärmealternative aus Sicht der Stadt erst in 10 bis 15 Jahren möglich ist. Die Lösung mit der Erdsonden-Wärme-

pumpe ist juristisch blockiert. Da stehen wir vor einem Scherbenhaufen, weil der Rekurrent seine Klage durch alle Instanzen zieht. Das ursprüngliche Projekt mit 37 Bohrungen für Erdsonden von jeweils 245 Metern Tiefe ist tatsächlich gigantisch und kann Angst machen. Die Wärmepumpen hätten das Provisorium und später auch die beiden Haupttrakte des benachbarten Schulhauses mit Wärme versorgen sollen. Ein Verzicht auf die Sonden zugunsten der Fernwärme ist rechtlich unter der neuen Bau- und Zonenordnung machbar und würde den juristischen Streit aus der Welt schaffen. Es könnten natürlich neue Einsprachen auftauchen, was zeigt, dass das Einspruchsrecht zu stark ausgebaut ist. Die tiefen Gerichtsgebühren sollten durch viel höhere ersetzt werden. Sie schrecken heutzutage niemanden mehr ab. Ob man die bestehenden Heizsysteme als Zwischenlösung ertüchtigen kann, sollte man sowieso prüfen. Die verheulenen Ölheizungen werden immer klimaneutraler, auch wenn sie nicht optimal sind. Andere Heizmöglichkeiten wie mobile containerbasierte Pelletheizungen sollten rechtlich als Zwischenlösung möglich sein, bis die eine oder andere Lösung bereitsteht. Die Kinder haben das Recht auf eine geregelte Schulzeit in einer intakten Schulhausinfrastruktur und sollten nicht Opfer der Auseinandersetzungen zwischen uns Alten werden. Wir unterstützen das Postulat gern.

Sophie Blaser (AL): Schulhäuser müssen instandgesetzt werden und dafür braucht es Provisorien. Auch die Ablösung der fossilen Heizung ist unbestritten. So weit der Konsens. Aber neben dem Aemtlerschulhaus wohnt ein Immobilienbesitzer, der offenbar meint, er habe das Recht auf Aussicht auf die Aemtlerswiese und zwar ohne Provisorien und ohne Baufeld. Im Tages-Anzeiger hat er dazu grosszügig Auskunft gegeben, zwar nicht unter seinem Namen, aber sichtlich stolz. Es hat mich ein paar Stunden gekostet, aber ich habe ihn schliesslich gefunden, und zwar auf der Wahlhomepage von Flurin Capaul (FDP) sowie auf der Homepage des Gewerbevereins Kreis 3. In weiteren Artikeln hat er unter seinem Namen ausführlich über all seine bisherigen Rekurse berichtet und darüber, was er damit in der Stadt Zürich schon alles verzögert hat – wenn auch mit wenig Erfolg. So hat er eine Veloroute um ein paar Jahre verzögert und ist darauf ausgesprochen stolz. Er hat bereits angekündigt, dass er ohnehin gegen alles rekurrieren wird, was auf der Aemtlerswiese stattfindet. Es spielt also ehrlicherweise gar keine Rolle, ob er diesen Fall nun weiterzieht oder nicht, denn die Provisorien wird er so oder so bekämpfen. Es ist offenbar sein Hobby, Rechtsstreite zu führen. Weshalb die FDP dieses Hobby fördern will, erschliesst sich uns nicht, und weshalb die SP dabei mitzieht, ebenso wenig. Das gilt umso mehr, da das Erdsondenfeld langfristig 10 Prozent günstiger ist. Wer stattdessen auf die Fernwärme wartet, produziert durch die damit verbundenen Mehrausgaben schlicht mehr Aufwand und mehr Kosten für die Stadt. Es dauert länger und wird nicht günstiger. Das können wir nicht nachvollziehen und lehnen das Postulat ab.

Stéphane Braune (FDP): Ich bin erstaunt, wie viel Polemik ein derart einfacher und pragmatisch formulierter Prüfauftrag bei den Grünliberalen und der AL auslöst. Wir finden Rekurse gegen Bauvorhaben nicht gut, das ist klar. Aber nun ist es so. Es gibt Dinge, die wir nicht beeinflussen können. Den Rekurrenten kenne ich nicht, ebenso wenig wie Alana Gerdes (FDP), die den Vorstoss miteingereicht hat. Es spielt aber ohnehin keine Rolle, was das für eine Person ist. Tatsache ist, dass sich damit auf der Terminschiene eine neue Ausgangslage ergibt. Kommt die Stadt bei dieser Prüfung zum Schluss, dass die Fernwärme keine gute Idee ist, dann ist das in Ordnung. Das gehört einfach dazu, das kenne ich als Bauingenieur aus eigenen Projekten. Ergibt sich eine neue Ausgangslage, rollt man das Variantenstudium noch einmal auf. Das ist Best Practice und hat nichts mit irgendeiner politischen oder ideologischen Gesinnung zu tun. Darum erstaunt mich diese Reaktion enorm. Der Redner der GLP hat gesagt, eine Wärmepumpe sei im Betrieb gratis. Ich würde mich natürlich riesig freuen, wenn ich künftig Strom vom ewz für meine Wärmepumpe mit Erdsonde zu Hause gratis bekäme. Ich finde Wärmepumpen mit Erdsonden tatsächlich auch sehr gut, ich habe das selbst schon vor längerer Zeit umgesetzt. Wir haben aber bereits sehr viel Geld für die Fernwärme ausgegeben oder werden

dies noch tun, nachdem sie uns als CO₂-neutrale Superlösung verkauft wurde. Deshalb macht es Sinn, das zu prüfen. Ganz pragmatisch und unideologisch prüfen wir es, und dann sehen wir, was dabei herauskommt. Die mathematischen Künste der Grünen erstaunen mich ebenfalls. Seit mein ehemaliger Mathematiklehrer Balz Bürgisser (Grüne) nicht mehr Mitglied der Grünen-Fraktion ist, scheinen die Rechenkünste dieser Partei nachgelassen zu haben. Da wird mit 20 Jahren gerechnet. So käme am Ende etwa das Jahr 2047 oder 2050 heraus. Eine interessante Rechnung, die die Grünen da anstellen.

Martin Busekros (Grüne): Was wir hier von der FDP erleben, ist wie damals, als die Drag Storytime von der Jungen Tat angegriffen wurde und die FDP in der Woche darauf einen Vorstoss einreichte, um die Storytime zu verbieten. Es ist ein Zusammenspiel unter Freunden. Die FDP deckt ihren hobbylosen Parteikollegen, der offenbar wirklich nichts Besseres zu tun hat, als städtische Ressourcen zu verschwenden. Allein bei diesem Projekt wurde eine halbe Million Franken verschwendet, nur weil sich jemand für besonders wichtig hält. Es ist eine bodenlose Frechheit, die die FDP auch noch unterstützt. Ausgerechnet die Partei, die stets vom haushälterischen Umgang mit Steuermitteln schwadroniert, deckt hier die reinste Steuergeldverschwendung. Das Postulat braucht es einfach nicht. Es braucht erst recht nicht die Zustimmung der SP. Denkt ihr ernsthaft, die Verwaltung würde die Kinder im nächsten Winter erfrieren lassen, nur weil die fossile Ölheizung nicht mehr läuft? Natürlich nicht. Es braucht keine Aufforderung des Gemeinderats, die Kinder nicht frieren zu lassen. Und blockiert der Herr die Wärmepumpe so lange, bis irgendwann das Fernwärmenetz dort ankommt, dann ist es eben so, und die Stadt wird auch das pragmatisch lösen. Vertrauen Sie doch den Fachleuten der Stadtverwaltung, anstatt sich hier ständig als die Klügeren aufzuspielen. Mit einer Wärmepumpe kann man auch kühlen. Letzte Woche habe ich in der Fraktionserklärung bereits gesagt, Stéphane Braune (FDP), dass ihr damit die Möglichkeit der Kühlung im Sommer verunmöglicht. Der Vorteil der Wärmepumpe gegenüber dem Fernwärmenetz besteht gerade darin, dass man im Sommer kühlen kann. Ich erkläre auch gern, wie man mit der Erdwärmesonde sehr günstig heizen kann: Mit den demnächst flexiblen Strompreisen lässt sich an heißen Tagen, an denen man kühlen will, praktisch gratis kühlen. Die dabei anfallende Wärme lässt sich unten im Erdloch bis in den Winter hinein speichern, um dann wieder sehr günstig damit zu heizen. Die Wärmepumpe mit Erdwärmesonde ist klar die überlegene Lösung. Wir sollten auf diese Lösung setzen, weil wir damit die Flexibilität nutzen können, es eine elektrische Lösung ist und sie die beste ist, die uns zur Verfügung steht. Es ist tragisch, dass das blockiert wird, und beschämend, dass die FDP das deckt.

Sven Sobernheim (GLP): Ich rechne es gerne noch einmal vor. Wir sind im Jahr 2026. Nach dem Gang ans Bundesgericht und Verwaltungsgericht landen wir im Jahr 2030, dann haben wir Rechtssicherheit bei der Erdsonde. Im Jahr 2034 kommen die thermischen Netze, eure Überbrückungslösung bis zum Jahr 2030, in dem das Erdsondenfeld kommen sollte. Das ergibt immer noch keinen Sinn. Aber was mich wirklich verwirrt, überrascht und auch ein wenig wütend macht, ist die Positionierung der SP. Die SP hat beim letzten Postulat gesagt, wir müssen Flugwerbung verbieten, weil die Leute dann nicht mehr fliegen. Jetzt findet sie, wir sollen auf die ökologisch beste Technologie verzichten, die hier technisch möglich ist. Das zeigen die Pläne und die Baubewilligung. Darauf sollen wir verzichten, weil man noch eine andere Idee haben könnte? Die Mitte sagt derweil, dass sich das thermische Netz, das die Stadt betreibt, wirtschaftlich lohnen würde, wenn die Stadt grösster Bezüger wird und selber Steuergelder reinpumpt. Ein interessantes Perpetuum mobile, das sie da betreiben. Es war nie der Plan, die Erdsonden durch thermische Netze zu ersetzen. Es war immer der Plan, das Schulhaus nur mit Erdsonden zu heizen und zu kühlen. Die Erdsonden haben eine Lebensdauer, die wir uns heutzutage fast nicht vorstellen können. Ich habe gesagt, dass es fast gratis ist, weil die Photovoltaik-Anlagen so viel Strom liefern. Die Redeliste ist leider geschlossen, aber ich verlange von der SP eine Erklärung. Habt ihr die Weisung zu den thermischen Netzen

oder die Erdsonden-Technologie nicht verstanden? Habt ihr nicht verstanden, dass es eine begrenzte Technologie ist oder ist irgendwer mit dem Rekurrenten verwandt?

Das Postulat wird mit 81 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Persönliche Erklärungen:

Dr. Emanuel Tschannen (FDP) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Martin Busekros (Grüne) und dessen Vorwürfen an Mitglieder der FDP-Fraktion.

Martin Busekros (Grüne) hält eine persönliche Erklärung zum Votum von Dr. Emanuel Tschannen (FDP).

533. 2025/567

Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 03.12.2025: Einführung eines Einbahnregimes für Autos auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen für mehr Platz für den Veloverkehr

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Michael Schmid (AL) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 5497/2025): Die ETH Zürich hat in ihrem Leuchtturmprojekt «E-Bike City» drei Jahre lang mit sieben Professuren untersucht, wie eine Stadt funktioniert, die dem Velo, dem Fussverkehr und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) den Vorrang gibt. Das Resultat liegt seit einem Jahr vor. Für Zürich zeigt die Studie, dass der Anteil der Veloinfrastruktur am Strassenraum von 12 Prozent auf 54 Prozent steigen könnte. Die CO₂-Emissionen würden um 40 Prozent sinken. Der Umbau kostete je nach Baustandard 300 bis 650 Millionen Franken. Die ETH rechnet damit, dass sich heutige Schäden von rund 500 Millionen Franken in einen langfristigen Nutzen von einer Milliarde Franken umwandeln liessen. Das zentrale Instrument sind Einbahnen für Autos, wobei jede einzelne Adresse auch für den Lieferverkehr und die Blaulichtorganisationen erreichbar bliebe. Den Projektleiter Kay Axhausen habe ich in meinem Studium als jemanden erlebt, der sich vor allem mit der Auto-Seite von Verkehrssystemen beschäftigt hat, also mit Autoverkehrsmodellen, Mobility Pricing, autonomen Fahrdiensten usw. Als Veloaktivist ist er nie aufgefallen. Umso überraschter war ich, wie klar das Resultat ausfiel. Was da vorliegt, ist keine Ideologie, sondern sorgfältige Ingenieurarbeit. In der Stadt ist die Konkurrenz um den öffentlichen Raum besonders gross. Die Flächen für verschiedene Verkehrsmittel, den Aufenthalt und Hitzemassnahmen müssen sorgfältig verteilt werden. Das Auto hat in dieser Rechnung das schlechteste Verhältnis zwischen Flächenverbrauch und Nutzen, sowohl sozial als auch wirtschaftlich. Es ist darum richtig, dass man zuerst dort ansetzt, wo Autos die Strassenfläche dominieren. Unsere Motion verlangt, dass der Stadtrat die Erkenntnisse aus der Forschung einem Praxistest unterzieht. Auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen soll er für Autos ein Einbahnregime einführen. Der Autoverkehr in die Gegenrichtung läuft über eine parallele Strasse. Tram, Bus und Velo fahren weiterhin in beide Richtungen, und es wird möglichst wenig gebaut. Drei Strassen, ein Test. Der Stadtrat sagt, die Kompetenz liege nicht bei uns, weil Verkehrsanordnungen und Finanzbefugnisse beim Stadtrat lägen. Die Motion verlangt eine Kreditvorlage. Ob die Kompetenz

dafür bei uns liegt, hängt von einer Zahl ab: 2 Millionen Franken für eine Einzelausgabe. Der Stadtrat schreibt zwar von erheblichem Kostenaufwand, sagt aber nirgends, wie hoch dieser ist. Es geht bei drei Strassen um die Vorplanung, Netzaufklärungen, Umsetzung und eine Begleituntersuchung, die am Schluss vergleichbare Erkenntnisse liefern soll. Wenn der Stadtrat bei der Projektierung eines einzelnen Platzes beim Triemli für den Kredit zu uns kommen muss, liegt es nahe, dass auch hier der Gemeinderat zuständig ist. Falls es am Ende doch günstiger wird, ist das umso besser. Dann darf der Stadtrat rasch vorwärtskommen und uns statt des Kredits den Umsetzungsbericht mit dem Abschreibungsantrag vorlegen. Was wir nicht akzeptieren, ist ein Nein zur Verbindlichkeit, das auf einer Zahl beruht, die der Stadtrat uns nicht nennt. Der Stadtrat schreibt weiter, drei losgelöste Projekte ergäben wenig Sinn. Losgelöst sind sie aber gerade nicht: Es sollen unterschiedliche Strassen und Strassentypen ausgewählt, aber alle drei zusammen ausgewertet werden. So kommen wir zu einem differenzierten Erkenntnisbild statt einem Zufallsbefund. Zum Argument ÖV des Stadtrats: Es gibt Strassen mit einem eigenen Tramtrasse und ohne Buslinie. Strassen, auf denen Bus und Tram tatsächlich den ganzen Spielraum nutzen, kommen für den Test nicht infrage. Die Auswahl der drei Strassen überlassen wir bewusst der Verwaltung und ihrer Fachbeurteilung. Fangen wir mit diesen drei Strassen an und setzen wir die Arbeit der ETH einem Praxistest aus, statt weiterhin nur Visualisierungen anzuschauen. Wir halten an der Motion fest.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Das Anliegen der Motion ist nachvollziehbar. Mehr Platz und mehr Sicherheit für den Veloverkehr: Dieses Ziel teilt auch der Stadtrat. Trotzdem beantrage ich Ihnen, die Motion abzulehnen und sie stattdessen als Postulat zu überweisen. Dafür gibt es zwei Gründe. Erstens ist das Anliegen in dieser Form nicht motionabel. Die Motion verlangt vom Stadtrat, dem Gemeinderat einen Kredit für drei Projekte vorzulegen. Gleichzeitig sollen diese Projekte möglichst ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden, also mit Verkehrsanordnungen, Signalisierungen und Markierungen. Solche Massnahmen liegen in der Kompetenz des Stadtrats bzw. Sicherheitsdepartements (SID). Auch die benötigten finanziellen Mittel bewegen sich nicht in einem Bereich, in dem der Gemeinderat einen Kredit beschliessen müsste. Eine Motion kann aber nur etwas verlangen, das in die Zuständigkeit der Gemeinde bzw. des Gemeinderats fällt. Das ist hier nicht der Fall. Zweitens halten wir es nicht für sinnvoll, drei Strassen isoliert anzugehen. Verkehr funktioniert als Netz. Wenn wir auf einer Sammelstrasse die Fahrtrichtung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aufheben, verschwindet der Verkehr nicht einfach. Er verlagert sich bloss. Das kann auf einer Parallelachse sinnvoll sein, kann aber auch zu Umwegfahrten, zusätzlichem Verkehr auf Quartierstrassen oder neuen Konflikten mit dem ÖV führen. Darum müssen wir solche Eingriffe immer im Zusammenhang mit dem gesamten Strassennetz anschauen. Sonst besteht die Gefahr, dass Massnahmen auf einer Strasse gut aussehen, in der Gesamtbetrachtung aber das Gegenteil von dem bewirken, was wir eigentlich erreichen wollen. Das Postulat ist daher das richtige Instrument. Es ermöglicht dem Stadtrat zu prüfen, wo Einbahnregimes sinnvoll und machbar sind und wie sie sich in die Planung und das gesamte Verkehrsnetz einfügen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Ich bin sehr erstaunt über das Votum von STR Karin Rykart. Ich hoffe, ihr habt ihr gut zugehört. Weniger erstaunt hat mich, wer die Motion vorgestellt hat. Es war ja klar, aus welcher Küche das kommt. Den begeisterten Mitunterzeichnenden des Vorstosses will ich kurz erklären, was eine Sammelstrasse ist: Es handelt sich um eine Strasse, über die der Verkehr aus dem Quartier auf das übergeordnete Strassennetz geführt wird. Im Vorstoss zur E-Bike City heisst es: Hinaus ja, hinein aber nicht. Die E-Bike City hat sich die ETH selbst ausgedacht, ohne dass dafür ein Auftrag des

Stadtrats oder des Gemeinderats vorlag. Die Prüfung hat ergeben, dass man ein solches Projekt als Ganzes betrachten muss. Man kann nicht einfach ein bisschen umsetzen und ein bisschen davon weglassen, denn alles ist auf das Gesamtprojekt abgestimmt. Genau das hat STR Karin Rykart versucht aufzuzeigen. Man kann nicht in Salami-taktik einzelne Teile umsetzen. Es wird verlangt, dass die Sammelstrassen zu Einbahnstrassen werden und der Gegenverkehr über Parallelstrassen laufen soll. Im gleichen Atemzug wird aber betont, wie begrenzt der Stadtraum sei. Wollt ihr Parallelstrassen bauen? Einem der federführenden Verfasser der Motion könnte ich etwa die Frage stellen, wo z. B. in Seebach die Parallelstrasse zu dieser Sammelstrasse sein soll. Interessant ist auch, dass der Gegenverkehr fürs Velo weiterhin erlaubt bleibt und für den ÖV genug Platz vorhanden ist. Es geht wieder einmal nur darum, dem Auto etwas zu verbieten. Darum geht es euch doch immer. Was löst eine solche Einbahnstrasse aus? Sie produziert Ausweichverkehr. Ihr lenkt den Verkehr um und nehmt Umwegfahrten in Kauf. Das steht im Widerspruch zu eurem Möchtegern-Netto-Null-Ziel, denn Ausweichverkehr und Umwegfahrten bedeuten mehr CO₂-Ausstoss. Wir wissen auch, dass unnötiger Verkehr im Quartier gefährlich ist, schliesslich sind dort Kinder unterwegs. Wieder einmal mehr geht es mit Unterstützung der GLP Schritt für Schritt in Richtung eines autofreien Zürichs. Das können wir nicht unterstützen. Die Motion ist ein völlig sinnbefreiter und ideologischer Autohasser-Vorstoss. STR Karin Rykart hat es gesagt: Ihr bringt die Autos nicht aus der Stadt. Parkplätze abzubauen, bedeutet nicht weniger Autos; Einbahnstrassen zu schaffen, bedeutet nicht weniger Autos. Der Verkehr verlagert sich einfach – und zwar weder in eurem noch in unserem Sinn. Lasst die Strassen in Ruhe. Schauen wir stattdessen, dass wir in der Stadt möglichst wenig Stau haben und dadurch den Verkehr im Quartier reduzieren können. Macht euch lieber Gedanken darüber, statt ständig neue Vorstösse und Hassreden gegen das Auto zu produzieren. Diejenigen unter euch, die immer betonen, wie wichtig es sei, auf Menschen und Minderheiten Rücksicht zu nehmen, sollten bedenken, dass auch Autofahrer Menschen sind.

Karin Weyermann (Die Mitte): Ich kann es kurz machen, weil wir die meisten Ausführungen des Stadtrats teilen. Bloss beim Fazit, dass er die Stossrichtung des Vorstosses begrüsst, scheiden sich die Geister. Es wurde vorher ausgeführt, welche Auswirkungen ein Einbahnregime haben kann. Das finden wir äusserst kritisch. Natürlich kann es in einzelnen Gesamtprojekten Sinn machen, das zu prüfen. Einfach drei Projekte herauszupicken, bei denen man das zwingend umsetzen muss, unterstützt die Die Mitte nicht.

Martina Zürcher (FDP): Die FDP predigt schon seit Jahren: Autos sammelt man, indem man auf Hauptachsen Tempo 50 vorgibt und auf Quartierstrassen Tempo 30. Dass dies das einfachste und wirkungsvollste Mittel ist, ist Ihnen immer noch nicht klar. Das Wichtigste hat Stephan Iten (SVP) gesagt: Schraubt man an einer Strasse herum, wirkt sich das auf die Strassen rundherum aus. Man kann sie nicht isoliert anschauen. Ein Forschungsprojekt trifft immer Annahmen. Das fängt beim Homo oeconomicus an und hört irgendwo anders auf. Ob die Annahme im Forschungsprojekt der ETH sinnvoll ist, dass der ÖV unangetastet bleiben soll, während man das beliebteste Verkehrsmittel in der Stadt ausklammert, lasse ich so im Raum stehen. Wir lehnen Motion wie Postulat ab.

Michael Schmid (AL) ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Motion wird mit 72 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

534. 2026/85

Postulat von Johann Widmer (SVP), Samuel Balsiger (SVP) und Derek Richter (SVP) vom 25.02.2026:

Konsequente Bekämpfung von illegalen Schmierereien in Form von Graffiti, Tagging und Farbbeutelattacken sowie Parolen-Aufklebern

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

Johann Widmer (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5869/2026): *Illegale Schmierereien, die damit verbundenen Schäden in der Stadt und die Verwahrlosung, die sichtbar zunimmt, haben wir schon einige Male diskutiert. Wir tun dies erneut, weil zu wenig gemacht wird. Mein Mail-Postfach ist mit Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern vor allem aus dem Kreis 10 gefüllt, die sich über Vandalismus, Sachbeschädigungen und die schleichende Gettoisierung empören. Das passiert sogar in den Ausenquartieren, die bisher einigermassen verschont blieben. Im Jahr 2023 hat der Stadtrat 9 Millionen Franken für die Entfernung von Graffiti an städtischen Gebäuden auf öffentlichem Grund ausgegeben. Die Aufklärungsquote liegt bei lächerlichen 10–12 Prozent. Das ist eine Bankrotterklärung. Bei früheren Vorstössen war der Stadtrat bereit, das Problem ernsthaft zu prüfen. Verhindert hat es höchstens die links-grüne Ratsmehrheit. Ich weiss nicht, was euch an diesen Schmierereien so gefällt. Man ist sogar frech genug, uns immer noch weismachen zu wollen, die bestehenden Instrumente würden genügen. Wir sollen also weiterhin Jahr für Jahr Millionen an Steuergeldern für die Reinigung verschwenden und sonst nichts tun. Die Verhältnisse in Zürich gleichen mittlerweile jenen der Bronx in den 1980er-Jahren. Seit Jahren bringt ihr dieselben Ausreden. Mehr Repression würde Geld kosten und mehr Polizei benötigen. Nichts tun kostet auch und zwar mehrere Millionen Franken jedes Jahr. Die Privaten sind da noch gar nicht eingerechnet. Der Bürger muss jeden Morgen auf dem Weg zur Arbeit eine neu verunstaltete Fassade anblicken, wohlwissend, dass er die Reinigungskosten trägt. Ihr behauptet, das Reinigen der Fassade bringe nichts, weil sowieso alles wieder beschmiert werde. Fragt bei Reinigungsfirmen nach: Es nützt, wenn man gründlich putzt. Die Hemmschwelle, auf einen frisch geputzten Boden zu machen, ist grösser, als wenn schon ein Haufen Fäkalien auf dem Boden liegt. Auch Prävention lehnt ihr ab. In diesem Bereich habt ihr die bequemste aller Ausreden. Ihr sagt, man sollte einfach mehr Sprayflächen legalisieren. Nicht einmal am Letten, wo man an der Mauer sprayen darf, die eigentlich vielen Eidechsen eine Heimat ist, beschränken sich eure Sprayerkollegen auf diese Fläche. Sie malen auch die Steine an, sodass die Flora und Fauna dauerhaft geschädigt werden. Zuletzt findet ihr, Graffiti und Schmierereien seien Kunst und Streetart. Ich weiss nicht, was euch da geritten hat. Das sind nichts anderes als Kriminelle und Farbdosenfetischisten, die meinen, sie könnten ihr Unwesen in der Stadt treiben und Sachbeschädigung begehen, während die Steuerzahler für alles aufkommen. Wir haben dieses Postulat eingereicht, damit man diesen Jungs und Mädchen mit Spraydosen effizienter das Handwerk legen kann.*

Moritz Bögli (AL) begründet den namens der AL-Fraktion am 11. März 2026 gestellten Ablehnungsantrag: *Ich weiss ehrlich gesagt nicht, ob die SVP ihren Vorstoss ernst meint. Es ist etwas sinnlos, das so gross aufzuziehen. Man kann feststellen, dass das Thema Graffiti von rechts zu einem beliebten politischen Thema gemacht wurde, mit dem immerzu gefordert werden kann, dass man nun endlich durchgreifen müsse. Egal, ob die Stadt oder der FCZ zur Kasse gebeten werden sollen, alle paar Monate werden neue Vorstösse geliefert, die nicht viel Neues zur Debatte beitragen. Jetzt hat die SVP sogar angeblich neutrale Umfragen gemacht. Die Quartiervereine fänden die Graffiti ganz schlimm. Ich habe mir das angeschaut und finde es spannend, dass die Umfrage über eine Webseite durchgeführt wurde, die nun auf ein Wahlplakat der SVP weiterleitet. So stellt man sich eine neutrale Umfrage vor: Vier Herren von der SVP befragen die Leute*

und schimpfen es dann Volkswillen. Die SVP nutzt normalerweise jede Möglichkeit, den gesetzlichen Auftrag der vier Säulen im Betäubungsmittelgesetz abzulehnen und zu verhindern. Plötzlich scheint sie doch Gefallen an diesem Modell zu finden. Ich warte schon auf den Vorstoss, der Therapie für Sprayer*innen fordert. Die anderen drei Säulen habt ihr mit euren Vorstellungen eigentlich schon abgedeckt. Ich sehe wirklich nicht, was der Mehrwert dieses Vorstosses sein soll. Die Partei, die am liebsten jegliche staatliche Unterstützung streichen will, will hier einen riesigen Staatsapparat schaffen, um ein paar ihr wohlgesinnte Hausbesitzer*innen mit Steuergeldern unter die Arme zu greifen. Der Vorstoss ist reine Polemik, das ist des Rats nicht würdig.

Weitere Wortmeldungen:

Jane Bailey (SVP): Man kann es relativieren, wie man will: Das heutige System hat einen zuverlässigen Ablauf, bei dem der Steuerzahler der Idiot ist. Fakt ist, wer ohne Einverständnis des Eigentümers Fremdes beschmiert, seine politische Ideologie oder Parolen auf fremde Wände sprüht, betreibt keine Kunst, sondern asozialen Vandalismus. Wer legal aufgehängte Plakate übersprüht, nur weil er eine andere politische Meinung nicht erträgt, ist kein Künstler, sondern laut Artikel 144 des Strafgesetzbuchs ein krimineller Vandal und ein antidemokratischer Diktator. Sachbeschädigung bleibt Sachbeschädigung. Es werden Milliarden an Steuergeldern für die Aufwertung dieser Stadt verprasst und gleichzeitig den Anwohnern das Versiffen der Quartiere als urbanes Lebensgefühl verkauft. Das ist keine Lebensqualität, das ist absolute Kapitulation. Die Stadt hat ihr Vandalismusproblem nicht im Griff. Denkt hier eigentlich irgendjemand an unsere Kinder, die in diesem Ghetto genannt Stadt Zürich aufwachsen müssen, die jeden Morgen an besudelten Wänden, illegalen Tags, Parolen und Dreck vorbeigehen müssen? Dieser unhaltbare Zustand wird absichtlich normalisiert. Eine der angeblich reichsten und lebenswertesten Städte der Welt erzieht ihre Kinder aktiv dazu, dass das Beschmieren und Zerstören von fremdem Eigentum dazugehört, frei nach dem Motto: Kriminalität ist ein Teil vom Stadtleben. Wir brauchen keine weiteren Konzepte, Ausreden und Alibi-Sprayflächen. Wir brauchen Konsequenzen: Täter ermitteln, konsequent zur Rechenschaft ziehen und Schäden verrechnen. Wer grassierenden Vandalismus weiterhin schönredet, macht sich politisch zum Schutzpatron der Verwahrlosung. Sie können heute reagieren.

Sven Sobernheim (GLP): Ich bin froh, dass es im zweiten Votum der SVP wenigstens um Graffiti und Plakate ging und nicht um Fäkalien, was im Vorstoss gar nicht vorkommt. Die Stadtpolizei Winterthur kennt eine Stelle, die genau das umsetzt, was die SVP fordert. Ich habe mich die letzten Wochen in Winterthur bewegt. Auch dort hat es Kleber und Sprayereien. Mit dieser Stelle wird es also nicht gelöst. Interessant an dem Vorstoss finde ich, dass man neue Stellen bei der Stadt schaffen soll, aber nicht auf Kosten der Allgemeinheit oder der Grundeigentümer, sondern auf Kosten der Verursacher. Das heisst, wenn man zwei oder drei pro Jahr erwischt, müssen die wenigen Nasen den zweistelligen Millionenbetrag bezahlen, den das ganze System kostet. Ich glaube nicht, dass unser Rechtsstaat so funktioniert. Zum Glück. Wir verstehen den Frust, der im Postulat mitschwingt, aber nach der heutigen Debatte sind wir froh, dass wir Nein sagen.

Christian Häberli (AL): Ich halte es mit Chris von Rohr: Mehr Dreck.

Sophie Blaser (AL): Beim Votum von Jane Bailey (SVP) ist mir die Band Tocotronic in den Sinn gekommen: «Wenn du kurz davor bist, kurz vor dem Fall; und wenn du denkst fuck it all; und wenn du nicht weisst, wie soll es weitergehen: Kapitulation». Es gibt eine Partei im Rat, die eine Kampagne mit illegal angebrachten Klebern im Graffitistil gemacht und sich heute noch gar nicht zum Thema geäußert hat. Die Partei dachte, sie könnte damit die Abstimmung über die Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) gewinnen.

Ich spreche von «Free Züri». Es hat auch etwas von Kapitulation, dass sie diese Strategie wieder aufgegeben hat. Ich frage mich, was die FDP zu diesen Klebern sagt. Vielleicht will sie das Stickern für alle verbieten, weil es für sie nicht aufgegangen ist?

Stefan Urech (SVP): *Es liegt auf der Hand, wieso die linke Ratsseite sich über das Thema lustig macht und es mit einem süffisanten Lächeln nimmt. Die Sprayereien kommen zu 90 Prozent von links-aussen. Sie sind anti-Polizei, anti-Kapitalismus, anti-Israel, pro-Kommunismus und pro-FCZ. Das ist alles, was Sie schön und gut finden. Stellen Sie sich vor, es gäbe Sprayereien vom anderen Rand mit rassistischen oder ähnlichen Inhalten. Das würden Sie nicht auf die leichte Schulter nehmen. Aber weil es in Ihr Weltbild passt, dass 90 Prozent der Sprayereien aus diesem Lager kommen, ist alles in Ordnung.*

Yves Henz (Grüne): *Die Debatte hat erneut gezeigt, dass der einzige Dreck in dieser Stadt die rechte Politik ist. Ich greife niemanden persönlich an, aber die unmenschliche Politik von rechts kann man nicht anders bezeichnen. Hinzu kommt, dass man viel mehr rassistische Propaganda der SVP in Briefkästen und an Werbeplakaten sieht, als es Sprayereien an Wänden gibt. Ihr dürft eure rassistische Propaganda überall verbreiten, weil ihr von Milliardären gesponsert werdet. Aber wenn andere Menschen bspw. auf einer Wand ihren Ideen Ausdruck verleihen, bezeichnet ihr sie als Terroristen, Dreck und weiteres. Ich hoffe, dass wir keine weiteren KI-generierten AfD-Voten im Rat hören.*

Moritz Bögli (AL): *Die Debatte ist in verschiedener Hinsicht entgleist. Die Zwischenrufe der SVP finde ich höchst problematisch. Ich erinnere die SVP daran, dass sie wegen ihrer Plakate mit der Aufschrift «Kosovaren schlitzten Schweizer auf» rechtskräftig für rassistische Diskriminierung verurteilt wurde. Es ist berechtigt, dass Yves Henz (Grüne) darauf hinweist, dass die SVP im öffentlichen Raum rassistische Slogans verbreitet. Es gibt einen Unterschied, Stefan Urech (SVP), zwischen einem Graffiti, das diskriminierend ist, und einem, das nicht diskriminierend ist. Die Stadt geht je nach Fall anders vor. Das ist richtig, weil auch der Inhalt von Graffitis Strafnormen verletzen kann. Für uns ist aber nicht ersichtlich, weshalb Privaten für ein Problem unter die Arme gegriffen werden soll, das über den straf- und zivilrechtlichen Weg gelöst werden kann. Wir lehnen das Postulat ab: Die Kosten wären enorm und Graffitis würden dadurch nicht verschwinden.*

Martina Zürcher (FDP): *Wir haben schon einmal ein SVP-Postulat mit KI in SP-Sprache umformuliert. Das kann ich gern wieder tun, vielleicht können Sie sich dann besser damit anfreunden. Die Problematik ist echt. Ich bin wie Johann Widmer (SVP) Vertreterin des Kreis 10. Man hört im Quartier oft, nicht nur von SVP-Wählerinnen und -wählern, dass es sehr viele Graffitis und Schmierereien hat. Das Problem ist ja eigentlich, dass man die Taten nur ahnden kann, wenn jemand auf frischer Tat ertappt wird, weil es nicht verboten ist, mit der Spraydose im Rucksack herumzulaufen. Hier darum der Aufruf an alle: Wenn man etwas sieht, sofort die Nummer 117 anrufen, dann werden vielleicht auch das ein oder andere Mal welche erwischt und zur Rechenschaft gezogen. Es gäbe noch mehr Massnahmen. Wenn man das Postulat neutral anschaut, kann man ihm gut zustimmen.*

Das Postulat wird mit 41 gegen 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

535. 2026/458

Motion der FDP-, SVP- und Die Mitte-Fraktion vom 26.08.2026:

Kopplung des Mietzinses an die Einkommensentwicklung der Mieterschaft, Ergänzung der Verordnung über die Grundsätze der Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.100; VGV)

Von der FDP-, SVP- und Die Mitte-Fraktion ist am 26. August 2026 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, die Verordnung über die Grundsätze der Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.100; VGV) mit einer Bestimmung zu ergänzen, welche den Mietzins gemäss Art. 4 Abs. 1 VGV an die Einkommensentwicklung der Mieterschaft (Haushaltseinkommen) koppelt. Dabei ist vorzusehen, dass eine Einkommenssteigerung von 10 Prozent keine Auswirkung auf den Mietzins hat. Wird dieser Schwellenwert nach Überschreitung des bei Mietbeginn massgebenden maximalen Einkommens überschritten, soll sich der Mietzins proportional zum Einkommen, maximal bis zur Marktmiete der Wohnung, erhöhen.

Begründung:

Gemäss Teilportfolioreport 2025 "Wohnen und Gewerbe VV" verfügen 18.4 Prozent der Mieter von städtischen Wohnungen über ein zu hohes Einkommen. Damit wird die VGV und das Reglement über die Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.101; Mietreglement) verletzt.

Städtische Wohnungen werden maximal zur Kostenmiete vermietet. Damit soll ein Beitrag zu einer sozialen Wohnpolitik und einer sozialen Durchmischung der Quartiere geleistet werden (Art. 1 Abs. 1 VGV). Werden die städtischen Wohnungen durch Mietende gemietet, die zu viel verdienen, schadet das dem sozialen Gedanken.

Eine Steigerung des Haushaltseinkommens der Mieterschaft wird durch die VGV und das Mietreglement antizipiert und ist per se weder unerwünscht noch schlecht. Allerdings fehlt der VGV eine Regelung, wonach die Einkommenssteigerung auch eine Erhöhung der Miete zur Folge haben muss. Damit soll die steigende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Mieterinnen und Mieter ab Erreichen eines Schwellenwerts von 10 Prozent ab einer Überschreitung des bei Mietbeginn massgebenden maximalen Einkommens gemäss Art. 12 Mietreglement, zu einer proportionalen Erhöhung des Mietzinses führen. Der daraus resultierende Mehrertrag soll in die Stadtkasse fliessen.

Veranschaulichung (exemplarisch):

Einkommen	CHF	70'000	CHF	70'000	CHF	120'000
Mietzins	CHF	1'400	CHF	1'400	CHF	2'400
Einkommen (neu)	CHF	75'000	CHF	85'000	CHF	200'000
Erhöhung Einkommen		7.1%		21.4%		66.6%
Erhöhung Mietzins		0%		11.4%		56.6%
Mietzins (neu)	CHF	1'400	CHF	1'560	CHF	3'760
Marktmiete (CAP)	CHF	1'900	CHF	1'900	CHF	3'750

Mitteilung an den Stadtrat

536. 2026/459

Motion der FDP- und SVP-Fraktion vom 26.08.2026:

Verordnung über die Grundsätze der Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.100; VGV), Streichung der 15%-Grenze bei hohen Haushaltseinkommen

Von der FDP- und SVP-Fraktion ist am 26. August 2026 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, Art. 6 der Verordnung über die Grundsätze der Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.100; VGV) betreffend 15%-Grenze bei hohen Haushaltseinkommen ersatzlos zu streichen.

Begründung:

Gemäss Teilportfolioreport 2025 "Wohnen und Gewerbe VV" verfügen 18.4 Prozent der Mieter von städtischen Wohnungen über ein zu hohes Einkommen. Damit wird die VGV und das Reglement über die Vermietung von städtischen Wohnungen (AS 846.101; Mietreglement) verletzt. Gemäss geltender VGV führen zu hohe Haushaltseinkommen erst ab einem Schwellenwert von 15% zu Folgen für die Mieterinnen und Mieter mit hohen Einkommen. Davor passiert nichts.

Städtische Wohnungen werden maximal zur Kostenmiete vermietet. Damit soll ein Beitrag zu einer sozialen Wohnpolitik und einer sozialen Durchmischung der Quartiere geleistet werden (Art. 1 Abs. 1 VGV). Werden die städtischen Wohnungen durch Mietende gemietet, die zu viel verdienen, schadet das dem sozialen Gedanken. Hat eine Verletzung der VGV keine rechtlichen Folgen, schadet dies dem Vertrauen der Bevölkerung ins Rechtssystem.

Deshalb ist die 15%-Grenze ersatzlos aus der VGV zu streichen.

Mitteilung an den Stadtrat

537. 2026/460

Motion von Attila Kipfer (SVP), Jane Bailey (SVP) und Michele Romagnolo (SVP) vom 26.08.2026:

Vorlage einer Strategie für die Bewirtschaftung des gewerblichen Immobilienportfolios der Stadt und eines verbindlichen Vergabereglements mit den erforderlichen Controlling- und Berichterstattungsinstrumenten

Von Attila Kipfer (SVP), Jane Bailey (SVP) und Michele Romagnolo (SVP) ist am 26. August 2026 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine gesamtstädtische Strategie für die Bewirtschaftung des gewerblichen Immobilienportfolios der Stadt Zürich sowie ein verbindliches Vergabereglement mit den erforderlichen Controlling- und Berichterstattungsinstrumenten zur Genehmigung vorzulegen.

Die Strategie und das Vergabereglement haben insbesondere:

- die Ziele und Grundsätze der Bewirtschaftung des gewerblichen Immobilienportfolios festzulegen;
- die verschiedenen Kategorien gewerblich genutzter Liegenschaften sowie die dafür geltenden Grundsätze für Vermietung, Verpachtung, Vertragslaufzeiten, Vertragsverlängerungen, Ausschreibungen, Direktvergaben und Übergangslösungen zu regeln;
- transparente und nachvollziehbare Vergabe- und Zuschlagskriterien sowie die Voraussetzungen für begründete Ausnahmen festzulegen, wobei Abweichungen von den ordentlichen Verfahren oder den festgelegten Grundsätzen schriftlich zu begründen und zu dokumentieren sind;
- eine einheitliche Anwendung in sämtlichen Departementen und Dienstabteilungen sowie eine periodische Berichterstattung an den Gemeinderat sicherzustellen.

Dem Gemeinderat ist zusammen mit der Vorlage ein Bericht vorzulegen, der insbesondere aufzeigt:

- nach welchen Grundsätzen die Bewirtschaftung des gewerblichen Immobilienportfolios bisher erfolgte;
- welche Strategien, Richtlinien oder internen Vorgaben bisher angewendet wurden;
- welche Objektkategorien unterschieden wurden und welche Vertragslaufzeiten je Kategorie üblich waren;
- in welchen Fällen von den ordentlichen Vergabeverfahren oder den bisherigen Grundsätzen abgewichen wurde, aus welchen Gründen dies erfolgte, auf welcher Rechtsgrundlage diese Ausnahmen beruhten und durch welche Stelle sie bewilligt wurden;
- wie sich die bisherige Praxis zwischen den einzelnen Departementen und Dienstabteilungen unterschied und welche Änderungen mit der neuen Strategie und dem Vergabereglement vorgesehen sind.

Begründung:

Die Stadt Zürich verfügt über ein umfangreiches Portfolio an gewerblich genutzten Liegenschaften. Dazu gehören unter anderem Restaurants, Cafés, Bars, Kioske, Badigastronomien, Hafen- und Bootsvermietungen, Kulturbetriebe sowie weitere Gewerbeflächen. Diese Liegenschaften stellen einen bedeutenden Vermögenswert der Stadt dar und werden heute von verschiedenen Departementen und Dienstabteilungen bewirtschaftet.

In den vergangenen Jahren haben verschiedene Einzelfälle gezeigt, dass Vertragsverlängerungen, Ausschreibungen, Direktvergaben und Neuvermietungen regelmässig zu politischen Diskussionen führen. Gleichzeitig verweist die Stadt auf unterschiedliche Grundlagen wie Strategiepapiere, interne Richtlinien, Konzessionen oder Empfehlungen der Wettbewerbskommission (WEKO). Für den Gemeinderat ist jedoch nicht ausreichend nachvollziehbar, ob diesen Entscheidungen eine gesamtschädtische Strategie und einheitliche Grundsätze zugrunde liegen oder ob die Praxis je nach Objektkategorie und zuständiger Dienstabteilung unterschiedlich gehandhabt wird.

Ziel dieser Motion ist nicht, die unternehmerische Handlungsfreiheit der Verwaltung einzuschränken, sondern eine einheitliche, transparente und nachvollziehbare Governance des gesamten gewerblichen Immobilienportfolios zu schaffen. Unterschiedliche Objektkategorien können unterschiedliche Lösungen erfordern. Diese Unterschiede sollen jedoch auf klar definierten, nachvollziehbaren und vom Gemeinderat genehmigten Regeln beruhen.

Die Strategie soll die langfristigen Ziele und Grundsätze der Bewirtschaftung festlegen. Das Vergabereglement soll diese Grundsätze verbindlich konkretisieren und insbesondere die verschiedenen Objektkategorien, die Kriterien für Vertragslaufzeiten, Vertragsverlängerungen, Ausschreibungen, Direktvergaben und Übergangslösungen sowie die Voraussetzungen für begründete Ausnahmen regeln. Gleichzeitig soll ein Controlling eingeführt werden, das eine periodische Berichterstattung an den Gemeinderat ermöglicht und die Umsetzung der Strategie überprüfbar macht.

Ebenso soll der Stadtrat die bisherige Praxis umfassend aufarbeiten. Der Gemeinderat benötigt eine nachvollziehbare Übersicht darüber, welche Strategien, Richtlinien oder internen Vorgaben bisher angewendet wurden, welche Vertragslaufzeiten in den einzelnen Objektkategorien üblich waren, in welchen Fällen von den ordentlichen Verfahren oder den eigenen Grundsätzen abgewichen wurde und aus welchen sachlichen oder rechtlichen Gründen dies geschah. Zudem ist aufzuzeigen, welche Unterschiede zwischen den einzelnen Dienstabteilungen bestanden und wie diese künftig vereinheitlicht werden sollen.

Mit einer gesamtschädtischen Strategie, einem verbindlichen Vergabereglement und einem systematischen Controlling erhält der Gemeinderat die notwendige Grundlage, um die Bewirtschaftung des gewerblichen Immobilienportfolios transparent und nachvollziehbar zu bewirtschaften beziehungsweise nachzuvollziehen, die Gleichbehandlung sicherzustellen und seine Oberaufsicht wirksam wahrzunehmen.

Mitteilung an den Stadtrat

538. 2026/461

Postulat von Alana Gerdes (FDP), Roger Meier (FDP) und Roger Suter (FDP) vom 26.08.2026:

Städtische Liegenschaft am Schulerweg 4, kostengünstige Sanierung und öffentliche Nutzung

Von Alana Gerdes (FDP), Roger Meier (FDP) und Roger Suter (FDP) ist am 26. August 2026 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob die städtische Liegenschaft am Schulerweg 4 in 8053 Zürich mit verhältnismässigem Aufwand sowie kostengünstig saniert und anschliessend der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann, bspw. als Restaurant, Bistro, Eventlokal, Co-Working Space etc.

Begründung:

Witikon verfügt heute über ein vergleichsweise begrenztes Angebot an Treffpunkten und gastronomischen Betrieben. Gleichzeitig wächst das Quartier stetig und damit auch der Bedarf an attraktiven Orten für Begegnung, Austausch und gemeinschaftliche Aktivitäten.

Die städtische Liegenschaft am Schulerweg 4 bietet die Möglichkeit, diesem Bedürfnis Rechnung zu tragen. Mit einer kostengünstigen und zweckmässigen Sanierung könnte das Gebäude wieder sinnvoll genutzt und anschliessend einem privaten Betreiber zur Verfügung gestellt werden. Dadurch könnte die Stadt eine öffentliche Nutzung ermöglichen, ohne selbst Betreiberin zu werden und das unternehmerische Risiko zu tragen.

Welche Nutzung sich am besten für den Standort eignet, soll im Rahmen einer Prüfung ergebnisoffen beurteilt werden. Entscheidend ist, dass die Liegenschaft nach einer verhältnismässigen Investition einen

Mehrwert für die Quartierbevölkerung schafft. Dies insbesondere, da die Liegenschaft im aktuellen Zustand dem Ortsbild nichts Gutes tut, was gerade in Anbetracht der zentralen und verkehrstechnisch sehr gut erschlossenen Lage (sowohl ÖV wie auch MIV) äusserst bedauernswert ist.

Witikon wächst – und mit ihm sollte auch die Quartierinfrastruktur wachsen. Der Schulerweg 4 bietet die Chance, eine bestehende städtische Liegenschaft kostengünstig zu revitalisieren und für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen.

Mitteilung an den Stadtrat

539. 2026/462

**Postulat von Alana Gerdes (FDP) und Roger Suter (FDP) vom 26.08.2026:
Schwimmbad des Schulhauses In der Looren in Witikon, kostendeckende Öffnung
ausserhalb der Schulzeiten**

Von Alana Gerdes (FDP) und Roger Suter (FDP) ist am 26. August 2026 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob eine kostendeckende Öffnung des Schwimmbads des Schulhaus In der Looren in Witikon ausserhalb der Schulzeiten für die Öffentlichkeit realisierbar ist.

Begründung:

Witikon wird aufgrund zahlreicher Wohnbautätigkeiten in den nächsten Jahren einen weiteren Bevölkerungsschub erhalten. Während das Quartier schon eine Vielzahl an sportlichen Anlagen für Einzel- und Teamsportarten anbietet, fehlt es an einer Infrastruktur für den Schwimmsport.

Eine Öffnung der schon bestehenden Schwimmanlage für die Anwohnenden ermöglicht es ihnen eine weitere Sportart auszuüben, welche nachweislich einen positiven Effekt auf die Gesundheit hat. Dies zudem noch in einer Anlage, in welcher sie vor der Witterung geschützt sind und deshalb das ganze Jahr über benutzen können.

Um den Betrieb der Schulschwimmanlagen möglichst kostenneutral zu halten, ist die Einführung eines Unkostenbeitrags zu prüfen. Dies dient der Deckung von Zusatzkosten für Aufsicht, Reinigung und Energie.

Mitteilung an den Stadtrat

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

540. 2026/463

**Dringliche Schriftliche Anfrage von Mischa Schiow (AL), Nadina Diday (SP),
Simone Widmer (Grüne) und 37 Mitunterzeichnenden vom 26.08.2026:
Kündigung der Mietverhältnisse in der Siedlung Carl-Spitteler-Strasse, Instru-
mente zur Sicherstellung der Sozialverträglichkeit, Beurteilung der Informations-
politik der Bauherrschaft, Lehren aus der bisherigen Behandlung von Bauvorha-
ben der UBS, Prüfung der Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Öko-
bilanz, Umsetzung der Koordinations- und Dialogformate und Umgang mit der
alternativen Volumenstudie sowie Vorgaben zum Baumbestand und zum Thema
Stadtklima/Hitzeminderung**

Von Mischa Schiow (AL), Nadina Diday (SP), Simone Widmer (Grüne) und 37 Mitunterzeichnenden ist am 26. August 2026 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In seiner Antwort auf die dringliche schriftliche Anfrage 2026/217 anerkennt der Stadtrat, dass mit Leerkündigungen in Zürich ein Verdrängungsprozess stattfindet. In der Zwischenzeit sind in der Siedlung

Carl-Spitteler-Strasse fast alle der 59 bestehenden Mietverhältnisse aufgekündigt worden, wobei unterschiedliche Fristen gesetzt und je nach Vertragsart verschiedene Erstreckungsdauern angeboten wurden. Den

119 Mieter:innen der Siedlung Im Walder/Niederhofenrain sind keine neuen Informationen über das Projekt von Ersatzneubauten zur Kenntnis gebracht worden.

Die Stadt hat im «Programm Wohnen 2026» den Anspruch, «ihre Rolle beim Erhalt bezahlbarer Wohnungen und der sozialverträglichen Innenentwicklung zu stärken.» «In Quartieren, in denen viele Bestandswohnungen erneuert werden», soll die Stadt «proaktiv agieren» und «den Aufbau von begleitenden Instrumenten unterstützen, um sozialverträgliche Lösungen zu erreichen.» «Gemeinsam mit Bauträgerschaften und Quartierorganisationen» soll sie «Koordinations- und Dialogformate initiieren», mit dem Ziel, «Verdrängungstendenzen frühzeitig zu erkennen, negative Folgen abzufedern und aus Erfahrungen zu lernen.»

Unter Berücksichtigung dieser Ziele, erlauben wir uns am Beispiel der UBS-Siedlungen Carl-Spitteler-Strasse und Im Walder/Niederhofenrain dem Stadtrat folgende Fragen zu stellen.

1. Welche Instrumente zur Sicherstellung der Sozialverträglichkeit stehen dem Stadtrat zur Verfügung, um die Zukunft der Quartiere entsprechend zu gestalten? Was versteht der Stadtrat unter einer sozialverträglichen Leerkündigung?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Informationspolitik der Bauherrschaft, welche im Januar Vorankündigungen machte, sich anschliessend aber über die Pläne und im Fall Im Walder/Niederhofenrain über die Kündigungsfristen ausgeschwiegen hat? Im Falle der Carl-Spitteler-Strasse erfolgte eine zweite Information nach der Vorankündigung erst, nachdem sich die Mietenden nach dreimonatigem Schweigen mit einem Brief an die UBS gewendet hatten. Wie gedenkt der Stadtrat auf eine respektvollere und transparentere Information der Mieter:innen hinzuwirken? Ist die Stadt diesbezüglich bei den UBS-Immobilienfonds Balintra und Turintra vorstellig geworden?
3. Welches sind die Fazits der Mitberichte zur Sozialverträglichkeit? Welches sind die von der Stadt definierten Leistungsziele und welches der festgestellte Zielerfüllungsgrad?
4. Welche Lehren sind konkret aus der bisherigen Behandlung der Bauvorhaben der UBS an der Carl Spitteler-Strasse durch das Baukollegium zu ziehen? Falls das Baukollegium mangelhaft gearbeitet haben sollte, oder sich die Entscheide und Handlungsweise als nicht hinreichend begründbar erweisen sollten: Wie gedenkt die Stadt die daraus resultierenden Folgen zu korrigieren? Wird sie einzelne Teile des Verfahrens wiederholen und getroffene Entscheidungen revidieren?
5. Ist im Rahmen des Gesamtleistungswettbewerbs an der Carl-Spitteler-Strasse ein Erhalt der bestehenden Bestandesbauten überhaupt eine positiv zu prüfende Option gewesen, oder ist die Ausgestaltung und Zielsetzung des Wettbewerbs so gehalten worden, dass von einer ernsthaften Prüfung dieser Option gar nicht gesprochen werden kann?
6. Wie ist die Prüfung der Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Ökobilanz etc. konkret gemacht worden? Kann der Stadtrat belegen, dass diese Überprüfung sorgfältig von ausgewiesenen und unabhängigen Expert:innen mit ergebnisoffener Fragestellung - also ohne Vorgabe in Richtung Abriss oder Gewinnmaximierung - vorgenommen worden ist? Falls nicht, wird sie eine solche Überprüfung noch einfordern?
7. Die Stadt ist seit 21. November 2025 über die geplante Durchführung eines Konkurrenzverfahrens für die Siedlung Im Walder/Niederhofenrain informiert. Inwiefern hat die Stadt seither Einfluss auf die Aufgabenstellung nehmen können? Welche Vorschläge der Stadt, insbesondere hinsichtlich Erhalts oder Teilerhalts der bestehenden Bausubstanz, sind eingebracht worden? Welche Empfehlungen wurden von der Bauherrschaft aufgenommen, welche wurden abgelehnt? Welche Häuser bleiben bestehen? Wie lauten die Fazits der von der Firma Synaxis erstellten Zustandsanalyse der Häuser?
8. Die Stadt hat der Balintra AG eine Etappierung empfohlen, welche von der beauftragten Firma Halter AG ins Verfahren aufgenommen worden ist. Welche Umzugs- und Bleibemöglichkeiten für bestehende Mieterinnen und Mieter erwartet die Stadt dabei oder sind bereits zugesichert worden? Wie kann die Stadt darauf hinwirken, dass die Mietverträge der von einem solchen Bestandserhalt begünstigten Mietparteien nicht aufgelöst werden?
9. In seiner Antwort auf die schriftliche Anfrage 2026/217 hält der Stadtrat unter Frage 21 fest: «Bezüglich des Konkurrenzverfahrens «Im Walder» können die städtischen Vorgaben, welche auf gesetzlichen Grundlagen basieren, in einer frühen Projektphase gesichert werden. Gleichzeitig verschafft die Stadt denjenigen Anliegen im Verfahren Gehör, die keine gesetzliche Grundlage haben, im Bestreben, möglichst weitreichende Optimierungen im Sinne einer sozialverträglichen Siedlungsentwicklung zu erzielen.» Welche Anliegen hat die Stadt in der aktuellen «frühen» Projektphase eingebracht? Welche konkreten Errungenschaften im Sinne der Sozialverträglichkeit rechnet sie sich aus?
10. Weshalb wird das im «Programm Wohnen 2026» angestrebte Ziel von «Koordinations- und Dialogformaten mit Bauträgerschaften und Quartierorganisationen» nicht dringend umgesetzt, obschon bekannt ist, dass seit der Ankündigung der geplanten Erneuerung der Siedlung im Januar 2026 von Seiten

Balintra AG keine Angebote erfolgt sind? Wann soll die Koordination und der Dialog beispielsweise mit dem Quartierverein Riesbach erfolgen?

11. Die Balintra AG will anstelle von 119 etwa 300 Wohnungen in Form einer Arealüberbauung erstellen. Wie gross ist die heutige Ausnutzung? Wie gross ist die zusätzlich gewährte Ausnutzung? Welches werden die Gebäudehöhe, die Stockwerkzahl und die Zahl der Parkplätze sein?
12. Ein Architekt hat in einer alternativen Volumenstudie zur Siedlung Carl-Spitteler-Strasse belegt, dass auch unter Beibehalt bestehender Bausubstanz das Maximalvolumen zu erzielen ist. Diese Studie wurde am 7. Juli dem Stadtpräsidenten, dem Vorsteher des Hochbaudepartementes und dem Delegierten Wohnen zugesendet. Wie gedenkt die Stadt mit der Studie und ihren Ergebnissen umzugehen, zumal es das bisher einzige von einem Experten erstellte Dokument ist, das auch den Mietenden und ihren Interessenvertretern aus der Politik bekannt ist? Wird sie von der Bauherrschaft/Eigentümerin eine sorgfältige und belegte Antwortstudie einfordern?
13. Ist die Stadt bereit darauf hinzuwirken, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung Im Walder/Niederhofenrain Zugang zu den sie betreffenden Plänen und Modellen erhalten und regelmässig über den Ablauf des Projekts informiert werden? Wird den Mieterinnen und Mietern sowie der Quartiervertretung das Dokument «Nutzungskonzept und Planungsvorgaben» zugänglich gemacht?
14. Bei der angestrebten Erhöhung der bisherigen Anzahl Wohnungen in beiden Siedlungen ist absehbar, dass der zurzeit grosse Freiraum und somit auch Bäume für die Überbauungen geopfert werden müssen. Wie gross ist die aktuelle und wie gross die zukünftige Grünfläche der beiden Areale? Welches sind die Vorgaben von Grün Stadt Zürich zum Baumbestand und zum Thema Stadtklima/Hitzeminderung? Bitte um Anfügen eines Baumplans mit Bezeichnung der geschützten Bäume.
15. Die grosse Blutbuche in der Siedlung Carl-Spitteler-Strasse ist ein markanter, die Häuser überragender Baum, der nicht nur viel Schatten spendet, sondern auch symbolhaft für die ökologisch ausgeglichene Siedlung steht. Hat die Stadt den Schutz dieses Baumes veranlasst und ist sie bereit in diesem Fall dem Baumschutz Beachtung zu verschaffen?
16. Welches sind die ersten Lernprozesse, welche aus dem laufenden Beurteilungs- und Begleitverfahren durch die involvierten Ämter gezogen werden? Wie kann die Stadt die Information der betroffenen Bevölkerung ermöglichen und verbessern?

Mitteilung an den Stadtrat

541. 2026/464

Schriftliche Anfrage der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 26.08.2026: Genehmigung festgesetzter Strassenbauprojekte durch den Regierungsrat, hängige Genehmigungsverfahren, Dauer der Verfahren, Gründe für die seit längerer Zeit unbehandelten Gesuche, Prüfung von Verkehrsvorschriften als Teil des Genehmigungsprozesses und Auswirkungen der Verzögerungen auf die Strasseninfrastruktur, die Kosten und den Betrieb sowie Prüfung einer Beschwerde wegen Rechtsverzögerung

Von der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Der Stadtrat muss fertig ausgearbeitete und festgesetzte Strassenbauprojekte, die überkommunale Strassen betreffen, gemäss § 45 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) durch den Regierungsrat genehmigen lassen. Der Regierungsrat prüft dabei, ob während der Erarbeitung geäusserte Begehren durch den Kanton, Planungsverbände oder Nachbargemeinden Rechnung getragen wurde. Gemäss Medienberichten sind mehrere solcher Genehmigungen derzeit ausstehend.

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

1. Welche festgesetzten Strassenbauprojekte liegen derzeit beim Regierungsrat zur Genehmigung? Bitte um eine tabellarische Auflistung der Bauprojekte sowie Strassenlärmsanierungen ohne bauliche Massnahmen, ausserdem das jeweilige Datum des Zeitpunktes, wann der Genehmigungsantrag an den Regierungsrat gestellt wurde.
2. Wie viele dieser Strassenbauprojekte sind bereits rechtskräftig und bedürfen nur noch der Genehmigung durch den Regierungsrat?
3. Wie lange dauerte es in der Vergangenheit in der Regel, bis der Regierungsrat ein Strassenbauprojekt nach § 45 Abs 3 StrG genehmigte?

4. Im Falle von seit längerer Zeit unbehandelten Gesuchen um Genehmigung: Gab der Regierungsrat Gründe dafür an?
5. Ist die Prüfung von Verkehrsvorschriften wie Geschwindigkeitsreduktionen Teil des Genehmigungsprozesses nach § 45 Abs. 3 StrG?
6. Wurde bei Projekten, die unter anderem die Verminderung von Strassenlärm zum Ziel haben, gemäss Bundesrecht nachgewiesen, dass die zu treffenden Massnahmen zielführend sind? Bestehen im Fall von angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen gesetzliche Spielräume?
7. Wird dadurch auch der Einbau von lärmarmen Belägen verzögert?
8. Welche Auswirkungen hat das Warten auf die Genehmigungen auf die Strasseninfrastruktur, die Kosten und den Betrieb bei den zuständigen städtischen Dienstabteilungen und bei den mit der Ausführung beauftragten Unternehmen?
9. Hat der Stadtrat den Regierungsrat bei den länger hängigen Gesuchen förmlich gemahnt und ihm eine Frist zur Behandlung angesetzt? Wenn nein: weshalb nicht?
10. Erachtet der Stadtrat die Behandlungsdauer der hängigen Genehmigungsgesuche als vereinbar mit dem Beschleunigungsgebot nach § 4a VRG und Art. 29 Abs. 1 BV? Prüft er eine Beschwerde wegen Rechtsverzögerung ans Verwaltungsgericht oder eine Eingabe an die kantonale Ombudsperson?

Mitteilung an den Stadtrat

542. 2026/465

Schriftliche Anfrage von Brenda Mäder (FDP), Alana Gerdes (FDP), Sabine Koch (FDP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 26.08.2026:

Verkehrserhebungen für den Quartierblock Riesbach, Zeitpunkt für die Erhebung des Ist-Zustands, Einfluss der Erhebungsergebnisse auf ein in der Planaufgabe befindliches Konzept, Berücksichtigung der Rückmeldungen aus den Mitwirkungsveranstaltungen, gewählte Methoden für die Messungen und Erhebungen, Beurteilung der Schwellenwerte für die Massnahmen sowie der Reversibilität von baulichen Massnahmen

Von Brenda Mäder (FDP), Alana Gerdes (FDP) und Sabine Koch (FDP) ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In seiner Antwort auf die Petition «Für eine kritische Überprüfung des Quartierblocks Riesbach» vom 15. Juli 2026 hält der Stadtrat fest, dass die Verkehrserhebungen erst nach Abschluss des Bauprojekts «Bellerivestrasse» durchgeführt werden, und dass „eine verlässliche Einschätzung ... zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich“ sei.

Gemäss städtischer Mitwirkungsplattform ist die “Konkretisierung der Massnahmen” für Riesbach bereits für September/Oktober 2026 vorgesehen, also unmittelbar vor erwartetem Bauabschluss Bellerivestrasse (Ende August-Dezember 2026) und rund ein halbes Jahr vor dem geplanten Umsetzungsstart im Frühling 2027 (“Ab Frühling 2027 startet die Umsetzung in Seebach Süd und Riesbach, falls keine Einsprachen eingehen”).

Daher bitten wir den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Zu welchem Datum wird der Ist-Zustand in Riesbach erhoben, und liegt die Auswertung vollständig vor, bevor das Umsetzungskonzept publiziert bzw. die Planaufgabe gemäss §16 für den Quartierblock eröffnet wird?
2. Welchen Einfluss haben die Erhebungsergebnisse auf ein bereits publiziertes bzw. in der Planaufgabe befindliches Konzept, und über welchen Mechanismus würden allfällige Korrekturen nachträglich eingearbeitet?
3. Wie fliessen die Rückmeldungen aus den drei Mitwirkungsveranstaltungen sowie der Petition mit 264 Unterschriften dokumentiert und nachvollziehbar ins Umsetzungskonzept ein?
4. Nach welcher Methodik werden die Ist-Zustand-Daten mit den beiden Folge-Erhebungen (nach einem und nach zwei Jahren) verglichen, um eine Verlagerung eindeutig zu belegen?
5. Nach welcher Methodik wird eine Lärmmessung durchgeführt und wird diese zeitlich mit den Verkehrserhebungen koordiniert?
6. Nach welcher Methodik wird Zielverkehr vs. Durchgangsverkehr unterschieden?

7. Nach welcher Methodik wird die Verkehrsverlagerung auf ausserhalb des Perimeters angrenzenden Quartier- und Hauptstrassen erhoben, insbesondere hinsichtlich den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Seefeldstrasse)?
8. Nach welcher Methodik wird der Einfluss des Quartierblocks auf die Umsatz- und Kundenfrequenzdaten von im und ausserhalb des Perimeters befindlichen Gewerbe- und Gastronomiebetrieben erhoben?
9. Anhand welcher Schwellenwerte würde eine Massnahme als «nicht zielführend» eingestuft?
10. Welches Gremium entscheidet über eine Anpassung oder einen Rückbau, und innerhalb welcher Frist nach Vorliegen negativer Ergebnisse? Wie setzt sich dieses zusammen?
11. Wie verhält es sich mit der Reversibilität von baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Quartierblocks, und mit welchem Aufwand sind diese machbar (zeitlich sowie finanziell)?

Mitteilung an den Stadtrat

543. 2026/466

Schriftliche Anfrage von Roger Suter (FDP), Sabine Koch (FDP) und Alex Guggenheim (FDP) vom 26.08.2026:

Nachträgliche Malerarbeiten beim Umbau der Schulanlage Im Gut, Bestätigung des erforderlichen Betrags, ausgeführte Arbeiten, Hintergründe zur ursprünglichen Farbwahl, Gründe für das Überstreichen der Oberflächen, Auftragsvergabe der nachträglichen Malerarbeiten und Verrechnung der Zusatzkosten sowie mögliche Konsequenzen für künftige Bauvorhaben

Von Roger Suter (FDP), Sabine Koch (FDP) und Alex Guggenheim (FDP) ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Schulanlage Im Gut an der Gutstrasse 107 wurde im Zusammenhang mit der Einführung des Tages-
schulbetriebs umfassend umgebaut.

Gemäss öffentlichen Informationen sollen im Zuge dieses Umbaus nachträglich Malerarbeiten im Umfang von rund 100'000 Franken erforderlich geworden sein. Grund dafür soll unter anderem die ursprünglich vorgesehene bzw. ausgeführte Farbgebung gewesen sein. Insbesondere soll eine silberfarbene Oberfläche nachträglich mit grauer Farbe überstrichen worden sein.

Der Stadtrat wird deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Treffen die öffentlichen Informationen zu, dass im Kindergarten Im Gut nachträgliche Malerarbeiten im Umfang von rund CHF 100'000 ausgeführt wurden? Es scheint ein sehr hoher Betrag zu sein.
2. Welche konkreten Arbeiten wurden im Rahmen dieser nachträglichen Malerarbeiten ausgeführt und welche Flächen bzw. Räume waren davon betroffen?
3. Welche Farbe bzw. welcher Farbton war ursprünglich vorgesehen bzw. ausgeführt worden und weshalb wurde diese Farbgebung nachträglich geändert?
4. Wer hat die ursprüngliche Farbe ausgewählt bzw. vorgeschlagen und wer hat diese Farbwahl seitens der Stadt genehmigt oder freigegeben?
5. Wurde die betreffende Farbe vor der Ausführung bemustert?
Falls ja, durch wen und wann wurde das Muster genehmigt?
6. Wurde vor der Ausführung geprüft, ob die vorgesehene Farbe für die konkrete Nutzung als Kindergarten hinsichtlich Optik, Oberfläche, Reinigung, Beanspruchung und Untergrund geeignet ist? (Fachliche Bemerkung als Malermeister: Lasierte Fläche können nicht ohne Probleme ausgebessert werden, deckende schon)
7. Wann und durch wen wurde festgestellt, dass die ursprünglich verwendete bzw. vorgesehene Farbe nicht beibehalten werden sollte oder konnte?
8. Aus welchem konkreten Grund musste die silberfarbene Oberfläche nachträglich grau überstrichen werden?
9. Wie beurteilt der Stadtrat die Ursache der zusätzlichen Arbeiten?
Handelte es sich um:
 - A. eine nachträgliche gestalterische Änderung,
 - B. einen Planungsfehler,
 - C. einen Ausführungsfehler,

- D. einen Mangel,
 - E. eine ungenügende Bemusterung bzw. Freigabe,
 - F. oder einen anderen Sachverhalt?
10. Wer hat den Auftrag für die nachträglichen Malerarbeiten vergeben?
 11. Wurde der Auftrag für die nachträglichen Malerarbeiten erneut ausgeschrieben?
Falls nein, weshalb nicht?
 12. Aus welchem Kredit wurden die rund CHF 100'000 für die nachträglichen Arbeiten finanziert?
Wurden hierfür die bewilligten Projektreserven verwendet?
 13. Wurden die zusätzlichen Kosten gegenüber dem Architekturbüro, der Bauleitung, oder einer anderen beteiligten Partei geltend gemacht?
 14. Falls keine Kosten gegenüber Dritten geltend gemacht wurden: Weshalb nicht?
 15. Wurde geprüft, ob aufgrund der zusätzlichen Kosten Schadenersatz-, Regress- oder Gewährleistungsansprüche gegenüber einer beteiligten Partei bestehen?
 16. Falls solche Ansprüche geprüft wurden: Zu welchem Ergebnis kam die Prüfung?
 17. Wie hoch waren die ursprünglich budgetierten Kosten für die Malerarbeiten im Kindergarten und wie hoch waren die tatsächlich angefallenen Kosten inklusive der nachträglichen Arbeiten?
 18. Falls die zusätzlichen Kosten aus den Projektreserven finanziert wurden: Wie hoch waren die verbleibenden Reserven nach Abschluss des Projekts?
 19. Welche internen Prozesse der Stadt sollen verhindern, dass bei künftigen Bauvorhaben kostenrelevante Entscheidungen wie Material- und Farbwahl erst nach der Ausführung korrigiert werden müssen?
 20. Welche Konsequenzen zieht der Stadtrat aus diesem Vorgang für die Planung, Bemusterung, Freigabe und Abnahme bei städtischen Bauvorhaben?
 21. Wie beurteilt der Stadtrat grundsätzlich den Einsatz von rund CHF 100'000 an öffentlichen Mitteln für nachträgliche Malerarbeiten, sofern diese aufgrund einer bereits vor der Ausführung vermeidbaren Fehlentscheidung notwendig geworden sein sollten?

Mitteilung an den Stadtrat

544. 2026/467

Schriftliche Anfrage von Brigitte Fürer (Grüne) und Mischa Schiow (AL) vom 26.08.2026:

Angebot an Jollenplätzen in der Marina Tiefenbrunnen, Erhebung des Bedarfs an Jollentrockenplätzen, praxistaugliche Infrastruktur, Gewährleistung des jetzigen Bestands, Vorgehen während der Bauphase, Realisierung der Rampe im Baubereich B3 und Zugang zu den Werkstätten sowie Stand der Projektierung

Von Brigitte Fürer (Grüne) und Mischa Schiow (AL) ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Planung zur Marina Tiefenbrunnen wurde mit einigen Änderungen vom Gemeinderat beschlossen. Mit dem Gestaltungsplan Marina, der die Grundlage für die Projektierung bildet, sind weniger Jollenplätze vorgesehen als heute bestehend. Dies obwohl der Jollensport vom Trockenplatz aus einen niederschweligen Einstieg in den Segelsport bietet. Es braucht keinen Segelschein – ein Kurs genügt. Dementsprechend ist die Jolle ein wesentliches Standbein für den Breitensport und die Nachwuchsförderung beim Segelsport.

Im Gestaltungsplan Marina Tiefenbrunnen werden die Trockenplätze für Jollen um 25-50% reduziert. Der Gemeinderat hat mit einem Änderungsantrag erreicht, dass im Baubereich C1 ebenfalls Jollenplätze möglich sind.

Zudem wurde ein Drittel der Marina Tiefenbrunnen für Sharingboote reserviert.

In Hinblick auf die Projektierung stellen sich Fragen, wie dies umgesetzt bzw. wie diesen Vorgaben Rechnung getragen wird.

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

1. Wie wird der Bedarf an Jollentrockenplätzen erhoben? Wird eine Bedarfsanalyse zur Nutzung den Jollenplätze erstellt?

2. Steht eine praxistaugliche Infrastruktur, so z.B. die Einwasserungsrampe in allen Etappen dem Breitensport Jollensegeln zur Verfügung?
3. Besteht eine Übersicht, wie viele Jollen-trockenplätze in der Stadt zur Verfügung stehen?
4. Wie wird gewährleistet, dass die Jollentrockenplätze gegenüber dem jetzigen Bestand nicht dezimiert werden?
5. Was passiert mit den Jollentrockenplätze während der Bauphase?
6. Ist vorgesehen die Rampe im Baubereich B3 in der ersten Bauetappe zu realisieren, um die Einwässerung der Jollen über die ganze Bauzeit zu gewährleisten?
7. Wie kann allen Trockenplatz-Nutzer:innen Zugang zu den Werkstätten gegeben werden, Voraussetzung für den ordentlichen Unterhalt der Boote?
8. Wie zieht der Stadtrat bei der Projektierung die Jollensegler:innen in, so dass Trockenplätze und Infrastruktur (Einwasserungsrampe) bedarfsgerecht erstellt werden können?
9. Wie wird den Interessen der Jollensegler:innen Rechnung getragen, welche nicht im Zürcher Segelclub organisiert sind?
10. Wie sieht der Zeitplan aus?
11. Was ist der aktuelle Stand der Projektierung?
12. Wann wird der Projektkredit für die Marina voraussichtlich der Stimmbevölkerung unterbreitet?

Mitteilung an den Stadtrat

545. 2026/468

Schriftliche Anfrage von Wolfgang Kweitel (Die Mitte) vom 26.08.2026: Dienstleistungsqualität der Baubehörden gegenüber den Bauherrschaften, Beurteilung der Entwicklung, Gründe für die Abschaffung der Sprechstunde ohne Voranmeldung, feste Ansprechpersonen, Massnahmen für Ortskenntnisse und Kontinuität, Fristen für die Einsichtnahme in die Pläne, Gesamtverantwortung für die Verfahrensführung und Gründe für das Festhalten an beglaubigten Grundbuchauszügen sowie unabhängige Anlaufstellen für Bauherrschaften

Von Wolfgang Kweitel (Die Mitte) ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Kreisarchitektinnen und Kreisarchitekten der Stadt Zürich pflegten während Jahrzehnten eine ausgeprägte Nähe zur Bauherrschaft. Diese Nähe war kein Selbstzweck: Sie ermöglichte kurze Wege, frühzeitige Klärung strittiger Punkte und damit letztlich raschere und rechtssicherere Verfahren. Verschiedene Rückmeldungen aus der Bau- und Immobilienbranche sowie von privaten Bauherrschaften deuten darauf hin, dass sich diese Praxis in den vergangenen Jahren erheblich verändert hat.

Früher boten die Kreisarchitektinnen und Kreisarchitekten werktags von 07.00 bis 08.00 Uhr eine Sprechstunde ohne Voranmeldung an; sie waren im Internet namentlich aufgeführt, jeder Liegenschaft fest zugeordnet, meist vollzeitlich am Arbeitsplatz präsent und führten das Verfahren selbst. Pläne liessen sich kurzfristig einsehen, der Kontakt erfolgte unkompliziert und mündlich in der ortsüblichen Sprache.

Heute richtet sich die Organisation aus Sicht vieler Bauherrschaften primär an den Bedürfnissen des Verwaltungsbetriebs aus. Zuständigkeiten sind nicht mehr erkennbar, Sprechstunden entfallen, die telefonische und persönliche Erreichbarkeit ist stark eingeschränkt, und bis zur Planeinsicht können Monate vergehen; die Koordination zwischen den Fachstellen bleibt faktisch der Bauherrschaft überlassen.

Auch die Digitalisierung entlastet kaum: Trotz elektronischem Grundbuch werden regelmässig kostenpflichtige beglaubigte Auszüge verlangt, die von der Stadt selbst erstellten Katasterpläne sind mehrfach und gegen Gebühr einzureichen, und jede Nachforderung unterbricht offenbar die Fristmessung – die ausgewiesene Verfahrensdauer sinkt, ohne dass sich für die Bauherrschaft etwas ändert.

Weil Bauherrschaften auf ein funktionierendes Verhältnis zur Baubehörde angewiesen sind, äussern sie Kritik während hängiger Verfahren nur zurückhaltend; dies darf nicht mit Zufriedenheit verwechselt werden. Der Stadtrat ist daher gefordert, die Entwicklung transparent zu machen und die Dienstleistungsqualität überprüfbar sicherzustellen.

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

1. Gesamtbeurteilung: Wie beurteilt der Stadtrat die beschriebene Entwicklung mit Blick auf Effizienz, kurze Wege und Dienstleistungsorientierung gegenüber der Bauherrschaft?

2. Beratung und Erreichbarkeit: Wurde die Sprechstunde ohne Voranmeldung abgeschafft – wann, weshalb, und welches Angebot trat an ihre Stelle? Welche Vorgaben bestehen zu telefonischer Erreichbarkeit und Antwortfristen, wie wird deren Einhaltung gemessen, und wie hoch war die Zielerreichung in den letzten drei Jahren? Ist der Stadtrat bereit, ein niederschwelliges, wiederkehrendes Beratungsangebot wieder einzuführen?
3. Zuständigkeiten und Verfügbarkeit: Weshalb sind die zuständigen Kreisarchitektinnen und Kreisarchitekten nicht mehr öffentlich ausgewiesen, und ist weiterhin jede Liegenschaft einer festen Ansprechperson zugeordnet? Wie ist sichergestellt, dass jederzeit eine auskunftsfähige Ansprechperson oder Stellvertretung verfügbar ist? Ist der Stadtrat bereit, die Zuständigkeiten wieder online zu publizieren?
4. Ortskenntnis und Kontinuität: Mit welchen Massnahmen stellt die Stadt sicher, dass die zuständigen Personen über vertiefte Kenntnisse der Quartiere, der örtlichen Bautradition und der gewachsenen Verhältnisse verfügen und dieses Wissen bei Wechseln weitergegeben wird?
5. Planeinsicht: Wie lange dauert es heute im Durchschnitt und im Maximum von der Anfrage bis zur Einsichtnahme in Pläne? Weshalb ist keine digitale Einsicht möglich, und ist der Stadtrat bereit, eine verbindliche Frist von beispielsweise zehn Arbeitstagen festzulegen?
6. Verfahrensführung: Wie viele Fachstellen sind heute in ein durchschnittliches Baubewilligungsverfahren eingebunden, wer trägt die Gesamtverantwortung und wer koordiniert widersprüchliche Auflagen? Ist der Stadtrat bereit, das Prinzip einer einzigen verantwortlichen Ansprechstelle zu stärken?
7. Digitalisierung, Doppelspurigkeiten und Verfahrensdauer: Weshalb werden beglaubigte Grundbuchauszüge und mehrfache Ausfertigungen städtischer Katasterpläne verlangt, obwohl die Daten verwaltungsintern digital vorliegen, welche Gebühren fallen dadurch jährlich an, und ist der Stadtrat bereit, das Once-only-Prinzip umzusetzen? Wie wird die Verfahrensdauer erhoben, unterbrechen Nachforderungen und Projektanpassungen die Fristmessung, wie lange dauert ein Verfahren von der Baueingabe bis zur Bewilligung brutto, und ist der Stadtrat bereit, künftig auch diese Bruttodauer auszuweisen?
8. Beanstandungen und weiteres Vorgehen: Welche niederschwellige und unabhängige Anlaufstelle steht Bauherrschaften offen, die das Verhalten der Behörde beanstanden möchten, ohne Nachteile im laufenden Verfahren befürchten zu müssen, wie viele Beanstandungen gingen in den letzten drei Jahren ein und wie wurden sie erledigt? Ist der Stadtrat bereit, dem Gemeinderat ein Massnahmenpaket mit messbaren Zielen zu Erreichbarkeit, Planeinsicht und Verfahrensdauer vorzulegen?

Mitteilung an den Stadtrat

546. 2026/469

**Schriftliche Anfrage von Wolfgang Kweitel (Die Mitte) vom 26.08.2026:
Dienstleistungen des Personenmeldeamts, Beurteilung der eingeführten Terminpflicht, weitere Ämter mit einer solchen Pflicht sowie mögliche Voraussetzungen für eine Anpassung des Regimes**

Von Wolfgang Kweitel (Die Mitte) ist am 26. August 2026 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Seit Mai 2026 können die Dienstleistungen des Personenmeldeamts neu nur noch nach vorgängiger Terminvereinbarung erbracht werden. Betroffen sind unter anderem Anträge und Verlängerungen von Ausländerausweisen, Adressänderungen sowie die Regelung von Wochenaufenthaltsverhältnissen. Als Ziele nennt der Stadtrat kürzere Wartezeiten am Schalter, eine verlässlichere Planung für die Kundschaft und eine höhere Dienstleistungsqualität. Zur Buchung wurde ein Online-Reservationstool eingeführt.

Die Stossrichtung – weniger Leerläufe, planbare Abläufe – ist nachvollziehbar. Die gewählte Umsetzung steht jedoch im Gegensatz zum Anspruch der Stadt Zürich, ihre Angebote und Dienstleistungen niederschwellig auszugestalten und allen Teilen der Bevölkerung einen gleichwertigen Zugang zur Verwaltung zu ermöglichen. Niederschwelligkeit bedeutet, dass Zugangshürden – sprachliche, technische, zeitliche, administrative – so tief wie möglich gehalten werden. Eine generelle Terminpflicht baut solche Hürden auf, statt sie abzubauen.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Terminpflicht im Licht des städtischen Anspruchs auf niederschwellige Angebote und auf einen für alle gleichwertigen Zugang zur Verwaltung?
2. Bei welchen Ämtern bzw. städtischen Büros wurde in den letzten zehn Jahren ebenfalls ein solcher Service-Abbau – die Einführung einer Terminpflicht – vorgenommen?

3. Unter welchen Voraussetzungen wäre der Stadtrat bereit, die Terminpflicht anzupassen oder – etwa durch garantierte tägliche Zeitfenster für Personen ohne Termin – wieder zu öffnen?

Mitteilung an den Stadtrat

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 2. September 2026, 17.00 Uhr