

Substanzielles Protokoll 165. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Mittwoch, 6. September 2017, 17.00 Uhr bis 19.54 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Dr. Peter Küng (SP)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 121 Mitglieder

Abwesend: Dr. Mario Babini (parteilos), Marcel Bührig (Grüne), Thomas Osbahr (SVP), 1 Sitz vakant

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

1. Mitteilungen
2. [2017/261](#) * Weisung vom 23.08.2017: VTE
Dringliche Motion von Andreas Kirstein und Albert Leiser
betreffend ERZ Abwasser, befristete Senkung der
Grundgebühren in Form eines Bonus, Bericht und Abschreibung
3. [2017/262](#) * Weisung vom 23.08.2017: VS
Sozialdepartement, Stiftung Pro Offene Türen der Schweiz,
Selbsthilfecenter, Beiträge 2018–2021
4. [2017/226](#) * Postulat von Christine Seidler (SP) und Mario Mariani (CVP) STP
E vom 05.07.2017:
Formate für institutionalisierte Partizipationsprozesse für
grössere und komplexe Projekte im Rahmen der Stadt-
entwicklung und Verdichtung unter angemessener Kosten-
beteiligung von profitierenden Dritten
5. [2017/247](#) * Postulat von Ursula Uttinger (FDP) und Marco Denoth (SP) vom FV
E 12.07.2017:
Verzicht auf Rezertifizierungen von freiwilligen Zertifizierungen
in der Stadtverwaltung
6. [2017/263](#) * Motion von Albert Leiser (FDP) und Andreas Kirstein (AL) vom VTE
E 23.08.2017:
Revision der Verordnung über die Preise zur Abwasser-
bewirtschaftung (VPA) und der Verordnung für die Abfall-
bewirtschaftung (VAZ) zur Verringerung und langfristigen
Stabilisierung der Finanzreserven

- | | | | |
|-----|----------------------------------|---|-----|
| 7. | 2017/267 *
** | Interpellation von Anjushka Früh (SP) und Dr. Pawel Silberring (SP) vom 23.08.2017:
Bewilligungsgesuch des Vereins «E-Mobil Züri» zur Durchführung eines Formel-E-Rennens in der Innenstadt, Einschätzungen zum Durchführungsort, zur Vereinbarkeit mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 und den zu erwartenden Kosten sowie Auflagen und Sicherheitsanforderungen für die Bewilligung des Anlasses | VSI |
| 8. | 2017/268 *
** | Interpellation von Sven Sobernheim (GLP) und Pascal Lamprecht (SP) vom 23.08.2017:
Publikation des neuen Reglements zur Videoüberwachung der Polizeigebäude und Polizeianlagen, Gründe für den Erlass des neuen Reglements und die darin vorgesehenen Änderungen sowie für den gewählten Zeitpunkt der Publikation während den Sommerferien | VSI |
| 9. | 2017/286 | Beschlussantrag der SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, AL- und CVP-Fraktion vom 30.08.2017:
Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) zu den Hintergründen und Verantwortlichkeiten der Vorfälle in der Dienstabteilung Entsorgung & Recycling der Stadt Zürich (ERZ) | |
| 10. | 2017/166 | Weisung vom 07.06.2017:
Verein Arche Zürich, Beiträge an Arche Kind & Familie 2018–2021 | VS |
| 11. | 2017/266 A | Postulat von Markus Baumann (GLP) und Alexander Brunner (FDP) vom 23.08.2017:
Verein «Arche Zürich», Zusammenzug der wiederkehrenden leistungsbezogenen Beiträge und der weiteren Subventionen in einer Sammelweisung | VS |
| 12. | 2017/158 | Dringliche Interpellation der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 31.05.2017:
Gegenvorschlag des Kantonsrats zur Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung», finanzielle und planerische Auswirkungen für die städtischen Projekte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs sowie Einschätzung der Folgen unter Einbezug der übergeordneten Gesetzgebung | VTE |
| 13. | 2017/211 A | Dringliches Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 28.06.2017:
Studie für die Prüfung von Massnahmen betreffend einem Spurabbau an der Bellerivestrasse und der Realisierung eines attraktiven Velowegs | VTE |

15. [2016/178](#) E/A Postulat von Marcel Müller (FDP), Marc Schlieper (FDP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 25.05.2016: Umzonung der Familiengärten als Folge des Baus der Eishockey- und Sportarena, Gewährung der Wahlfreiheit zwischen Gemeinschaftsgarten und eigenem Familiengarten für die jetzigen Familiengartenpächter VTE
16. [2016/240](#) E/A Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 22.06.2016: Achse Tramstrasse/Schaffhauserstrasse beim Sternen Oerlikon, Befreiung vom Durchgangsverkehr und Aufwertung des Gebiets für die Bevölkerung und das Gewerbe VTE
- * Keine materielle Behandlung

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

3214. 2017/287

Motion von Markus Merki (GLP) und Matthias Wiesmann (GLP) vom 30.08.2017: Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai betreffend Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs

Markus Merki (GLP) beantragt Dringlicherklärung und begründet diese: Es geht um die Motion betreffend der Einfallsachse Utoquai/Bellerivestrasse. Es handelt sich um ein aktuelles Thema. Die Planung darf unserer Meinung nach nicht weiter fortschreiten. Wir möchten das Thema zeitnah behandeln.

Der Rat wird über den Antrag am 13. September 2017 Beschluss fassen.

Mitteilung an den Stadtrat

An der nachfolgenden Fraktionserklärung werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3215. 2017/298

Erklärung der SVP-Fraktion vom 06.09.2017: Pilotprojekt zu den Tagesschulen

Namens der SVP-Fraktion verliest Martin Götzl (SVP) folgende Fraktionserklärung:

Staatsschule à la DDR

Mit einem „Buebetrickli“ zur flächendeckenden und obligatorischen Tagesschule, ohne Wahlfreiheit der Kinder und Eltern. Willkommen in der Staatsschule à la DDR.

Die Phase 0: Im Soge des unnatürlichen Bevölkerungswachstums wird Schulhaus um Schulhaus

um-/gebaut, dies gegen den Willen der SVP stets mit Tagesschulstrukturen und unzähligen Betreuungs- und Therapieräumlichkeiten.

Die Phase 1: Pilotprojekt mit sieben Schulhäusern mit Kosten die so budgetiert werden, dass eine Abstimmung umgangen werden kann. Während die positiven Rückmeldungen aus diesem Projekt gebetsmühlenartig propagiert werden, verschweigt man die Negativerscheinungen so gut es geht.

Die Phase 2: Erweiterung des Pilotprojektes. Für über 67 Mio. sFr. werden weitere 24 Volksschulen in die Tagesschule überführt.

Das Pilotprojekt von Phase 1 wird missbraucht um den Bürger/-innen Sand in die Augen zu streuen! «Mehr Chancengleichheit», «bessere Leistung», «geförderte Integration» und «bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf». Mit diesen Kernargumenten wirbt der Stadtrat für sein Projekt «Tagesschulen 2025». Die ersten drei Argumente wurden aber mit der veröffentlichten und unabhängigen Studie des Schweizerischen Nationalfonds deutlich widerlegt. Nichtsdestotrotz tritt der Stadtrat und die Projektleitung gestern wiederum mit genau denselben leeren Versprechen vor die Medien.

Unbestritten ist, ein massvolles Bedürfnis von Familienmodellen, die Betreuungsstrukturen für Ihre Kinder benötigen. Diese lassen sich jedoch anders realisieren als mit der Tagesschule 2025. Genauso gilt es Familienmodelle zu anerkennen, die Ihre Kinder ausserhalb des heutigen Schulbetriebes selber betreuen möchten und werden. Sowohl am Familien-Mittagstisch, wie auch nach der Schule.

Die Tagesschule 2025 ist aber nicht wie vom Stadtrat vorgegaukelt freiwillig, sondern obligatorisch. Eltern die dies nicht nutzen möchten, werden zu Selbstzahlern einer Privatschule. Der finanzielle Aufwand des Schuldepartementes wird bis 2025 in die Höhe schnellen. Es kann von jährlich 300 Mio. sFr. Mehrausgaben gerechnet werden, deren realistische Refinanzierung bedeutet eine Erhöhung des heutigen Steuerfusses um mind. 10%. Für das Lehren und Lernen im Klassenzimmer wird immer weniger Geld vorhanden sein, dafür umso mehr für den aufgeblähten Betreuungsapparat.

Für die SVP gilt es konsequent, alle möglichen Auswirkungen der geplanten „Tagesschule 2025“ aufzuzeigen. Sie wird dagegen ankämpfen. Denn von der Stadtregierung werden lediglich die positiven Auswirkungen genannt. Das „Pilotprojekt Tagesschule 2025“ wird von der Stadtregierung verwendet, um mit „geschönten Zahlen“ und hohlen Versprechen eine Volksabstimmung zu gewinnen.

Persönliche Erklärung(en):

Dr. Jean-Daniel Strub (SP) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

Martin Götzl (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

Stefan Urech (SVP) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

Walter Angst (AL) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

Isabel Garcia (GLP) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

Severin Pflüger (FDP) hält eine persönliche Erklärung zum Politprojekt zu den Tagesschulen.

G e s c h ä f t e

3216. 2017/261

Weisung vom 23.08.2017:

Dringliche Motion von Andreas Kirstein und Albert Leiser betreffend ERZ Abwasser, befristete Senkung der Grundgebühren in Form eines Bonus, Bericht und Abschreibung

Zuweisung an die SK TED/DIB gemäss Beschluss des Büros vom 4. September 2017

3217. 2017/262

Weisung vom 23.08.2017:

Sozialdepartement, Stiftung Pro Offene Türen der Schweiz, Selbsthilfecenter, Beiträge 2018–2021

Zuweisung an die SK SD gemäss Beschluss des Büros vom 4. September 2017

3218. 2017/226

Postulat von Christine Seidler (SP) und Mario Mariani (CVP) vom 05.07.2017: Formate für institutionalisierte Partizipationsprozesse für grössere und komplexe Projekte im Rahmen der Stadtentwicklung und Verdichtung unter angemessener Kostenbeteiligung von profitierenden Dritten

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

Peter Schick (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

3219. 2017/247

Postulat von Ursula Uttinger (FDP) und Marco Denoth (SP) vom 12.07.2017:

Verzicht auf Rezertifizierungen von freiwilligen Zertifizierungen in der Stadtverwaltung

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

Markus Kunz (Grüne) stellt namens der Grüne-Fraktion den Ablehnungsantrag.

Damit ist das Geschäft vertagt.

Mitteilung an den Stadtrat

3220. 2017/263

**Motion von Albert Leiser (FDP) und Andreas Kirstein (AL) vom 23.08.2017:
Revision der Verordnung über die Preise zur Abwasserbewirtschaftung (VPA) und
der Verordnung für die Abfallbewirtschaftung (VAZ) zur Verringerung und langfris-
tigen Stabilisierung der Finanzreserven**

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

Es wird weder ein Ablehnungs- noch ein Textänderungsantrag gestellt.

Damit ist die Motion dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3221. 2017/267

**Interpellation von Anjushka Früh (SP) und Dr. Pawel Silberring (SP) vom
23.08.2017:**

**Bewilligungsgesuch des Vereins «E-Mobil Züri» zur Durchführung eines Formel-
E-Rennens in der Innenstadt, Einschätzungen zum Durchführungsort, zur Verein-
barkeit mit dem Mobilitätskonzept Stadtverkehr 2025 und den zu erwartenden
Kosten sowie Auflagen und Sicherheitsanforderungen für die Bewilligung des
Anlasses**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Anjushka Früh (SP) vom
30. August 2017 (vergleiche Beschluss-Nr. 3182/2017)

Die Dringlicherklärung wird von 61 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von
63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR nicht erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

3222. 2017/268

**Interpellation von Sven Sobernheim (GLP) und Pascal Lamprecht (SP) vom
23.08.2017:**

**Publikation des neuen Reglements zur Videoüberwachung der Polizeigebäude
und Polizeianlagen, Gründe für den Erlass des neuen Reglements und die darin
vorgesehenen Änderungen sowie für den gewählten Zeitpunkt der Publikation
während den Sommerferien**

Beschlussfassung über den Antrag auf Dringlichkeit von Sven Sobernheim (GLP) vom
30. August 2017 (vergleiche Beschluss-Nr. 3183/2017)

Die Dringlicherklärung wird von 71 Ratsmitgliedern unterstützt, womit das Quorum von
63 Stimmen gemäss Art. 88 Abs. 2 GeschO GR erreicht ist.

Mitteilung an den Stadtrat

3223. 2017/286

Beschlussantrag der SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, AL- und CVP-Fraktion vom 30.08.2017:

Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) zu den Hintergründen und Verantwortlichkeiten der Vorfälle in der Dienstabteilung Entsorgung & Recycling der Stadt Zürich (ERZ)

Es wird auf eine mündliche Begründung des Beschlussantrags verzichtet, die Begründung liegt schriftlich vor.

Es wird kein Ablehnungsantrag gestellt.

Der Rat stimmt dem Beschlussantrag mit 118 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Weiterbehandlung durch das Büro im Sinne von Art. 99 Abs. 3 GeschO GR

Damit ist beschlossen:

Der Gemeinderat wird beauftragt, eine parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) gemäss Art. 38 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich und Art. 74 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) zu bilden, welche die Hintergründe und Verantwortlichkeiten der Vorfälle in der Dienstabteilung Entsorgung und Recycling der Stadt Zürich (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, ERZ) untersucht. Nötigenfalls sind Empfehlungen zur Anpassung von städtischen Rechtsgrundlagen abzugeben.

Ziele der Untersuchung

Die Untersuchung fokussiert auf die Wahrnehmung der Führungs- und Kontrolltätigkeiten in der Dienstabteilung und auf die Zusammenarbeit mit politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern auf Stufe Stadtrat, Departement und Gemeinderat sowie auf die Kompetenzen und Tätigkeit der Finanzkontrolle. Zu klären ist, wie die Organe ihre Geschäfte geführt und ihre Führungs- und Aufsichtsfunktion wahrgenommen haben. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die in den beteiligten Verwaltungseinheiten und Organen implementierten Prozesse und deren Einhaltung zu richten. Geklärt werden soll zudem, wie die politischen Entscheidungsträger auf Stufe Stadtrat und Departement sowie die politischen Aufsichtsorgane auf die seit Sommer 2015 bekannt gewordenen Missstände im ERZ reagiert haben.

Gegenstand der Untersuchung sind insbesondere folgende Themenfelder in Bezug auf das ERZ:

- Einhaltung des städtischen Finanzrechts (Kompetenzordnung, Vorschriften über die Ausarbeitung, Genehmigung und Abrechnung von Objektkrediten, Handhabung von gebundenen Ausgaben, Abgrenzung Investitions- und Unterhaltskonten, Gewährleistung einer vollständigen und wahren Buchführung)
- Einhaltung der submissionsrechtlichen Vorschriften und Ausgestaltung des Lieferantenmanagement/Auftragsvergaben
- Umgang mit Beteiligungen
- Controlling auf Stufe Dienstabteilung sowie Departement, Aufsichtspflicht auf Stufe Departement, Stadtrat und Gemeinderat und Kompetenzen und Rolle der Finanzkontrolle
- Personalrecht: Führungs- und betriebliche Kultur Vergütungsregelungen, Beförderungspraxis, Umgang mit anonymen Hinweisen

Die Arbeiten der PUK sind mit der vom Stadtrat in Auftrag gegebenen Untersuchung Poledna abzustimmen. Die Ergebnisse der Untersuchung Poledna sind wie auch die Erkenntnisse aus der bereits abgeschlossenen Untersuchung der ständigen Kommissionen beizuziehen sowie allfällige Erkenntnisse von strafrechtlichen Untersuchungen sind zu berücksichtigen.

Mitteilung an den Stadtrat

3224. 2017/166

Weisung vom 07.06.2017:

Verein Arche Zürich, Beiträge an Arche Kind & Familie 2018–2021

Antrag des Stadtrats:

1. Dem Verein Arche Zürich wird für das Angebot Arche Kind & Familie für die Jahre 2018–2021 ein jährlicher, leistungsabhängiger Maximalbeitrag von Fr. 152 300.– (entsprechend dem Index von 102,0 Punkten des Zürcher Städteindex der Konsumentenpreise, Basis Dezember 2015) gewährt.
2. Die Kompetenz zur Festlegung der Beitragssätze wird dem Vorsteher des Sozialdepartements übertragen.

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Ezgi Akyol (AL): *Das Angebot Arche Kind & Familie richtet sich an Familien, die von Abhängigkeitserkrankungen, psychischen Erkrankungen, Armut und Stigmatisierung betroffen sind. Das Angebot wird vom Verein Arche durchgeführt. Es umfasst einen niederschweligen Treffpunkt, soziokulturelle Aktivitäten, Beratung und Begleitung und wird seit 2003 von der Stadt unterstützt. Die Stadt unterstützt auch andere Angebote des Vereins, wie wir im nachfolgenden Postulat hören werden. Das Sozialdepartement unterstützt das Angebot Arche Kinderbetreuung, die Sozialen Dienste haben Rahmenverträge mit dem Verein im Bereich Arbeitsintegration, Wohnbegleitungen und sozialpädagogische Familienbegleitungen. In der vorliegenden Weisung geht es um die Beiträge für das Angebot Arche Kind & Familie. Der Verein Arche unterstützt seit 1980 marginalisierte, vor allem suchtgefährdete und drogenabhängige Menschen. Seit 2003 gibt es für mehrfach belastete Eltern das Angebot Arche Kind & Familie. Viele der betroffenen Eltern leben isoliert. Ihre finanziellen Mittel sind knapp. Die Beziehung zwischen Kindern und Eltern ist häufig konflikthaft. Das Angebot bietet speziell für solche Familien einen Treffpunkt mit Gruppenaktivitäten, Vermittlung von Tagesstrukturen, Weiterbildungen, niederschwellige Beratung und Begleitung, Einzelarbeit mit Kindern sowie Sachhilfe wie etwa eine Kinderkleiderbörse oder Haareschneiden. Beim niederschweligen Treffpunkt können sich die Erwachsenen miteinander austauschen oder den Computerarbeitsplatz nutzen. Sie können sich auch ohne Voranmeldung beraten lassen, während die Kinder am Spielen sind. Am Mittwoch gibt es jeweils zusätzlich einen gemeinsamen Mittagstisch mit Freizeitaktivitäten. Ausserdem gibt es die Möglichkeit, weiterführende Beratungen und Begleitungen zu Arzt-, Schul- oder Behördenterminen und dergleichen in Anspruch zu nehmen. Die Räumlichkeiten des Vereins befinden sich an der Zeughausstrasse 6 im Kreis 4. Die Angebote sind kostenlos. Das Team umfasst vier Mitarbeitende mit 2,7 Stellenwerten. Das Ziel des Angebots ist es, die Lebensqualität von Kindern von mehrfachbelasteten Eltern zu verbessern und ihre materiellen Grundbedürfnisse zu decken. Die Eltern werden in ihrer Rolle als Erziehende gestärkt und lernen Hilfs- und Freizeitangebote kennen. Die Eltern-Kind-Beziehung wird gestärkt. Die Mehrheit der Besuchenden sind alleinerziehende Mütter, die Kinder mehrheitlich im Primarschulalter. 2016 wurden 95 Treffpunkte mit Aktivitäten durchgeführt und es fanden 857 Stunden niederschwellige Beratung und Begleitung statt. Die Themen der Beratung waren unter anderem die Entwicklung der Kinder, Erziehungsschule, Psyche, Finanzen, Arbeit und Wohnen. Arche Kind & Familie ist die einzige private Institution in der Stadt mit einem vergleichbaren Angebot. Sie entlastet Beistände, Sozialarbeitende und vermindert stationäre Aufenthalte. Deshalb soll der Verein für die Jahre 2018 bis 2021 mit einem jährlichen leistungsabhängigen Maximalbeitrag von 152 300 Franken unterstützt werden.*

Kommissionsminderheit:

Rolf Müller (SVP): Ich spreche zur vorliegenden Weisung und gleichzeitig auch zum nachfolgenden Postulat. Den Zweck der Vorlage haben wir bereits von Ezgi Akyol (AL) erfahren. Die Stadt unterstützt den Verein seit 2003. Der Gemeinderat hat zuletzt am 27.11.2013 einen leistungsabhängigen Maximalbetrag von 152 300 Franken pro Jahr für das Angebot Arche Kind & Familie beschlossen. Die SVP lehnte die Weisung schon damals ab. Die Beratungsstelle Kind & Familie ist Bestandteil eines Konglomerats von Angeboten der Arche. Das Team setzt sich aus Fachpersonen und Freiwilligen zusammen. Unserer Meinung nach gibt es für Probleme dieser Art in der Stadt genügend andere Anlaufstellen. Es ist fraglich, ob wir ein weiteres Angebot dieser Ausrichtung brauchen. Es sollte einmal eine gesamthafte Betriebsrechnung angeschaut werden. Die Arche stellt gewissermassen eine Holding dar. Sie umfasst zehn Unterangebote. In der Subventionierung durch die öffentliche Hand sollte der Bereich Kind & Familie nicht als eigenständiger Geschäftsbereich behandelt werden. Die Arche betreibt in Bülach eine Aussenstation für Suchtmittelabhängige. Wir stellen die Frage, ob die dortigen Einzelzimmer permanent belegt sind. Die Zahl der Klienten sinkt unserer Meinung nach permanent. Das Betreuungsteam sucht neue Klienten. Rückschläge in neuen Projekten sollte die Arche selber finanzieren können. Das Angebot muss nach der notwendigen Nachfrage erfolgen. Die Arche sollte ihren Finanzbedarf selber organisieren, Spender suchen und vermehrt auch mit Dritten zusammenarbeiten. Insbesondere sollte sie nicht alle Dienstleistungen kostenlos anbieten. Die Gesamtsubventionen der Stadt für den Verein Arche inklusive Leistungsbezüge vom Amt für Zusatzleistungen, der Asylorganisation Zürich und der Sozialen Dienste belaufen sich im Jahr 2016 auf 2,194 Millionen Franken. Eine weitere Subventionierung durch die öffentliche Hand sollte nicht mehr angeboten werden. Wir müssen hier haushälterisch umgehen mit den städtischen Finanzen. Weil wir die Weisung ablehnen, lehnen wir auch das Postulat 2017/266 ab. Wir begrüssen zwar, dass bei solchen Weisungen alles transparent zusammengefasst wird. Die Kosten belaufen sich im Jahr 2016 aber auf einem sehr hohen Niveau. Hier müssen wir den Kostenhebel ansetzen. Die SVP-Fraktion lehnt deshalb bei der Weisung beide Dispositivziffern ab.

Weitere Wortmeldungen:

Katharina Prelicz-Huber (Grüne): Das Angebot der Arche ist aus unserer Sicht wichtig und zentral. Es spart nicht zuletzt Millionen von Franken. Es geht hier um mehrfachbelastete Familien. Das Angebot ist nicht, wie nun von der SVP ausgeführt, eines von zahlreichen anderen Angeboten in diesem Bereich. Es geht um Familien, die verschiedenste Probleme aufweisen, unter anderem ein grosses Isoliertsein und eine Überforderung mit der Situation Kind und Familie. Spezifisch dafür führt die Arche einen Treffpunkt durch. Die Familien können niederschwellig teilnehmen. Sie erhalten Tagesstruktur und Weiterbildung, aber vor allem Unterstützung und Begleitung in der Erziehung, so dass es nicht zu stationären Platzierungen kommen sollte. Es zeigt, dass stationäre Platzierungen dadurch in den meisten Fällen vermieden werden können. Familien werden oft auch von der KESB oder von den Sozialzentren an das Angebot weitergeleitet, immer mit der Idee, weitergehende, stationäre Massnahmen zu verhindern. Das Angebot erbringt für die Stadt viel Leistung für sehr wenig Geld. Stationäre Massnahmen wären wesentlich teurer.

Marcel Tobler (SP): Die SP-Fraktion unterstützt die Weisung. Die Begründungen wurden bereits von meinen Vorrednerinnen vorgetragen. Zum Votum von Rolf Müller (SVP): Wir sehen es als staatliche Aufgabe, dass der Staat diese Personen nicht allein lässt und diese Aufgabe nicht Privaten und dem Glück überlässt, dass die notwendigen Strukturen dann auch tatsächlich vorhanden sind. Es geht um belastete Familien. Der Fokus liegt

auf den Kindern. Die Kinder sollen Kontakte zu anderen Kindern haben, Spielangebote gemeinsam mit anderen Kindern nutzen können, so dass sie Gelegenheit haben, in geordnete Strukturen zu finden. Wir sind froh und stolz, dass die Stadt dies finanziert. Wir halten es auch für wichtig, dass sie diese Leistung bei Profis einkauft, die diese Leistungen so anbieten können, wie es für die Stadt stimmt. Es handelt sich nicht um eine Subvention eines Vereins. Es geht nicht um Finanzhilfe, sondern darum, dass die Stadt Leistungen einkauft. Der Verein ist ein Vertragspartner auf Augenhöhe.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK SD beantragt Zustimmung zu den Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK SD beantragt Ablehnung der Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit: Ezgi Akyol (AL), Referentin; Präsidentin Karin Weyermann (CVP), Vizepräsidentin Katharina Prelicz-Huber (Grüne), Markus Baumann (GLP), Alexander Brunner (FDP), Anjushka Früh (SP), Michael Kraft (SP), Mathias Manz (SP), Marcel Müller (FDP), Roger-Paul Speck (SP), Marcel Tobler (SP)

Minderheit: Rolf Müller (SVP), Referent; Roberto Bertozzi (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 98 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Dem Verein Arche Zürich wird für das Angebot Arche Kind & Familie für die Jahre 2018–2021 ein jährlicher, leistungsabhängiger Maximalbeitrag von Fr. 152 300.– (entsprechend dem Index von 102,0 Punkten des Zürcher Städteindex der Konsumentenpreise, Basis Dezember 2015) gewährt.
2. Die Kompetenz zur Festlegung der Beitragssätze wird dem Vorsteher des Sozialdepartements übertragen.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 13. September 2017 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 13. Oktober 2017)

3225. 2017/266

Postulat von Markus Baumann (GLP) und Alexander Brunner (FDP) vom 23.08.2017:

Verein «Arche Zürich», Zusammenzug der wiederkehrenden leistungsbezogenen Beiträge und der weiteren Subventionen in einer Sammelweisung

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

Markus Baumann (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3157/2017): *Auch wir Grünliberalen stellen den Verein Arche als Gesamtes und mit seiner Dienstleistung in seinen Grundsätzen überhaupt nicht in Frage. Unserer Meinung nach ist das Angebot sehr sinnvoll und positiv für die Stadt. Mit dem Begleitpostulat fordern wir den Stadtrat auf zu prüfen, wie insbesondere auch die wiederkehrenden leistungsbezogenen Beiträge für den Verein Arche in einer Sammelweisung zusammengefasst werden könnten, dies mit dem Ziel der Vergleichbarkeit und der Transparenz. Im Laufe der Diskussion innerhalb der Kommission wurde auch klar, dass die Unterangebote des Vereins ein*

Bestandteil eines Konglomerats sind. Konglomerate haben in der freien Wirtschaft wie auch in sozialen Einrichtungen in der Regel den grossen Nachteil der fehlenden Transparenz. Dies trägt in der Regel zur Vermögensverschleierung bei. Dem muss man Einhalt gebieten. Die SVP begründete damit ihre Ablehnung der Weisung. Gleichzeitig stimmt sie aber auch dem Postulat nicht zu, obwohl es das Ziel des Postulats ist, Transparenz zu erreichen. In der Praxis des Sozialdepartements können für die einen Leistungen Verfügungen ausgestellt werden, für die anderen existieren Rahmenverträge. Das Konstrukt hat Holding-ähnliche Strukturen. Vor allem die verschiedenen Leistungen, die die Stadt beim Verein Arche bezieht, machen das sehr unübersichtlich und die Zahlungen intransparent. Wir haben innerhalb der Kommission auf Anfrage die Zahlen und die Transparenz erhalten. Es gibt aber auch eine Aussenwahrnehmung. Der Umstand der fehlenden Transparenz verhindert vor allem eine Gesamtbeurteilung der Betriebsrechnung, eine transparente Darstellung der realen Vermögenswerte des Vereins. So wird in der Regel immer nur ein kleiner Ausschnitt einer Teilleistung, die bezogen wird, beleuchtet. Die Arche umfasst rund zehn Unterangebote. Bei der Subventionierung durch die öffentliche Hand sollten Unterangebote nicht als eigene Weisung behandelt werden, sondern transparent in einer zusammengefassten Sammelweisung dem Gemeinderat vorgelegt werden. Es erstaunt mich, dass der Stadtrat eine ablehnende Haltung gegenüber der Prüfung vertritt. Er unterstützt durch diese Verweigerung das Interesse an Transparenz. Nach mehr als zwanzig Jahren Protektionismus bei den sozialen Trägerschaften sollte eine Veränderung angebracht sein. Sonst laufen wir Gefahr, dass bei den subventionierten Trägerschaften kein zukunftsorientierter Ansatz angewendet wird. Ich bin überzeugt, dass es für die sehr sinnvollen Einrichtungen negative Folgen haben wird. Es schadet mehr, wenn die Thematik nicht angesprochen und nicht angegangen wird. Ich bitte alle progressiven Kräfte im Rat, das Postulat zu unterstützen, damit die Einrichtungen Transparenz für die Zukunft erhalten und wir diese auch sichern können.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sozialdepartements Stellung.

STR Raphael Golta: *Transparenz klingt gut. Aber nicht überall, wo Transparenz draufsteht, ist automatisch mehr Transparenz enthalten. Wir präsentieren im Sozialdepartement grundsätzlich inhaltliche Weisungen. Das heisst, dass wir zum Beispiel beim Verein Arche die Leistung Arche Kind & Familie mit einer Weisung einkaufen, oder dass wir in Sammelweisungen beispielsweise Leistungen im Bereich Arbeitsintegration von verschiedenen Anbietern einkaufen. Ich halte diese Möglichkeiten für sinnvoll. Durch die leistungsbezogene Strukturierung der Weisungen ist die Transparenz möglichst gross. Wenn verschiedene Anbieter in einem Themenfeld sind, werden sie transparent dargestellt und man kann sie miteinander vergleichen. Wenn wir in diesem Fall die verschiedenen Leistungen, die wir auf unterschiedlichen Ebenen vom Verein Arche beziehen, in eine einzige Weisung nehmen würden, würden wir Kraut und Rüben vermischen. Wir haben auf der einen Seite das Angebot Arche Kind & Familie, und wir haben andere Angebote, die von den Sozialen Diensten subjektfinanziert eingekauft werden. Dort hat der Verein Arche komplett andere Mitbewerber. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, nach wie vor inhaltlich und nicht nach Trägerschaften zu gliedern. Ich habe Mühe damit, dass uns Verschleierung oder Protektionismus unterstellt werden. Das ist in diesem Zusammenhang schlicht falsch. Wenn der Gemeinderat wünscht, dass er in einzelnen Teilen des Leistungsbezugs genauer informiert wird, stehen ihm die entsprechenden Mittel zur Verfügung. Es ist vor allem eine Frage der Aufsicht. Man kann jederzeit die entsprechende Auskunft erhalten. Die Frage ist auch, wie wir vorgehen würden, wenn wir plötzlich in einem Bereich einen anderen Leistungsbezüger hinzunehmen wollten, ob wir ihn dann in dieselbe Weisung packen müssten. Es würde zu einem Durcheinander führen. Wir sind sehr gerne transparent. Wir geben auch alle gewünschten Informationen heraus. Wir wollen aber einer gewissen Linie treu bleiben. Ansonsten haben wir am Ende*

eine Monsterweisung aus dem Sozialdepartement, in der man zahlreiche verschiedene Themen und Trägerschaften auf irgendwelche Art miteinander verknüpft haben will, um an die Informationen zu gelangen. Das kann keine Lösung sein. Durchaus auch im Sinne der Transparenz nehme ich deshalb das Postulat nicht entgegen.

Weitere Wortmeldungen:

Alexander Brunner (FDP): *Aus Sicht eines Gemeinderats oder eines Mitglieds der Sozialkommission ohne Überblick über sämtliche Trägerschaften möchten wir wissen, welche Träger welche Leistungsbezüge, Subventionen und andere Finanzmittel von der Stadt erhalten. In der Weisung zur Arche war von einem jährlichen Maximalbetrag von 181 907 Franken die Rede. Katharina Prelicz-Huber (Grüne) sprach von Millionenbeträgen, die dadurch in den gesamten sozialen Ausgaben eingespart werden könnten. Wenn man sagt, man könne mit einem kleinen Betrag so vielen Menschen helfen, kann ich nicht Nein sagen. Nebenbei: Es ist schwierig, die Wirkung von etwas zu messen, das nicht stattfindet. Zurück zum Gesamtkontext: Der Verein Arche hat im Jahr 2016 einen Betrag aus dem Kredit des Sozialdepartements bezogen, aus dem auch die Beträge für die AOZ und andere Trägerschaften ausbezahlt werden. Wir möchten das Verhältnis dieser Beträge sehen. Wir möchten sehen, ob die Trägerschaft schon genügend finanziert ist, ob sie im Verhältnis sehr wichtig ist oder ob es andere gibt. Wir möchten mit dieser Sammelweisung in Zukunft auch bei anderen Geschäften eine Tür öffnen, damit wir einen besseren Überblick über die Finanzflüsse erhalten. Dass der Stadtrat sagt, es mache keinen Sinn, weil es nicht inhaltlich sei, kann ich nicht verstehen. Ich frage mich jeweils auch, ob eine Trägerschaft relevant ist und ob sie immer mehr Geld braucht.*

Katharina Prelicz-Huber (Grüne): *Auf den ersten Blick macht das Postulat einen guten Eindruck und beinhaltet eine gewisse Logik. Die Stadt spricht der Arche tatsächlich für mehrere Angebote Subventionen. Wir haben soeben eine der verschiedenen Weisungen der Arche verabschiedet. Man könnte sagen, dass man mit einer Sammelweisung mehr Transparenz oder mehr Klarheit über die gesamte Subventionierung der Arche hätte. Das könnte sinnvoll sein. Man kann aber auch sagen: Man könnte in der Kommission problemlos anfragen, wie die Gesamtsubventionierung der Arche aussieht. Man würde die Zahlen garantiert erhalten und könnte diese, wenn es als sinnvoll erachtet würde, auch der Öffentlichkeit bekanntgeben. Auf den zweiten Blick ist das Postulat aber nicht sehr sinnvoll. Wir haben es bei der Arche mit einem sehr innovativen, breit aufgestellten Verein zu tun, der auf Probleme reagiert und versucht, Lösungsansätze zu bringen, damit die betroffenen Menschen wieder integriert werden. Die Arche bietet verschiedene Angebote in den Bereichen Integration, Beratung, Wohnen und Arbeitsprojekte. Sie hat verschiedenste Geschäftsfelder, die das Sozialdepartement bedient. Wir unterstützen diesen Weg. Bis jetzt machte das Sozialdepartement Sammelweisungen, wenn es darum ging, einen Überblick über ein Geschäftsfeld zu geben, so etwa über die Bereiche Soziokultur oder Arbeitsintegration. So konnten wir sehen, was das Sozialdepartement in der gesamten Breite bei den jeweiligen Geschäftsfeldern mit den verschiedensten Anbietenden macht. Wir befürworten mehr Transparenz und eine Gesamtübersicht, wie die Stadt die Arche mitfinanziert. Wir sehen dies aber als Teil unserer Kommissionsarbeit und nicht als Aufgabe einer Sammelweisung. Diese wollen wir weiterhin geschäftsfeldbezogen erhalten.*

Roger-Paul Speck (SP): *Auch wir lehnen das Postulat ab. Entweder beschliesst man in einer Weisung die jährlichen leistungsabhängigen Maximalbeträge nach Themen geordnet, wie es etwa in einer Sammelweisung Arbeitsintegration der Fall ist, oder man macht eine Totalübersicht nach Institution. Dann sieht man auf einen Blick, wie viel der Verein Arche für ein Rechnungsjahr von der Stadt erhält. In der Folge entfällt dieser Teil aber bei der Sammelweisung Arbeitsintegration und wir haben wie bereits erwähnt keinen*

thematisch geordneten Gesamtüberblick mehr. Ebenso bin ich der Meinung, dass man die Firma Arche nicht einfach als einzige herauspicken sollte. Es müsste für alle Institutionen gelten. Das wäre allerdings ein völliger Systemwechsel. Man kann auch in der Kommission nachfragen, so wie dies nun die GLP und die FDP getan haben. Ich danke ihnen dafür. Man erhält eine umfassende Aufstellung. Jeder Gemeinderat und jede Gemeinderätin kann diese anschauen. Damit wurde bereits zur Transparenz beigetragen. Es wird hier nicht im Geheimen Geld herumgeschoben. Konglomerate sind Unternehmungen mit Tochtergesellschaften. Dieser Begriff ist hier falsch und kommt einem Schlechtreden einer Unternehmung gleich. Man sieht, dass gewisse Posten subjektbezogen gesprochen werden, nach SKOS-Richtlinien von der Sozialhilfe für das betreute Wohnen. Auch die Sozialbehörde spricht hier Gelder. Ich halte die Forderung nach Transparenz für gut. Hier hat man es allerdings etwas übertrieben. Es gibt einen ausführlichen Jahresbericht, in dem schon fast nach Kostenstelle ersichtlich ist, wo Geld ausgegeben wird. Transparenz kann man jederzeit nachschauen oder aber man stellt in der Kommission eine entsprechende Anfrage.

Marcel Tobler (SP): *Als progressive und haushälterische Kraft lehnt die SP das Postulat ab. Ich wiederhole nochmals: Es geht nicht darum, einen Verein mit Subventionen am Leben zu erhalten. Es geht darum, dass der Stadtrat, der ebenfalls progressiv und haushälterisch ist, eine Leistung dort einkauft, wo sie am besten und am effizientesten erbracht werden kann. Das ist in der soeben besprochenen Weisung bei der Arche der Fall. Es handelt sich nicht um eine Subvention, sondern um einen Leistungseinkauf.*

Das Postulat wird mit 39 gegen 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

3226. 2017/158
Dringliche Interpellation der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 31.05.2017: Gegenvorschlag des Kantonsrats zur Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung», finanzielle und planerische Auswirkungen für die städtischen Projekte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs sowie Einschätzung der Folgen unter Einbezug der übergeordneten Gesetzgebung

Der Stadtrat beantwortet die Dringliche Interpellation (STRB 576 vom 12. Juli 2017).

Simone Brander (SP) *nimmt Stellung: Am 13. März 2017 hat der Kanton Zürich den Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung» beschlossen. Der Gegenvorschlag besagt, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit von einzelnen Abschnitten im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist. Die Stadt plant zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aktuell verschiedene Projekte, so etwa das Tram nach Affoltern. Das Tram wird zu einer Kapazitätsverlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs führen. Im dicht besiedelten Gebiet der Stadt ist es nicht möglich, bei Vorhaben wie diesem die Leistungsfähigkeit im umliegenden Strassennetz auszugleichen. Es widerspricht der Lärmschutzverordnung, die zum Beispiel Massnahmen an der Quelle fordert, und auch der übergeordneten Gesetzgebung. Zudem hat die Stadt in einer demokratischen Volksabstimmung beschlossen, dass weitere Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs getroffen werden sollen. Dazu gehören zum Beispiel neue, separate Busspuren, Spurverengungen zugunsten von Velomassnahmen oder Massnahmen für den Fussverkehr, Abklassierungen von Strassen oder Umgestaltungen von Strassen wie zum Beispiel Temporeduktionen. Dies ist so in der Verfassung der Stadt festgehalten.*

Die vorliegende Antwort des Stadtrats zeigt klar auf, dass die zur Diskussion stehende Änderung der Kantonsverfassung schlecht für die Stadt und für die Menschen wäre, die hier leben. Wie der Stadtrat schreibt, würde die Verfassungsänderung den Grundsätzen einer zweckmässigen Verkehrspolitik widersprechen, die sich an einer hohen Beförderungskapazität und an einem geringen Flächenbedarf pro Verkehrsmittel zu orientieren hat. Besonders Zug, Tram und Bus sind effiziente Transportmittel mit einer hohen Beförderungskapazität und einem geringen Flächenverbrauch. Sie können im Vergleich zum motorisierten Privatverkehr mehr Menschen auf weniger Raum transportieren. Der Stadtrat hielt in seiner Antwort auch fest, dass im neuen Raumplanungsgesetz des Bundes gefordert wird, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt wird. Auch der kantonale Richtplan, der unter einer bürgerlichen Mehrheit entstanden ist, setzt verbindlich fest, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden soll. Wir alle kennen das Szenario, das der Kanton der Stadt im Hinblick auf die künftige Bevölkerungszunahme vorgibt. Die Bewältigung der zukünftigen Mobilität kann nur mit der Förderung und Priorisierung effizienter Verkehrsmittel und den dafür nötigen verkehrsplanerischen Massnahmen erreicht werden. Würden wir die zur Abstimmung stehende Verfassungsänderung in der Stadt wortgetreu umsetzen und den Privatverkehr entsprechend priorisieren, würde das den öffentlichen Raum, der für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht, drastisch verknappen. Dies würde zu einem Leistungseinbruch des gesamten Verkehrssystems führen, was wiederum negative Folgen für die Wirtschaft und die Bevölkerung hätte. Darum lehnt auch die SP den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ab. Die völlig unnötige ideologische Zwängerei bremst den öffentlichen Verkehr aus und gefährdet die Sicherheit derjenigen, die zu Fuss unterwegs sind. Sie entmündigt die Gemeinden und verhindert eine kohärente Verkehrspolitik für die Zukunft.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Hungerbühler (CVP): Simone Brander (SP) sprach vom Strassennetz. Im zur Diskussion stehenden Verfassungsartikel geht es aber um das Staatsstrassennetz. Simone Brander (SP) liess diesen Begriff bewusst weg, weil sie weiss, dass die Änderung der Verfassung beim Staatsstrassennetz nicht das entscheidende Problem ist. Es wird in der Diskussion um die Abstimmung suggeriert, dass die Quartierstrassen überflutet werden würden. Bei der Vorlage geht es aber nicht um Quartierstrassen. Es heisst im entsprechenden Verfassungsartikel: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr.» Es geht darum, dass man das nachvollzieht, was man für die anderen Verkehrsträger schon länger hat. Wird nun behauptet, dass in den Quartierstrassen ein Chaos ausbrechen würde, ist das Schindluderei. Es geht hier nur um Staatsstrassen und um Verfassungsartikel. Es wird deswegen keine Strasse gebaut. Es geht hier um gleiche Rechte für alle Verkehrsträger. Den Vorwurf der ideologischen Zwängerei nehme ich mit Gelassenheit. Man sollte aber auch bei diesem Thema bei den Fakten bleiben.

Sven Sobernheim (GLP): Ich möchte den Blick über die Stadt hinaus öffnen. In Winterthur hat die bürgerliche Stadtratsmehrheit entschieden, dass sie den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative ablehnt. Der Regierungsrat machte zuerst einen Gegenvorschlag, mit dem wir wohl alle hätten leben können. Der Kantonsrat schrieb danach die Ausgleichsmassnahme hinein. Diese hat sehr wohl auch Einfluss auf Strassen ausserhalb des Staatsstrassennetzes, wenn der Ausgleich im umliegenden Strassennetz erfolgt. Die umliegenden Strassen sind Kommunalstrassen, die dann verändert werden müssten. Die Verfassungsänderung ist deshalb abzulehnen.

Dr. Pawel Silberring (SP): Markus Hungerbühler (CVP) sprach davon, dass es sich nur um eine Verfassungsänderung handle, die nichts bewirke. Gemäss den Abstimmungsplakaten soll sie aber bewirken, dass der Stau verschwindet und der Verkehr flüssig

wird. Die CVP sollte sich hier entscheiden. Ich habe auch kein Beispiel gehört, dass wir an einer Kantonsstrasse eine Änderung hingebraucht hätten, die durch den Verfassungsartikel verhindert worden wäre. Ein Gegenbeispiel: Wir werden bald über die Wohnsiedlung Letzibach D sprechen. Dort soll ein Fussgängerstreifen zu einem Kindergarten führen, den wir mit einem Lichtsignal sichern möchten. Die SVP hat einen Ablehnungsantrag gestellt. Ich nehme an, das ist ein Vorbote dessen, was auf uns zukommt, falls der Artikel angenommen würde. Jede Änderung auf einer Staatsstrasse wird dann unter Hinweis auf diesen Artikel bekämpft werden.

Derek Richter (SVP): Im Gegenvorschlag des Regierungsrats steht: «Ja zu leistungsfähigen Strassen, weil flüssiger Verkehr allen nützt.» Stehender Verkehr nützt in der logischen Schlussfolgerung niemandem. Simone Brander (SP) befürchtet, dass das Tram Affoltern nicht gebaut werden könnte. Das steht weder im Gegenvorschlag noch in der Initiative. Das Tram kann gebaut werden, aber die Kapazität im entsprechenden Perimeter muss gewährleistet sein. Zum Lärmschutz: Wir haben gesehen, dass die Birmensdorferstrasse seit ihrer Umgestaltung in ihrer Leistungsfähigkeit massiv herabgesetzt wurde. Es herrscht nun mehr Lärm als zuvor. Insofern müsste man sich dort in der logischen Folge wieder für mehr Autos aussprechen. Beim Personentransport ist der öffentliche Verkehr sicherlich ein effizientes Verkehrsmittel, wie das Simone Brander (SP) gesagt hat. Beim Warenverkehr sieht es aber anders aus. Simone Brander (SP) sprach zudem von kohärenter Verkehrspolitik. Die Verkehrspolitik in der Stadt ist alles andere als kohärent. Es war auch schon davon die Rede, dass die Sicherheit von Kindergarten- und Schulkindern gefährdet sein soll. Wenn das übergeordnete Netz funktioniert und weniger Verkehr durch die Quartiere fliesst, sollte die Antwort eigentlich klar sein. Ein weiteres Argument lautet: Wenn der Verkehr rollt, soll der öffentliche Verkehr mehr Verspätung einfahren. Das macht mich sprachlos. Ich möchte noch auf die Antwort des Stadtrats auf Frage 8 eingehen. Die Frage lautete: «Welche der Projekte, die aktuell in Planung sind, könnten vom Gegenvorschlag tangiert sein bzw. nicht mehr realisiert werden?» Die Antwort des Stadtrats lautete: «Tangiert werden wohl alle grösseren Verkehrsprojekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung.» Das impliziert für mich, dass automatisch bei jedem Bauprojekt die Leistungsfähigkeit herabgesetzt würde. Wir werden somit künftig bei solchen Projekten sehr genau auf die Kapazität achten.

Pascal Lamprecht (SP): Aus meiner Sicht streut die Initiative viel Sand in die Augen. Meine Bedenken bei dieser Initiative halten sich in Grenzen, da ich stark an der Umsetzbarkeit zweifle. Über diese wurde nur wenig gesprochen. Es ist richtig, dass wir nicht von Quartierstrassen sprechen. Doch in einer Gesamtverkehrslösung entsteht durchaus ein Einfluss auf Quartierstrassen. Wenn die Initiative strikt umgesetzt werden soll, sehe ich einen grossen Leistungseinbruch oder einen Kollaps. Ich möchte hier die Stichworte Raumverknappung oder Einschränkung des Verkehrssystems nennen. Ich frage mich auch, wo bei einer solch starren Umsetzung Progressivität oder Liberalismus verloren gegangen sind. Bei einer strikten Umsetzung müssten wir auch auf eine strikte Umsetzung der Städteinitiative pochen oder allenfalls auf staatlichen Ungehorsam gegenüber dem Kanton plädieren. Niemand möchte Stau. Die Einseitigkeit und Starrheit der Initiative schießt aus Sicht einer funktionierenden Gesamtlösung ein ökologisches, ökonomisches und verkehrstechnisches Eigengol.

Eduard Guggenheim (AL): Zwei Hinweise. Erstens: Die Antwort des Stadtrats ist umfassend und korrekt. Wer sie genau liest, muss ihr zustimmen. Zweitens: Ich fühle mich an die Diskussionen um die Autobahnen in den 50er- und 60er-Jahren erinnert. Die Autobahnen wurden als Allerheilmittel gepriesen. Sie entlasteten die Dörfer vom Durchgangsverkehr. Man sprach damals von tollen Fortschritten, die die Autobahnen bringen würden. Die Auswirkungen erleben wir heute in Zürich. Mit einer Verflüssigung des motorisierten Verkehrs, insbesondere des motorisierten Autoverkehrs, wird die Situation auf

keine Art und Weise verbessert. Die Überflutung der Stadt mit Autos wird zunehmen. Die Autos stauen in den Quartierstrassen. Sie behindern den öffentlichen Verkehr. Ich würde mich nicht wundern, wenn der Stadt-Land-Graben in der Abstimmung entsprechend zum Ausdruck kommen würde.

Andreas Egli (FDP): Die Abstimmung wird aus meiner Sicht bei einem Ja nicht alle Hoffnungen der Befürworter erfüllen. Bei einem Nein wird es umgekehrt auch nicht zu einem unmittelbaren Zusammenbruch des Strassenverkehrs kommen. Wir haben in der Verfassung zahlreiche Bestimmungen und zahlreiche Interessen zu berücksichtigen. In der Verkehrskommission erlebe ich regelmässig, dass die Interessen der privat motorisierten Verkehrsteilnehmer grundsätzlich keine Rolle spielen. Es kann uns vorgerechnet werden, dass eine Verspätung eines Trams umgerechnet auf ein Jahr Millionenkosten verursacht und man deshalb jegliche Massnahmen ergreifen muss, um dies zu verhindern. Auf der anderen Seite ist es selbstverständlich, dass bei allen Privaten, die beruflich und geschäftlich im Verkehr stecken bleiben, die gleichen Kosten anfallen. Doch wenn dort keine Interessenabwägung durch die Verfassung vorgeschrieben ist, wird diese auch nicht gemacht. Am Schluss haben wir seltsame, einseitig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Interessenabwägungen. Dies möchte die Initiative verhindern. Man sollte hier keine Panik verursachen. Es wird keine Autobahn unmittelbar vor einem Kindergarten geben. Man wird auch keine Fussgängerstreifen an sinnvollen und notwendigen Situationen verhindern. Es wird Berücksichtigung finden, dass man die Durchgangsstrassen freihält, auf den Staatsstrassen einen Verkehrsfluss ermöglichen kann und die Automobilisten und Töfffahrer nicht in die Quartiere treibt.

Urs Fehr (SVP): Simone Brander (SP) warf uns vor, wir würden irgendwelche Ideologien vertreten. Alle Parteien vertreten ihre Ideologien. Das ist normal und liegt im Kern der Sache. Jede Partei ist überzeugt, dass ihre eigene Ideologie richtig ist für die Bevölkerung. Das Votum von Eduard Guggenheim (AL) fand ich beinahe beängstigend. Ich stelle die Frage, wo die Autos wären, wenn die Autobahnen um Zürich nicht gebaut worden wären, und ob man die Autos verbieten oder diktatorische Massnahmen ergreifen würde. Als es um die Planung der Westumfahrung ging, forderten die Grünen, dass der Uetlibergtunnel höchstens zweispurig sein dürfe und so weiter. Diese Verkehrspolitik wäre verheerend gewesen. Es muss unser Ziel sein, zu kanalisieren, damit in den Quartieren kein grosses Verkehrsaufkommen herrscht. Der Verkehr gehört auf die Hauptstrassen, auf die Autobahnen, auf die Umfahrungsstrassen. Dort soll er fliessen. Man sollte ihn dort nicht schikanieren. Der Verkehr ist nun einmal da und wir müssen schauen, wie wir am besten mit ihm umgehen. Er gehört auf die Hauptverkehrsachsen und nicht ins Quartier. Wenn aber überall seltsame Ideen mit Tempo 30 eingeführt werden, benutze ich die Hauptstrasse auch nicht mehr. Die Auswirkung bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ist überdies nicht verhältnismässig. Bei kriminellen Ausländern wird immer von Verhältnismässigkeit gesprochen. Aber wenn man auf der Bellerivestrasse 16 km/h zu schnell fährt, wird einem der Ausweis entzogen. Man sollte hier etwas mehr gesunden Menschenverstand walten lassen. Es handelt sich im Übrigen um eine kantonale Abstimmung. Es sei dahingestellt, warum wir hier in diesem Ausmass darüber diskutieren.

Dr. Davy Graf (SP): Es mag eine kantonale Abstimmung sein, die Stadt wird aber davon sehr stark tangiert. Es liegt eine gemeinderätliche Interpellation vor. Es ist richtig, dass wir Raum haben für diese Diskussion. Die Vorgeschichte der Vorlage war eine Slalomfahrt. Der Text sprach von überkommunalen Strassen, es war aber etwas anderes gemeint. Darauf folgte seitens des Regierungsrats eine gute Antwort: Der Vorrang eines Verkehrsmittels gegenüber den anderen sei gar nicht möglich, weil es sehr viele Vorgaben vom Bundesrecht, aber auch vom kantonalen Recht, von den Richtplänen geben würde, die uns vorgeben, dass die Verkehrslast insbesondere in den urbanen Zentren stark auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden muss. Mit dem zur Diskussion ste-

henden Verfassungsartikel wird dies torpediert. Derselbe Regierungsrat, der zuerst sagte, der Vorrang sei nicht möglich, sagte dann später, dieser sei möglich, da er nun für alle Strassen im Kanton gelte. Andreas Egli (FDP) traf den wunden Punkt selber. Er sprach davon, dass man keinem Verkehrsmittel den Vorrang geben sollte. Doch genau das passiert. Gerade in dichten, urbanen Zentren wie Zürich gibt es keine unmittelbare Umfahrung. Es wird staatlich verordneter Umlagerungsverkehr in die Quartiere fließen. Es ist wichtig, dass die anderen Städte im Kanton Zürich dies auch erkennen. Es ist das Ende einer aktiven Gestaltung des Verkehrs in den Gemeinden und letztendlich eine Verlagerung in die Gerichte, die einen grossen Bürokratieaufwand mit sich bringt und Jahre dauern wird.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Einige Voten triefen regelrecht von Ideologie. Urs Fehr (SVP) wies darauf hin, wie wenig passieren muss, damit einem der Ausweis entzogen wird. Das ist nichts anderes als eine bewusste Strategie. Man will die Regulungsdichte heraufsetzen und das Tempo auch dort limitieren, wo dies keinen Sinn macht. Das Ziel ist nicht der Schutz der Wohnbevölkerung. Das Ziel ist, dass man möglichst viele Fahrausweise entziehen kann und die Mobilität sinkt.*

Markus Hungerbühler (CVP): *Ich gehe persönlich nicht mit jedem der nun vorgetragenen Exkurse einig. Wir sollten uns um die Sache an sich kümmern. Es geht nicht um einen Ausbau von Staatsstrassen. Es geht um den Erhalt der bestehenden Leistungsfähigkeit. Die SP bezeichnet es als unsinnig und nimmt es mit der Wahrheit nicht so genau. Vom Grundsatz her bin ich nicht der Meinung, dass wir nur Autos als Verkehrsträger brauchen. Wir brauchen alle Verkehrsträger. Sie haben alle ihre Berechtigung. Wenn aber alle anderen Verkehrsträger ausser dem motorisierten Individualverkehr gefördert werden sollen, sollte man auch beim motorisierten Individualverkehr schauen, dass er gerecht behandelt wird. Es braucht von allen Seiten Flexibilität. Wir finden nicht, dass das Auto grundsätzlich schlecht ist und man es bekämpfen muss. Es braucht alle Verkehrsträger. Deshalb ist es wichtig, dass dieser Artikel, der sehr gemässigt ist, in die Verfassung kommt. Es geht nicht um eine Kapazitätserweiterung.*

Derek Richter (SVP): *Pascal Lamprecht (SP) brachte einen guten Punkt in die Diskussion ein: Ökologie. Stau ist absolut kontraproduktiv für Ökologie. Er nützt niemandem. Es ist wieder einmal an der SVP, die Ursache zu nennen: Die Masseneinwanderung. Niemand muss uns vorschreiben, mit welchem Verkehrsmittel wir uns fortbewegen. Je nach Situation wähle ich ein anderes Verkehrsmittel. Von einem Arbeitslosen wird verlangt, dass er für eine mögliche neue Arbeitsstelle pro Weg zwei Stunden Wegzeit auf sich nehmen müsse. Das sind vier Stunden pro Tag. Es geht uns alle etwas an, wenn Stau herrscht. Wenn der Verkehr nicht mehr läuft, bezahlen wir alle dafür: Produktpreise steigen, Arbeiter leiden, Gemeinkosten steigen, Lohnerhöhungen können nicht mehr gewährt werden. In der Schweiz kostet dies über eine Milliarde Franken, im Kanton Zürich über 260 Millionen Franken. Das bringt niemandem etwas. Dr. Davy Graf (SP) spielte in seinem Votum die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander aus. Das ist unverantwortlich. Wir wollen keinen Verkehrsträger bevorzugen oder benachteiligen, so wie dies bei der ideologischen Velopolitik vorkommt.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

3227. 2017/211

**Dringliches Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 28.06.2017:
Studie für die Prüfung von Massnahmen betreffend einem Spurabbau an der
Bellerivestrasse und der Realisierung eines attraktiven Velowegs**

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

Markus Knauss (Grüne) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3060/2017): *Wir sprechen heute nicht über Tempo 30 an der Bellerivestrasse. Dennoch ein kurzer Kommentar zu diesem Thema: Seitens des Stadtrats wurde einmal kommuniziert, dass er nicht über Tempo 30 entscheide. Es trafen aber Einsprachen ein und der Stadtrat wird in erster Instanz trotzdem darüber entscheiden müssen. Wir sprechen heute auch nicht über die Bäume an der Bellerivestrasse, auch wenn es durchaus bemerkenswert ist, dass innert kürzester Zeit im unteren Seebecken 172 Bäume gefällt werden. Wir sprechen heute darüber, ob eine Reduktion der heute aus vier Spuren bestehenden Strasse auf zwei Spuren möglich ist. Es ist mir bewusst, dass es sich um ein emotionales Thema handelt. Die Sponsoren der bürgerlichen Stadtpolitik wohnen an der Goldküste. In der Visualisierung des Tiefbauamts wird die Bellerivestrasse als Idylle dargestellt: Fitte ältere Velofahrer, lachende junge Leute, eine wunderbare Baumallee, daneben 4 Autospuren ohne jegliches Auto. Dieses Bild entspricht nicht der Realität. Die Bellerivestrasse verzeichnet durchschnittlich 21 000 Autos pro Tag. Es gibt andere Strassen in Zürich, auf denen die gleiche oder eine höhere Menge Autos auf deutlich weniger Spuren fahren, so etwa die Seebahnstrasse auf Höhe Kalkbreite mit rund 25 000 Autos pro Tag und zwei Fahrspuren. An der Hohlstrasse auf Höhe Güterbahnhof sind es gleich viele Autos wie an der Bellerivestrasse, dort gibt es zwei Spuren stadtauswärts und eine Spur stadteinwärts. Die Wehntalerstrasse soll von vier Autofahrspuren auf drei reduziert werden zugunsten einer Busspur. Wir begrüssen dies sehr. Bei der Winterthurerstrasse am Rigiplatz hat es je eine Fahrspur stadteinwärts und stadtauswärts für 26 000 Autos pro Tag. Die Stadt plant dort sogar die Einführung von Tempo 30. Die Beispiele zeigen, dass es überall auch mit weniger Spuren geht. Ich bin enttäuscht, dass der Stadtrat das Postulat nicht einmal prüfen will. Der Regierungsrat unternimmt aktuell alles, um die Volksinitiative des VCS für einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zu ermöglichen. Es soll ein viertes Gleis hinzukommen, entscheidend ist aber, dass es einen zweiten Tunnel zwischen Tiefenbrunnen und Stadelhofen geben soll. Der öffentliche Verkehr ist extrem effizient. Er wird zwischen Goldküste und Stadt Zürich im Wesentlichen über den einspurigen Tunnel abgewickelt und verzeichnet 38 566 Fahrgäste pro Tag. Ein zweiter Tunnel wäre ein Quantensprung im öffentlichen Verkehr. Es könnten viel mehr Leute die S-Bahn benutzen. Weiter gibt es in Zürich einen Velo-Boom. Der Anteil der Velofahrenden hat sich in Zürich innert 5 Jahren verdoppelt. Es liegt auf der Hand, dass wir auf der Bellerivestrasse einen attraktiven Veloweg ermöglichen. Dieser würde vor allem die Spitzenverkehrsbelastung sicherer machen. Der Elektrovelo-Boom findet bestimmt auch an der Goldküste statt, Berufspendlerinnen und Berufspendler würden sicherlich umsteigen. Auch in dieser Hinsicht sollte man sich seitens der Stadt Gedanken über den Spurabbau an der Bellerivestrasse machen. Anlässlich der anstehenden Sanierung sollte man die Chance nutzen, sich nochmals Gedanken zur Anzahl der Spuren zu machen. Die Bellerivestrasse führt mitten durch ein Wohnquartier mit Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und 800 Personen, die dort wohnen, leben und vom Lärm betroffen sind. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben es durchaus verdient, dass eine ernsthafte Debatte über die Bellerivestrasse geführt wird.*

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

STR Filippo Leutenegger: *Es handelt sich um ein Sanierungsprojekt und war immer als solches aufgegleist. Die fünf Meter unter der Erde liegenden Abwasserleitungen müssen saniert werden. Eine Bemerkung zu den Bäumen: Wir müssen an dieser kantonalen Strasse grosse Dimensionen bewältigen. Wir führen die Arbeit aus, wie dies zwischen Kanton und Stadt vereinbart ist. Es ist eine Länge von 2,3 Kilometer zu ersetzen. Die Spleisswände müssen 25 Meter tief gesetzt werden. Dies ist auch der Grund dafür, dass wir knapp 30 Meter hohe Maschinen haben. Diese kommen nicht an den Bäumen vorbei, auch wenn wir uns wünschen würden, diese erhalten zu können. Alle Bäume in der Stadt, die wir schützen können, werden nicht gefällt. Doch an diesem Ort kommen wir nicht daran vorbei. Es ist technisch nicht möglich. Selbst wenn wir alle Anschlüsse verschieben würden, wäre es am Ende nicht möglich. Es wird derart tief gearbeitet, dass das Wurzelwerk verletzt würde. Bei den Bäumen auf der anderen Seite des Sees ist die Situation anders. Sie hatten nie einen Raum, in dem sie sich entwickeln konnten. Sie waren nicht geschützt und haben ein gewisses Alter. Sie waren leider nicht mehr zu retten und fielen bei starken Stürmen um. Zum Projekt: Es ist ein reines Sanierungsprojekt, mit einer Ausnahme: Stadtauswärts nach dem Tiefenbrunnen können wir einen Veloweg bauen. Wir können eine Verbreiterung Richtung See machen und das heutige Trottoir zum Veloweg ausbauen. Dies konnten wir mit dem Kanton so vereinbaren. Ansonsten handelt es sich aber um ein reines Sanierungsprojekt. Es ist eine kantonale Strasse. Wir haben eine Begehrensäusserung gemacht. Der Stadtrat hat schon früh kommuniziert, dass an der gewünschten Stelle kein Spurabbau möglich ist. Deshalb werde ich den Auftrag so durchführen. Wenn wir den Zug nun stoppen, müssen wir mit der Planung von vorne beginnen. Die Sanierung muss durchgeführt werden. Es kommt in politischen Situationen vor, dass man nochmals von vorne beginnen muss. Es gibt immer aber auch Alternativen. Letztlich geht es dort darum, dass man den Veloweg nicht in dieser Anlage machen will. Man kann grundsätzlich alles stoppen. Wir können aber nicht den Platz vermehren und Wunder wirken. Das Postulat jedoch können wir nicht annehmen. Wir können prüfen, ob etwas möglich ist. Es ist auch vom Kanton abhängig. Es ist auch immer eine Frage der politischen Sensibilitäten, ob wir uns auf einen Krieg mit dem Kanton einlassen wollen, wie man das offenbar beim Bellevue getan hat. Ob das sinnvoll ist, weiss ich nicht. Am Ende muss der Gemeinderat entscheiden.*

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Die Idee des Spurabbaus macht mich sprachlos. Dass die GLP dies unterstützt, erstaunt mich nicht mehr. Ich behaupte sogar, dass sie hier federführend ist. Markus Merki (GLP) schrieb einmal, dass es sich bei Abklassierungen von Strassen auf Tempo 30 und bei Spurabbau um pragmatische Lösungen handle. Ich wäre froh, wenn er mir seine Definition von pragmatisch erläutern könnte. Ein Spurabbau auf der Bellerivestrasse ist nicht pragmatisch. Man kann es drehen und wenden, wie man will. Auf der Strasse fahren täglich 21 000 Autos. In jedem anderen Land werden für dieses Volumen drei Spuren beidseitig zur Verfügung gestellt, da deren Verkehrsplaner wissen, dass es sonst zu einem katastrophalen Verkehrskollaps kommt. Nun will man dem Kanton vorschreiben, dass man nur noch zwei Spuren will, nur, damit man die Leute, die in die Stadt arbeiten kommen, umerziehen kann. Das ist keine liberale Politik. Der Kanton baut keine Spur ab, wenn dabei ein Kapazitätsverlust entsteht. Dies wäre hier definitiv der Fall. Dafür braucht es keine Studien. Zugunsten eines attraktiven Velowegs soll eine Spur einer Hauptverkehrsachse abgebaut werden. Ich frage mich, wie attraktiv dieser Weg werden soll, dass dafür eine ganze Spur verwendet werden muss. Dem See entlang hat es genügend Platz für einen attraktiven Veloweg. Wenn dieser so wichtig ist, sollte er dort geplant werden. Es geht den Parteien aber nicht um den Veloweg. Weiter*

behaupten sie, dass das Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich stetig abnehme. Das Gegenteil ist der Fall. Ich bin geschäftlich oft mit dem Auto unterwegs. Das Verkehrsaufkommen wird immer grösser. Von denjenigen, die auf der Bellerivestrasse fahren, wohnen vermutlich die wenigsten in der Stadt. Es sind vielmehr diejenigen, die aus der Richtung von Küsnacht kommen. Ein Bahntunnel zwischen Tiefenbrunnen und Stadelhofen, der ohnehin erst 2035 spruchreif wird, bringt wenig. Es wird von Fachkräftemangel gesprochen. Wenn die Fachkräfte kommen, sollen sie umerzogen werden. Da kann man nur den Kopf schütteln. Warum das Postulat auch noch für dringlich erklärt wurde, ist klar. Die Parteien riechen langsam, dass der Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative grosse Chancen hat. Wir von der SVP brauchen keine Studie für einen Spurabbau an der Bellerivestrasse. Wir wissen, dass es ein Verkehrschaos vom Feinsten geben würde.

Alexander Brunner (FDP): *Ich fahre täglich mit dem Velo vom Seefeld zur Enge und kenne die Situation gut. Mit dem Velo benötige ich nur 15 Minuten. Mit dem Bus wären es 30 Minuten, vom Auto ganz zu schweigen. Auf der Strecke stehen mir genügend Velowege zur Verfügung. Bisher stand ich als Velofahrer noch nie im Stau. Das Seefeld ist ein Veloparadies. Für mich braucht es keinen Bellerivestrasse-Spurabbau. Zum Thema Wohnen: Die Häuser stehen tatsächlich an einer vielbefahrenen Strasse. Es gibt auch Lärmsanierungen und Lärmschutzwände. Die Frage ist, ob ein Spurabbau allein etwas bringt, oder ob man noch Temporeduktionen oder andere Massnahmen prüfen müsste. Ein Spurabbau allein bringt vermutlich nichts. Das grösste Problem ist der Schleichverkehr. Wenn auf der Bellerivestrasse zu viel Verkehr herrscht, entsteht Schleichverkehr. Zu den Spitzenzeiten sind es mehr Autos als dies der Tagesdurchschnitt vermuten lässt. Ob es zwei, drei oder vier Spuren sein sollen, will ich nicht beurteilen. Ich bin nicht grundsätzlich gegen innovative Lösungen. Ich möchte aber nicht mehr Schleichverkehr im Quartier haben. Irgendwann ergiesst sich dieser als rollende Blechlawine durch das Quartier. Diese Abwägung muss man bei diesen Ideen in den Vordergrund stellen. Dass sich die Idee am Ende gegen das Auto richtet, haben wir nun von Markus Knauss (Grüne) gehört. Ich möchte keine Lösung, die nur eine Spur an der Bellerivestrasse vorsieht und damit Schleichverkehr erzeugt. Ich erwarte auch in Zukunft bei der anstehenden Sanierung, dass man sieht, welche Probleme bei einem Spurabbau entstehen würden.*

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Ich spreche für die GLP als Velofahrerin aus dem betroffenen Kreis. Ich nehme die Realität anders wahr als Alexander Brunner (FDP). Wir Grünliberalen anerkennen zwar, dass eine Sanierung einer Hauptverkehrsachse wie der Bellerivestrasse nicht unbedarft erfolgen kann. Wir sind aber erstaunt, dass man für so ein gewichtiges Projekt nicht gewillt ist, in die Zukunft zu schauen. Gerade aus Quartiersicht war nicht nachvollziehbar, warum man auch in den nächsten Jahrzehnten die Priorität einseitig zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und zulasten der Quartierbevölkerung und allen anderen nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen auslegen will. Angesichts der Tatsache, dass das Seefeld auch künftig durch eine vierspurige Hauptverkehrsachse vom See abgeriegelt werden soll, und dass als Resultat einer mehrjährigen Baustelle einzig der Verlust von Bäumen in Aussicht gestellt wird, ist es nicht weiter erstaunlich, dass die Quartierbevölkerung von der Stadt eine Verbesserung fordert und erwartet. Für uns Grünliberale ist klar, dass eine Einfallsachse nicht einfach wegdiskutiert werden kann. Auch sollen die alternierenden Verkehrsaufkommen möglichst flüssig abgewickelt werden können. Unter anderem deshalb ist unsere Fraktion nicht per se gegen Tempo 50. Wir sind auch offen für neue Lösungen, wie die aus unseren Reihen eingereichte Motion aufzeigt. An Stephan Iten (SVP): Das ist es, was wir unter pragmatisch verstehen. Unser Hauptanliegen bleibt, dass man sich frühzeitig auf sich verändernde Mobilitätsverhalten einstellt und die offensichtlichen Bedürfnisse abholt. Insbesondere, wenn ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und Lebensqualität von Zürich geleistet wird. Mit dem Postulat erhoffen wir uns, dass die Studie dem Stadtrat hilft, den Blick für die Zukunft zu schärfen. Die Studie soll Massnahmen evaluieren, die*

ermöglichen, dass der Autoverkehr nicht verschwindet, aber im Wesentlichen nur noch zweispurig verläuft. Das gängige Gegenargument, dass man den Platz für den Autoverkehr nicht reduzieren könne, weil er ihn sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln teilen müsse, greift an dieser Stelle nicht. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass neue Erkenntnisse und befriedigende Lösungen für alle gefunden werden können. Ich spreche heute nicht nur als Gemeinderätin aus dem betroffenen Kreis, sondern auch als Velofahrerin. Als Velofahrerin aus diesem Kreis ist es unverständlich, warum bis heute keine angemessene Lösung vorliegt. Der Kanton hat den Handlungsbedarf erkannt. Er hat das Problem sogar als Schwachstelle bezeichnet und eine Veloschnellroute bis an die Stadtgrenze geplant. Dort geht sie jedoch nicht weiter und wir werden diese Stelle bei der geplanten Sanierung über die nächsten Jahrzehnte hinaus zementieren. Das Argument, man könne die Veloschnellroute allenfalls auch über die Dufourstrasse abwickeln, hält unseres Erachtens nicht stand, denn es wäre alles andere als befriedigend, die steigende Anzahl an E-Bikes und zügig fahrenden Velofahrern durch eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse durchzuschleusen und einmal mehr schon auf dem Papier für Konflikte für Fussgänger und Velofahrer zu sorgen.

Simone Brander (SP): Wir halten es für sinnvoll, dass die Werkleitungen in der Strasse saniert werden. In diesem Rahmen lohnt es sich auf jeden Fall, sorgfältig abzuklären, ob man die Strassenoberfläche nicht auf eine Art anpassen kann, dass sie die Wünsche der Bevölkerung besser aufnimmt. Der Quartierverein hat die Sanierung der Bellerivestrasse diskutiert und entsprechende Beschlüsse gefasst. Die IG Bellerivestrasse für Alle fordert Tempo 30, eine Reduktion auf zwei Autofahrspuren, beidseitig breite Velowege und den Erhalt der Bäume. Zwei dieser Forderungen decken sich exakt mit dem vorliegenden Postulat. Die Forderungen aus dem Quartier haben beim Stadtrat bisher wenig Gehör gefunden. Die Ablehnung des Stadtrats war zudem nicht gut begründet. Er stellt sich auf den Standpunkt, es handle sich um ein reines Sanierungsprojekt. Die SP-Fraktion unterstützt das vorliegende Postulat. Dieses fordert Abklärungen, wie man den Autoverkehr auf zwei Spuren reduzieren kann und auf der Bellerivestrasse einen attraktiven Veloweg realisieren kann. In unserer Verfassung steht, dass wir den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern wollen. Das vom Stadtrat geplante Projekt kommt diesen Anliegen nicht nach, sondern will die Oberfläche unverändert lassen. Damit vergibt sich der Stadtrat eine grosse Chance. Aus unserer Sicht lohnt es sich, die Möglichkeiten mit einer Studie genau auszuleuchten, bevor man der Meinung ist, es müssen rund 90 Bäume gefällt werden. Ich staunte auch über die selektive Wahrnehmung von Alexander Brunner (FDP), der nicht darauf einging, wie viel der Lärmschutz kostet. Es sind 3 Millionen Franken für massive Lärmschutzwände an der Bellerivestrasse budgetiert. Ich frage mich, ob die FDP der Meinung ist, dass es ein sinnvoller Umgang mit Finanzen ist, für eine solch massive Quartiersverschandelung so viel Geld auszugeben.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Eine Studie soll nicht nur Wissen fördern, sondern möglichst tendenziös Wege bereiten in eine bestimmte Richtung. Deshalb führen wir nun diese Verkehrsdebatte. Auf der einen Seite ist Stadtrat Filippo Leutenegger, der die Situation sehr sachlich darlegt und zum Ausdruck bringt, dass er dem Anliegen guten Willen entgegenbringt. Auf der anderen Seite haben wir die tiefende Ideologie, die nichts anderes als der Klassenkampf Velo gegen Auto ist. Markus Knauss (Grüne) sagte, beim Rigiplatz würden 26 000 Autos durchfahren. Er wollte damit sagen, dass dort viele Autos durchfahren und meint, das Problem sei gelöst, wenn man die Fahrspuren reduzieren würde. Er sagte aber nichts davon, dass danach der Stau vom Rigiplatz bis zur ETH geht. Die grüne Seite will möglichst viel Stau verursachen. Wenn jemand behauptet, mehr Spuren würden mehr Verkehr anziehen, belegt das Beispiel von Markus Knauss (Grüne) exakt das Gegenteil: Wenn man wenige Spuren hat, hat es gleich viel Verkehr, aber mehr Stau. Dieser verlagert sich dann in die Quartierstrassen. Der Schutz der Bevölkerung aus Sicht dieser Parteien ist seltsam. Es wird alles ihrer Ideologie untergeord-

net.

Eduard Guggenheim (AL): Das Postulat ist im Grunde sehr massvoll, intelligent und kommt zum richtigen Zeitpunkt. Wenn man derart tief in den Strassenkörper eingreift, kann und sollt man sich überlegen, ob man an der Oberfläche etwas verändern will oder alles so belässt, wie es seit 30 oder 40 Jahren ist. Im Postulat ist die Rede von «im Wesentlichen nur noch zweispurig». Das bedeutet, dass man sich sicherlich auch überlegen darf, in einer klugen Lösung je nach Verkehrsbelastung den motorisierten Verkehr zweispurig in die eine oder andere Richtung zu führen. Die Bäume und Hecken müssen als schutzwürdig betrachtet werden. Beim Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Sechseläutenplatzes gab es zwei Projekte. Das Projekt, das nicht ausgeführt wurde, sah vor, Hecken zu entfernen und die Bäume auszuasten, so dass man durch die Bäume hindurch freie Sicht auf den See hätte. Dies wollte man nicht. Deshalb kam dieses Projekt nicht zustande. Man müsste es deshalb auch an der Bellerivestrasse und am Utoquai nicht so machen. Velofahrer würden zudem auf einer neuen Streckenführung durch die Quaianlagen zu Problemen und Konflikten führen. Die einen fahren langsam, die andern fahren schnell, überholen Fussgänger oder fahren andere Velofahrer über den Haufen. Das ist keine Lösung. Die einzig sinnvolle Lösung wäre, auf der Seite der zwei- oder allenfalls dreispurigen Strasse je einen Velostreifen stadteinwärts und stadtauswärts anzubringen. Wer mit dem Velo schnell unterwegs ist, fährt im Strassenraum und nicht durch die Quaianlagen. Wir haben genügend Zeit. Die Sanierung dauert mindestens drei Jahre. In dieser Zeit kann man mit dem Kanton diskutieren. Es ist nicht so, dass der Kanton alle Vorschläge von der Stadt ablehnt. Die Zuständigen beim Kanton haben ein offenes Ohr. Sie verstehen unsere Anliegen. Das Postulat lässt Lösungen offen. Wir unterstützen es.

Simon Kälin (Grüne): Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Es ist bedauerlich, dass der Stadtrat das moderat und intelligent formulierte Postulat nicht entgegennehmen möchte. Es geht um eine Studie. Es stellt sich die Frage, ob man sich davor fürchtet, dass es an der Bellerivestrasse doch noch andere Möglichkeiten geben könnte. Vor knapp 100 Jahren waren an der Bellerivestrasse und am übrigen Seebecken noch Pferdekutschen unterwegs. Der Verkehr war zwar schon ein Thema, aber noch nicht in dem Ausmass, wie es heute der Fall ist. Mächtige Strassen zerschneiden heute in unserem Land unsere Lebensräume und Korridore für Wildtiere. Auch an der Bellerivestrasse werden wichtige und sehr wertvolle Lebensräume für die Bevölkerung und für die Wildtiere zerschnitten. Wenn man zurückschaut, wie es einmal war, müsste uns das einen Fingerzeig geben, dass in Zukunft auch etwas anderes möglich ist und wir hier etwas ändern können. Eine neue Perspektive am See ist möglich. Das Seebecken ist die Perle der Stadt, die mehr verdient, als nur zu einem Verkehrsweg degradiert zu werden. Unsere Stadt wächst weiter. Immer mehr Leute schätzen die Freizeitaktivitäten am See. Die Einfalls- und Ausfallsachse zerschneidet wertvolle Lebensräume und Bewegungsräume. Die Lebensqualität im Seefeld, entlang der Hauptachsen auch in der übrigen Stadt, ist heute eindeutig beeinträchtigt. Die Atemluft wird durch den Feinstaub schwer belastet. Alle Hauptverkehrsachsen sind lärmtechnische, aber auch lufthygienische Sanierungsgebiete. Feinstaub hat gravierende gesundheitliche Konsequenzen. Besonders Kleinkinder und ältere Personen leiden darunter, insbesondere, wenn es heisser wird. Zürich hat ein Problem mit der Hitze in der Innenstadt. Darunter leidet die Bevölkerung. Der Feinstaub macht das Problem noch schlimmer. Mit dem Stickoxid nimmt die Belastung für die Gesundheit noch zu. Es gibt entsprechende Studien, die uns klare Hinweise geben, wie viele Todesfälle jährlich darauf zurückzuführen sind. Das soll künftig anders sein. Wir Grünen sind überzeugt, dass auch im städtischen Gebiet mehr Lebensqualität möglich ist. Wir haben keine andere Option für die Zukunft. Die Hauptachsen des Strassenverkehrsnetzes sind eigentliche Krisenherde der Gesundheit, nicht nur durch den Lärm, auch durch die Erschütterungen. Der wichtige erste Schritt für mehr Lebensqualität ist deshalb zu unter-

stützen.

Christian Huser (FDP): Zum Votum von Markus Knauss (Grüne): 21 000 Fahrzeuge sind eine grosse Menge. Der Hauptverkehr findet morgens zwischen 7 und 9 Uhr statt und abends zwischen 17 und 18 Uhr. Das Chaos ist vorprogrammiert. Die Gewerbetreibenden haben dann das Problem, dass sie nicht einmal in die Stadt fahren können. Vielleicht würden einige Personen auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Doch dort besteht dasselbe Problem: Zu den Stosszeiten sind die öffentlichen Verkehrsmittel so voll, dass man keinen Platz mehr hat.

Markus Hungerbühler (CVP): Im Postulat heisst es, dass die Strasse im Wesentlichen nur noch zweispurig betrieben werden soll und dies durch eine Studie abgeklärt werden soll. Man sollte hier ehrlich sein. Es braucht keine Studie. Es ist klar, dass man auf zwei Spuren reduzieren will. Die Studie soll nur das belegen, was man erreichen will. Natürlich ist es schön, wenn es Gebiete gibt, die nicht durch Strassen zerschnitten werden. Wir befinden uns aber im Jahr 2017. Der Verkehr wird benötigt. Die Güter müssen in die Stadt hineingelangen. So einfach wie von Simon Kälin (SP) beschrieben ist es nicht. Es ist nicht sehr schön, wenn man solche Einfallsachsen hat. Wir brauchen sie aber. Es gibt hier keine Änderung, so sehr man davon träumen mag. Es ist eine Tatsache, dass wir auf die Strassen angewiesen sind. Wir brauchen sie für den Verkehr, für die Versorgung der Bevölkerung, auch aus Sicherheitsgründen. Aus diesem Grund ist die Studie reine Augenwischerei und verschwendetes Geld.

Derek Richter (SVP): Das Seebecken ist wie erwähnt die Perle der Stadt. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Verkehr um das Becken herumgeführt werden muss, wie dies auch in Luzern oder Genf der Fall ist. Es gibt aber pragmatische Lösungsansätze. Es gäbe etwa die Variante des Seetunnels. Simon Brander (SP) mokierte sich über die Kosten der Lärmschutzwände. Es erstaunt mich, dass sich ausgerechnet die SP um Kosten sorgt. Zudem sind Wände nun einmal nicht schön. Daran kann man nichts ändern. Die Bellerivestrasse ist eine Schwerverkehrsachse und eine ÖV-Achse. Tempo 30 bringt nichts. Für den Lärm bringt es bestenfalls eine Reduktion von 2-3 Dezibel, aber auch nur, wenn der Verkehr gleichmässig fliesst. Zum Feinstaub gibt es eine Studie vom Fraunhofer Institut, die besagt, dass ein wesentlicher Teil des Feinstaubs natürliche Ursachen hat. Der Verkehr trägt einen gewissen Teil dazu bei. Simon Kälin (SP) sagte, die Strasse würde das Quartier zerschneiden. Man kann die Strasse aber immer noch überqueren, anders als bei einer Bahnlinie. Es hat auch zahlreiche Zebrastreifen. Bei Tempo 30 wurde zudem eine Erhöhung von Stickoxiden gemessen. Das ist auch nicht genehm. Zuletzt noch dies: Wenn wir an dieser Stelle Kapazität abbauen, wird der Verkehr sich seinen Weg über die Dufourstrasse und über die Seefeldstrasse suchen. Die Frage ist auch, ob es mehr Verkehr als Menschen geben kann. Ich bezweifle es.

Hans Jörg Käppeli (SP): Zum Votum von Markus Hungerbühler (CVP), man sei nicht ehrlich: Natürlich würde die Verkehrsmenge gut über zwei Spuren fließen. Wir sind uns aber im Klaren, dass es Abbiegespuren braucht. Es gibt Knoten, die funktionieren müssen. Dort reichen zwei Spuren nicht aus. Weiter nannte Markus Hungerbühler (CVP) als Argument die Sicherheit. Die vier Spuren an der Bellerivestrasse sind extrem schmal. Insbesondere für Velofahrer bedeutet dies keine Sicherheit. Wenn wir die Spuren reduzieren würden und Platz für Velos schaffen würden, könnte man auch die Autospur auf einer normalen Breite verwenden. Das würde die Sicherheit wesentlich erhöhen. Stadtrat Filippo Leutenegger suggerierte, dass wir mit dem Kanton einen Krieg beginnen würden. Das sehe ich nicht so. Wenn man etwas ändern will, arbeitet man nicht gegen den Regierungsrat. Man bringt ein intelligentes Projekt und stellt eine Begehrensäusserung. Diese muss gut belegt sein. Der Regierungsrat ist dann durchaus gewillt, etwas zu genehmigen. Es muss ein Nachweis erbracht werden, dass die Kapazität erhalten bleiben

kann. Beim Sechseläuteplatz brachte der Spurabbau an dieser Stelle keinen Kapazitätsabbau. Das war ein sachlicher, einvernehmlicher Vorgang. Zudem sprach der Stadtrat davon, dass es sich lediglich um ein Sanierungsprojekt handle. Wir haben in Zürich Hunderte von Orten, wo man etwas verbessern könnte. Natürlich kann man nicht alles gleichzeitig machen. Man setzt es dann um, wenn eine Sanierung kommt. Wir sollten diese Gelegenheit nutzen, zu überlegen, ob das, was wir haben, sinnvoll ist und ob man es nicht grundsätzlich besser machen könnte. Wenn man im Rahmen von Sanierungen eine bessere Anordnung der Verkehrsstreifen vornimmt, kostet das nichts, weil die Sanierung ohnehin durchgeführt werden muss.

Urs Fehr (SVP): *Die Vorlage ist ein Musterbeispiel von Ideologie. Es wurde von intelligenten Lösungen gesprochen. Den betreffenden Parteien geht es jedoch nur um das Feindbild Auto. Die Goldküstenbewohner passen ebenfalls in dieses Schema. Sie haben jedoch gar keinen Anschluss an das Nationalstrassennetz. Sie müssen zwingend auf diesen beiden Spuren in die Stadt fahren. Es wäre unsinnig, die Spuren zu reduzieren. Simon Kälin (SP) sprach davon, wie es vor 100 Jahren war. 1917 fand der Erste Weltkrieg statt, es herrschten Hungersnöte, Armut, es gab weder fliessendes Wasser noch Elektrizität. Ich möchte keinesfalls in diese Zeit zurück. Wie er zudem auf die Idee kommt, dass das Seefeld mit dem vielen Verkehr nicht lebenswert sei, verstehe ich nicht. Das Seefeld gehört zu den begehrtesten Wohnquartieren in der Stadt. Somit kann die Lebensqualität dort nicht allzu schlecht sein. Deshalb sind die Wohnungspreise dort auch relativ hoch. Man lebt in einer Stadt und dort hat es Verkehr. Diesen muss man kanalisieren. Man muss die Wohnquartiere beruhigen. Dagegen sperren wir uns nicht. Dass man aber die Hauptverkehrsachsen redimensionieren will oder Temporeduktionen anstrebt, ist nicht redlich. Wir sollten den Tiefbauvorsteher seine Arbeit machen lassen. Die Strasse soll vernünftig saniert werden. Der Status quo soll wiederhergestellt werden, damit wir für die nächsten dreissig Jahre Ruhe haben. Das ist zukunftsweisende Politik.*

Das Dringliche Postulat wird mit 73 gegen 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

3228. 2016/178

Postulat von Marcel Müller (FDP), Marc Schlieper (FDP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 25.05.2016:

Umzonung der Familiengärten als Folge des Baus der Eishockey- und Sportarena, Gewährung der Wahlfreiheit zwischen Gemeinschaftsgarten und eigenem Familiengarten für die jetzigen Familiengartenpächtern

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

Marcel Müller (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1935/2016) und zieht es zurück: *Mit dem Postulat wollten wir erreichen, dass die Personen, die aufgrund des Baus der ZSC-Arena mit ihrem Familiengarten umziehen müssen, nicht gezwungen werden, in einen Gemeinschaftsgarten zu wechseln. Sie sollen auch nach dem Umzug am neuen Ort im Dunkelhölzli einen eigenen Familiengarten haben können. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass dies bei jedem Umzug von Familiengärten in der Stadt möglich sein müsste. Im Fall des Umzugs aufgrund des Baus der ZSC-Arena hat uns der zuständige Stadtrat versichert, dass die Verträge mit den an einem neuen Garten Interessierten zur Zufriedenheit abgeschlossen werden konnten. Die Wünsche, welche*

Gärten die Leute neu erhalten, konnten mehrheitlich erfüllt werden. Aufgrund dieser Tatsache ist die Forderung des Postulats erfüllt und wir ziehen das Postulat zurück.

Mitteilung an den Stadtrat

3229. 2016/240

**Postulat der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 22.06.2016:
Achse Tramstrasse/Schaffhauserstrasse beim Sternen Oerlikon, Befreiung vom
Durchgangsverkehr und Aufwertung des Gebiets für die Bevölkerung und das
Gewerbe**

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

Sven Sobernheim (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2046/2016): *Als vor einem Jahr das Tibits in Oerlikon eröffnet wurde, erwarteten wir Wachstum in eine Richtung, in der bisher nicht sehr viel Erdgeschossnutzung stattfand. Vor Jahren wurde der Marktplatz mit einer Begegnungszone ausgestattet. Man gestattete Restaurants die Aussenbestuhlung. Während der Sanierungsarbeiten wurde der Bahnhofplatz weitgehend vom Verkehr befreit. Eine Verkehrssünde, die vor Jahrzehnten begangen worden war, ging in den Umgestaltungsarbeiten jedoch vergessen. Es wurde damals entschieden, dass man von Seebach her oder von der Autobahn her den Weg von Oerlikon nach Schwamendingen durch das Zentrum von Oerlikon fahren muss. Dabei muss man zweimal eine Traminie queren, zweimal ein Lichtsignal passieren und warten, um danach wieder auf dieselbe Strasse zurückzufahren oder diese zumindest zu queren, auf der man sich bereits zuvor befunden hatte. Die Tramstrasse hat durchaus ihre Daseinsberechtigung. Es ist wichtig, dass dort Ziel- und Quellverkehr durchkommt. Es macht aber keinen Sinn, den Durchgangsverkehr durch das Zentrum zu lenken. Unsere Idee ist, dass an der Tramstrasse die Anzahl Spuren von zwei auf eine gesenkt werden könnte und man gleichzeitig auf der Dörflistrasse die Autos wieder im Gegenverkehr zulassen könnte. Vor Jahrzehnten wurde dort entschieden, diese Strasse nur noch einspurig als Ein-/Ausfahrtsachse vom Milchbuck her zu verwenden. Wir möchten unsere Idee vom Stadtrat prüfen lassen. Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Eine Kreispartei lancierte eine Petition und behauptete, dass wir die Strasse schliessen wollten. Davon war aber nie die Rede. Es ging uns nur darum zu prüfen, ob der Verkehr, der ein anderes Ziel hat, auf eine andere Achse gelenkt werden kann. Als ich das Postulat schrieb, ging ich gleich zu Beginn auf die FDP zu. Ich war der Ansicht, dass die FDP dieses Anliegen unterstützen müsste. Wenn ich heute von Seebach nach Schwamendingen fahren will, brauche ich mit dem Auto 5 Minuten. In der Gegenrichtung dauert es gerade einmal 1 Minute. Ich bin überzeugt, dass das Postulat für alle Parteien unterstützungswürdig sein dürfte. Man könnte eine Entlastung des Zentrums erreichen und den Verkehrsfluss trotzdem beibehalten. Man wird uns nun vorwerfen, dass wir vielerlei Punkte und Fälle nicht beachtet hätten. Man kann alles verhindern, das einer Aufwertung oder Veränderung entsprechen könnte. Wer aber dafür ist, dass Ideen auch einmal lanciert werden können und geprüft werden sollten, sollte das Postulat unterstützen. Die durch die Spurreduktion neu gewonnene Fläche könnte zudem der Gewerbenutzung im Erdgeschoss zugutekommen. Die Restaurants hätten die Möglichkeit, die gewonnene Fläche für ihre Aussenbestuhlung zu nutzen.*

Christian Huser (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 6. Juli 2016 gestellten Ablehnungsantrag: *Die FDP lehnt die unsinnige Beschränkung des Individualverkehrs im Zentrum Oerlikon vehement ab. Wir konnten mit unserer Petition innert kürzester Zeit über 600 Unterschriften holen. Die Erreichbarkeit des Zentrums von Oerlikon*

mit dem Individualverkehr würde durch die Beschränkung zusätzlich eingeschränkt. Das schadet dem Gewerbe. Als Gewerbepräsident von Zürich-Nord weiss ich, wovon ich spreche. Gelangt man mit dem Auto nicht mehr zu den Läden, wird sich das Gewerbe im Quartier weiter verkleinern. Zudem ist das Gewerbe in Oerlikon mit den höheren Parkgebühren schon genügend gestraft. Die Kundschaft wandert Richtung Glattzentrum ab. Zur Umsetzung der Beschränkung müsste die Dörflistrasse stadtauswärts auf eine Spur reduziert werden. Dies würde zu deutlich mehr Stau und Wartezeit bis hin zum Milchbuck führen. Zahlreiche Personen fahren nach Oerlikon, um beispielsweise das Hallenstadion zu besuchen. Diese haben nicht alle ein Interesse an diesem rot-grünen Zwang. Auch die einspurige Verkehrsführung in Richtung Berninaplatz ab der offenen Rennbahn verbessert die Verkehrsführung nicht. Ein Stau ist vorprogrammiert. Zudem gibt es dort eine Buslinie. Es wird nicht lange dauern, bis der öffentliche Verkehr nicht mehr funktioniert. Fährt man weiter hoch und biegt man rechts in die Regensbergstrasse ab, freuen sich die Anwohner bestimmt nicht. Wenn man die Strasse überquert, kann man zudem direkt in ein Quartier mit Schulhäusern fahren. Es kann nicht erstrebenswert sein, dass der Verkehr dort durchgeführt wird. Das Zentrum Oerlikon ist heute sicherlich stark belastet. Mit der Beschränkung wird der Verkehr jedoch ins Quartier verlagert. Wir sprechen von rund 15 000 Verkehrsbewegungen pro Tag. Der Verkehr ist am Vormittag zwischen 7 und 9 Uhr und abends zwischen 16 und 19 Uhr stark. Dazwischen läuft nichts. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Weitere Wortmeldungen:

Hans Jörg Käppeli (SP): Ich verstehe die Aufregung auf der rechten Ratsseite nicht. Ich erinnere mich, wie die Situation vor mehr als 40 Jahren am Stern in Oerlikon aussah. Bei der Haltestelle der Tramlinien 10 und 14 floss der gesamte Nord-Süd-Verkehr durch die Schaffhauserstrasse nach Seebach, Rümlang und Glattbrugg. Eine Nordumfahrung gab es damals noch nicht. Die Traminseln waren sehr schmal, die Trottoirs ebenfalls. Es gab damals dort Läden, zwei Kinos und mein Coiffeur. Dann wurde das heute existierende Verkehrssystem eingeführt. Man wollte vor allem den Durchgangsverkehr um das Zentrum herumführen. Das Zentrum war mit dem Auto aber weiterhin erreichbar. Der gewonnene Platz bei der Tramhaltestelle konnte in grosszügige Fussgängerbereiche und eine anständige Traminsel umgesetzt werden. Es trat kein Lädelerben ein. Es wurde umgebaut, erneuert, neue Läden zogen ein. Es gibt attraktive Läden und Restaurants an diesem Standort. Meines Wissens wurde die Veränderung von keinem Gewerbe beklagt. Ich frage mich, mit welchem Gewerbe die FDP gesprochen hat und warum sich der Gewerbeverein von Seebach eingeschalten hat. Die FDP beklagt, dass die Kunden aus der Agglo nicht mehr zu den Läden am Marktplatz fahren können. Das ist jedoch nach wie vor möglich. Es stehen auch Parkhäuser in der Umgebung zur Verfügung. Wer schon einmal an einem Samstag auf dem Marktplatz war, weiss, dass dort eine grosse Anzahl an Leuten vom vielfältigen Angebot profitiert. Diese Kunden kommen zu Fuss, mit dem Velo, mit Bus, Tram und S-Bahn. Wir sollten weiter an einem attraktiven Zentrum von Oerlikon arbeiten.

Stephan Iten (SVP): Das Postulat verlangt, dass die Tramstrasse vom Durchgangsverkehr befreit werden soll. Es verlangt einen Spurabbau an der Dörflistrasse auf Kosten einer neuen Spur für den Gegenverkehr. Dass die SP und die Grünen das Postulat unterstützen, ist klar. Ihnen reichen bereits die Stichworte «Spurabbau» und «autoarm», um eine Idee zu unterstützen. Worum es im Postulat genau geht, scheint sie nicht zu kümmern. Die Auswirkungen der Änderung wären verheerend. Bei einem Anlass im Hallenstadion ist die Dörflistrasse jeweils komplett überlastet. Bei einem Spurabbau wäre das Chaos vorprogrammiert. Der Stau würde mindestens bis zum Bucheggplatz reichen. Der Rückstau ist bereits heute enorm. Wenn man noch bedenkt, dass die Einfahrt «Hosenbein» auf der Autostrasse stadteinwärts

wegen dem Überlandpark auch noch wegfällt, ist der Verkehrskollaps Alltag. Die Idee wurde nicht zu Ende gedacht. Bei einem persönlichen Gespräch erzählte mir Sven Sobernheim (GLP), dass in der Pizzeria am Sternen Oerlikon wegen der vorbeifahrenden Autos niemand draussen sitzen will. Es wird dort aber auch dann niemand draussen sitzen, wenn kein Auto mehr vorbeifährt, denn der Lärm der Trams und Busse ist viel verheerender. Die beteiligten Parteien verfolgen eine Salamiaktik. Aus autoarm wird eines Tages autofrei. Durch die Änderung würde mehr Such- und Umfahungsverkehr entstehen. Sie ist nicht umweltfreundlich und stellt keine Aufwertung für das Quartier dar. Den Anwohnern um den Sternen Oerlikon wurde bereits der Linksabbieger beim Bahnhof Oerlikon weggenommen. Ich frage mich, wie man zum Bucheggplatz kommen soll, wenn man nicht mehr durch die Tramstrasse fahren darf. Die Anwohner haben bereits heute nur wenige Möglichkeiten. Die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung und des ansässigen Gewerbes wird durch diese drastischen Einschränkungen nicht verbessert. Wir können und wollen dem Postulat nicht zustimmen, wie auch viele Anwohner, die die Petition unterschrieben haben. Wir stehen hinter der Mobilität und der Freiheit jedes einzelnen Bürgers und des Gewerbes. Diese Mobilität und Freiheit wollen wir schützen. Das Postulat hat nichts mit einer Aufwertung zu tun, sondern nur mit einer Schikane des motorisierten Individualverkehrs. Es geht einmal mehr um die Verdrängung des Autos. Dagegen wehren wir uns mit Händen und Füssen.

Matthias Probst (Grüne): Eigentlich zielt der Vorstoss auf eine Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs ab. Normalerweise wären die Grünen in solchen Fällen dagegen. Wir wollten den motorisierten Individualverkehr noch nie umleiten und beschleunigen. Im vorliegenden Vorstoss soll der Durchgangsverkehr flüssiger werden. Der Weg wäre kürzer. Es geht ganz und gar nicht um eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs. Es ist eine Umlagerungsübung. Es soll geprüft werden, ob man eine bessere Durchgangsachse findet, einen geografisch schnelleren Weg zwischen Seebach und Unterstrass. Wenn wir dabei auch das Zentrum Oerlikon vergrössern können, ist das im Übrigen auch eine grosse Chance für das lokale Gewerbe. Rund um den grossen Platz in Oerlikon gibt es attraktive Begegnungszonen. Vorerst geht es aber nur darum, den Verkehr auf eine schnellere Achse umzuleiten. Wir stimmen dem Vorstoss zu, weil es niemanden etwas kostet und ein grosser Mehrwert für das Gewerbe entsteht.

Thomas Kleger (FDP): Die Unterteilung des Durchgangsverkehrs für die Tramstrasse ist entgegen vieler Meinungen keine Aufwertung des Quartiers. Das Gegenteil ist der Fall. Der grösste Teil der Tramstrasse beinhaltet Gewerbe. Es hat auch Wohnungen. Es ist nicht so, dass wir es den Mietern nicht gönnen würden, dass man ihnen eine autoarme Strasse bieten könnte. Mit der Umverteilung des Verkehrs würde der Weg über die Dörflistrasse jedoch zu erheblichem Mehrverkehr für bedeutend mehr Personen und Anwohner führen, als wenn der Weg am bisherigen Ort durchführt. Das haben die Grünen offenbar nicht verstanden. Dazu kommt, dass seit kurzem an der Franklinstrasse eine abklassierte Tempo-30-Zone besteht. Die Regensbergstrasse herrscht seit längerer Zeit ebenfalls Tempo 30. Wenn die Spur nun auf die Dörflistrasse umgeleitet würde, müsste der ganze Verkehr dort hindurchfliessen. Das gäbe eine zusätzliche Verstopfung. Bei einem Konzert oder einem Anlass im Hallenstadion sind beide Spuren voll. Es ist nicht möglich, sich dort einen Gegenverkehr vorzustellen.

Christian Traber (CVP): Unabhängig von Zufahrten und Möglichkeiten, unabhängig davon, und ob man den Perimeter der Fussgänger- oder Begegnungszone um den Sternen Oerlikon aufwerten könnte, ist unsere Fraktion gegen das Postulat. Es ist durchaus richtig, dass der Weg über die Dörflistrasse und Regensbergstrasse am Ende schneller wäre. Wir glauben aber nicht, dass dies für die Anwohner besser ist. Wenn

man eine Abwägung für die Zürich-Nord-Bewohner macht, ist die Tramstrasse die bessere Lösung als der Weg mitten durch ein Wohnquartier. Die Idee ist nicht der richtige Weg. Wir haben viele Fragezeichen und bezweifeln, dass der Verkehr auf diese Art bewältigt werden könnte.

Derek Richter (SVP): *Ein Verkehrskollaps findet nicht nur bei Events im Hallenstadion statt, sondern jeden Tag. Der Verkehr kommt von der Schwamendingerstrasse und fliesst in nördliche Richtung zur Thurgauerstrasse auf der rechten Seite. Auf der linken Seite kann man immerhin noch zur Schaffhauserstrasse. Sven Sobernheim (GLP) möchte, dass am Sternen Oerlikon der Verkehr möglich ist. Gleichzeitig möchte er dort eine Aussenbestuhlung. Er hat hier nicht viel verstanden. Die Marktfahrer kommen jeden Samstag. Es gibt jeden Samstag ein Verkehrschaos. Nicht nur, wenn ein Event stattfindet. Auch der Durchgangsverkehr hat mit dem Fahrverbot am Bahnhof Oerlikon einen schweren Dämpfer erhalten. In der Franklinstrasse ist Tempo 30 vorgeschrieben. Man weiss zwar, wo die Zone beginnt, aber nicht, wo sie aufhört. In der Hofwiesenstrasse wird Tempo 30 nicht aufgehoben. Man weiss nicht, ob man es bis zum Bucheggplatz so beibehalten muss. Die Beschilderung ist absolut inkohärent.*

Markus Merki (GLP): *Matthias Probst (Grüne) hat insofern Recht, als dass es eine Beschleunigung für den motorisierten Individualverkehr geben würde, wenn man ihn an der Dörflistrasse im Gegenverkehr führen würde. Wenn man mit dem Auto von Seebach nach Schwamendingen fährt, gibt es nichts Mühsameres als die Tramstrasse und die zwei Knotenpunkte. Es ist ein unsinniger Umweg, den man sowohl mit dem Auto als auch mit dem Velo fahren muss. Sowohl der Langsamverkehr als auch der motorisierte Individualverkehr würden von der vorgeschlagenen Lösung profitieren. Es gibt Befürchtungen, dass die Kapazität nicht ausreicht und es zu einem Verkehrskollaps kommen würde. Aus meiner Sicht müssten Stephan Iten (SVP) und Derek Richter (SVP) als Verkehrsspezialisten wissen, dass die Kapazität am Knoten dosiert wird und nicht von der Anzahl Fahrspuren. Die Anzahl Fahrspuren ist vor allem auf Autobahnen richtig und vor dem Knoten. An der Tramstrasse entsteht vor dem Lichtsignal Sternen regelmässig eine Kolonne. Mit dem Vorschlag würde eine Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr, für den Veloverkehr und nicht zuletzt für die Gastrobetriebe am Sternen erreicht.*

Das Postulat wird mit 69 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

E i n g ä n g e

An den nachfolgenden Texten werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

3230. 2017/299

**Beschlussantrag der Geschäftsprüfungskommission (GPK) vom 06.09.2017:
Untersuchung zu den Vorkommnissen in der Dienstabteilung Entsorgung &
Recycling im Zusammenhang mit der Erstellung des Logistikzentrums Hagenholz,
Kenntnisnahme der Berichte der GPK und der RPK**

Von der Geschäftsprüfungskommission (GPK) ist am 6. September 2017 folgender Beschlussantrag eingereicht worden:

Die GPK beantragt dem Gemeinderat:

Vom

- Synthesebericht. Untersuchung ERZ. Bau Logistikzentrum Hagenholz der Geschäftsprüfungskommission (GPK) und der Rechnungsprüfungskommission (RPK) vom 26. Juni 2017,
- Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) in Ausübung der gemeinderätlichen Oberaufsicht über den Stadtrat zu den Vorkommnissen in der Dienstabteilung Entsorgung & Recycling Zürich im Zusammenhang mit der Erstellung des Logistikzentrums Hagenholz vom 26. Juni 2017 und
- Mitbericht der Rechnungsprüfungskommission (RPK) zu den finanzpolitischen Aspekten der Untersuchung «Logistikzentrum Hagenholz» zuhanden der Sonderkommission Entsorgung und Recycling Zürich (SoKo ERZ) der Geschäftsprüfungskommission (GPK) betreffend Untersuchung «Logistikzentrum Hagenholz» vom 31. Oktober 2016

wird Kenntnis genommen.

Der Stadtrat wird beauftragt, die in den Berichten enthaltenen Empfehlungen zu prüfen und der GPK in einem Jahr über deren Umsetzung Bericht zu erstatten.

Begründung:

Geschäftsprüfungskommission (GPK) und Rechnungsprüfungskommission (RPK) sind für die Oberaufsicht des Stadtrats zuständig. Beide Kommissionen haben die Vorkommnisse im Zusammenhang mit der Erstellung des Logistikzentrums Hagenholz von Entsorgung & Recycling Zürich (ERZ) untersucht und Berichte dazu erstellt. Die Berichte fassen die Ergebnisse der Untersuchung zu den Vorkommnissen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt zusammen.

Mitteilung an den Stadtrat

3231. 2017/300

Postulat von Stefan Urech (SVP) und Martin Götzl (SVP) vom 06.09.2017: Berücksichtigung der Ergebnisse der Nationalfondsstudie bei der offiziellen Kommunikation zum Projekt «Tagesschule 2025»

Von Stefan Urech (SVP) und Martin Götzl (SVP) ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die offizielle Kommunikation (Internetauftritt, Elterninformationen, Flyer, etc.) bezüglich des Projekts «Tagesschule 2025» per sofort mit den Ergebnissen der Nationalfondsstudie zu den Auswirkungen der Tagesschule in Übereinstimmung gebracht werden kann.

Begründung:

«Mehr Chancengleichheit», «bessere Leistung», «geförderte Integration» und «bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf». Mit diesen Kernargumenten wirbt der Stadtrat für sein Projekt «Tagesschulen 2025». Die ersten drei Argumente wurden aber mit der kürzlich veröffentlichten und unabhängigen Studie eines Nationalfondsprojekts deutlich widerlegt.

Insofern ist es im Sinne der ehrlichen und transparenten Kommunikation gegenüber der Bevölkerung zwingend, dass die Eigenwerbung für das Projekt «Tagesschulen 2025» auf das Argument der «besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf» reduziert wird. Ansonsten werden Versprechen gemacht und Erwartungen geschürt, welche die Tagesschulen gemäss den Resultaten der Nationalfondstudie «nicht erfüllen können».

Mitteilung an den Stadtrat

3232. 2017/301

Postulat von Stefan Urech (SVP) und Thomas Schwendener (SVP) vom 06.09.2017:

Bauvorhaben des Bogensportzentrums Zürich, Realisierung durch eine Umzonung

Von Stefan Urech (SVP) und Thomas Schwendener (SVP) ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das Bauvorhaben des Bogensportzentrums Zürich (BSZZ) durch eine entsprechende Umzonung ermöglicht werden kann.

Begründung:

Das Bogensportzentrum Zürich (BSZZ) ist der älteste Sportverein der Stadt Zürich. Seit längerem platzt das Sportzentrum aus allen Nähten, da das Bogenschiessen insbesondere bei Jugendlichen auf grosses Interesse stösst. Es muss deshalb in unpassenden Lokalisationen trainiert werden, in denen die offiziellen Wettkampfdistanzen nicht geübt werden können. Um den akuten Platzmangel zu beheben, plant das BSZZ den Bau einer fast vollständig privat finanzierten Schützenhalle auf einem brachliegenden Landstück am Waldrand neben dem Schützenhaus Albisgüetli. Die Stadt stellt sich jedoch quer, da dort gemäss Zonenplan zwar offene, aber keine geschlossenen Sporthallen gebaut werden dürfen. Folglich müsste eine Umzonung vorgenommen werden, wie sie der Stadtrat bei seinen eigenen Bauvorhaben öfters beim Gemeinderat beantragt. Es ist unverständlich, dass die Stadt in diesem Fall ein Entgegenkommen verweigert, leistet dieser privat finanzierte Verein doch sehr viel für den Zürcher Jugendsport.

Mitteilung an den Stadtrat

3233. 2017/302

**Postulat von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) vom 06.09.2017:
Erhalt der Sekundarschulstufe A in der Stadt**

Von Stefan Urech (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Erhalt der Sekundarschulstufen «A» in der Stadt Zürich gewährleistet werden kann.

Begründung:

Einst wurden die Zürcher Schülerinnen und Schüler der Oberstufe nach ihrer Leistungsfähigkeit in «Sekundarschule», (später: Sek A) «Realschule», (später Sek B) «Oberschule» (später Sek C) und Sonderklassen eingeteilt. Ein grosser Teil der Sonderschüler wurde in einem ersten Schritt der Durchmischung in die C-Klassen integriert. Bald darauf wurden die B- und C-Klassen miteinander verschmolzen, sodass nur noch die Zuteilungsoptionen Sek A und B übrigblieben.

Neuerdings wird allerdings in einzelnen Zürcher Schulhäusern nur noch in gemischten A/B-Klassen unterrichtet. Als Folge davon sitzen SchülerInnen, die von der Leistungsfähigkeit eines Gymnasialschülers nur minim abweichen und Kinder mit ausgeprägten Konzentrations- und Aufmerksamkeitsstörungen in der selben Klasse. Die Schnellen sind nach 10 Minuten mit den gestellten Aufgaben fertig, während andere noch damit hadern, welches Fach gerade unterrichtet wird. Viele Schülerinnen und Schüler werden dadurch unter- respektive überfordert. Diesem Problem ist auch mit gut gemeinter Binnendifferenzierung nicht wirklich beizukommen. Theoretisch werden zwar Mathematik und Französisch in verschiedenen Niveaus unterrichtet. Allerdings geschieht dies jeweils gleichzeitig bei derselben Lehrperson, die übrigens jede Lektion zum gleichen Lohn doppelt vorbereiten muss und trotz gutem Willen von der Natur der Sache her die teilweise entgegengesetzten Bedürfnisse nicht optimal befriedigen kann.

Die aufgezwungene Durchmischung hat zur Folge, dass eine generelle Nivellierung nach unten stattfindet, wie Vergleiche von Stellwerktests mit ländlichen Zürcher Gemeinden, wo zwischen A- und B-Schülern noch unterschieden wird, zeigen. Ohne eine an der Leistungsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler orientierten Nivellierung der Oberstufe, steht unser erfolgreiches Bildungssystem auf dem Spiel. Die ideologische Gleichmacherei hat den Bogen überspannt, jetzt muss die Handbremse gezogen werden.

Viele Eltern von potentiellen A-Klassenschülern sind mit der Einteilung ihres Kindes in eine gemischte A/B-Klasse nicht glücklich. Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie den Eltern eine echte Wahlmöglichkeit zwischen einer A-Klasse und einer gemischten A/B-Klasse gewährleistet werden kann, damit diese nicht indi-

rekt gezwungen werden, auf eine Privatschule auszuweichen.

Mitteilung an den Stadtrat

3234. 2017/303

**Postulat von Martin Götzl (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 06.09.2017:
Angabe der Nationalität von Straftäterinnen und Straftätern in den
Polizeimeldungen und in der öffentlichen Kommunikation der Stadtpolizei**

Von Martin Götzl (SVP) und Stephan Iten (SVP) ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass in den Polizeimeldungen und der öffentlichen Kommunikation der Stadtpolizei immer die Angabe über die Nationalität von Straftätern/-innen genannt wird. Im Zuge der geplanten Einbürgerungsaktion der Stadt Zürich sind 40'000 Ausländer/-innen brieflich eingeladen worden, sich vor der Verschärfung der Einbürgerungskriterien um einen Schweizer Pass zu bemühen. Es sollen künftig zu den bereits bestehenden Angaben zusätzlich die Herkunft sowie die Nationalität genannt werden, sofern diese Personen während weniger als zehn Jahre das Schweizer Bürgerrecht besitzt.

Begründung:

Die mit Postulat 2015/137 im Jahre 2015 und einer bevorstehenden Weisung eingeführte Nichtnennung von Nationalitäten der Straftätern/-innen ist eine Farce und eine Zensur. Aktuelle Polizeimeldungen der Stadtpolizei Zürich entbehren nebst Informationen zum Strafbestand jeweils vor allem Angaben zur Täterschaft. Die Stadtpolizei Zürich hat dies als erstes Polizeikorps schweizweit eingeführt. Das vermeintliche Ziel der Initianten, ausländische Straftäter/-innen mit Zensur zu schützen, wurde nicht erfüllt. Insbesondere in den sozialen Medien ist ersichtlich, dass die neutral abgefassten Polizeimeldungen der Stadtpolizei sehr häufig Spekulationen hervorrufen, weil diese aktuell nicht vollumfänglich transparent informieren.

Anlässlich einer Fernsehausstrahlung im Rahmen der Sendung «AktENZEICHEN XY ungelöst» vom 09. August 2017 hat sich gar gezeigt, dass die staatliche Zensur mit Verschweigung der Nationalität Fahndungserfolge verhindert. Die öffentliche Empörung über die Zensur vom ZDF war enorm.

Mit einer transparenten und wahrheitsgetreuen Berichterstattung der Polizei soll dies künftig vermieden und die Bevölkerung realitätsgetreu informiert werden. Auch der Polizeibeamtenverband der Stadt Zürich befürwortet die Nennung der Nationalität.

Mitteilung an den Stadtrat

3235. 2017/304

**Postulat von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und
5 Mitunterzeichnenden vom 06.09.2017:
Bessere Erschliessung von Witikon mit einer direkten Busverbindung via Zoo
zum Bahnhof Stettbach**

Von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und 5 Mitunterzeichnenden ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Witikon mit einer direkten Busverbindung via Zoo zum Bahnhof Stettbach besser erschlossen werden kann.

Begründung:

Das zunehmende Verkehrsaufkommen auf der Katzenschwanzstrasse zeigt, dass die Bewohner des Quartiers Witikon verstärkt mittels MIV in die Gebiete von Zürich Nord und das wirtschaftlich aufstrebende Glattal pendeln. Ebenfalls bekannt ist, dass Witikon den niedrigsten Anteil des öffentlichen Verkehrs gemessen am Total der mit MIV und ÖV zurückgelegten Fahrten aller Zürcher Quartiere aufweist.

Eine Direktverbindung nach Stettbach steht den Witikern derzeit nicht zur Verfügung. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Bahnhof Stettbach erreichen will, muss mit Bus und Tram zum Bahnhof Stadelhofen und dort auf die S-Bahn oder mit dem Regionalbus via Fällanden reisen. Während der MIV für diese Verbindung zwischen 15 und 20 Minuten benötigt, führt das ungenügende ÖV-Angebot zu einer Verdoppelung

der Reisezeit auf ca. 30 bis 45 Minuten.

Hinzu kommt, dass das Gebiet Looren – in Witikon westlich der Katzenschwanzstrasse gelegen – eine vom ZVV anerkannte Erschliessungslücke aufweist. Die aktuelle bauliche Entwicklung dieses Gebiets lässt darauf schliessen, dass dort die Einwohnerzahl von 700 auf 1000 wachsen wird. Auch in anderen Gebieten erfährt Witikon derzeit eine starke bauliche Entwicklung, die eine Tangentialverbindung von Witikon zum Bahnhof Stettbach via Zoo zwecks umweltschonender Abwicklung des Verkehrsaufkommens unabdingbar macht.

Um das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu optimieren, ist eine Buslinienführung via Zoo sinnvoll. Dies könnte das Erschliessungsproblem des Zoos entschärfen, die bestehende Verbindung zwischen Zoo und Stettbach noch attraktiver gestalten sowie eine direkte Verbindung zwischen Zoo und Witikon ermöglichen.

Mitteilung an den Stadtrat

3236. 2017/305

Postulat von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 06.09.2017:

Unterteilung der Zweiradparkplätze in Abstellplätze für Motorräder/Roller und Velos

Von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) ist am 6. September 2017 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Unterteilung der Zweiradparkplätze in Abstellplätze für Motorräder und Roller, und separat davon Abstellplätze für Velos eingeführt werden kann. Dabei soll darauf geachtet werden, dass gesamthaft die Anzahl Veloabstellplätze dadurch nicht reduziert wird.

Begründung:

Die Anzahl Motorräder und Roller hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Ausschlaggebend hierfür dürfte die städtische Verkehrsdichte sein sowie die Tatsache, dass es einfacher ist einen Roller als ein Auto zu parkieren. Dies hat zur Folge, dass Motorräder und Roller zusehends Velos von den Zweiradparkplätzen verdrängen. Denn diese stehen sowohl den Velos als auch den Motorrädern und Rollern zu. Hinzu kommt, dass die letztgenannten zwei- bis dreimal so viel Platz als Velos beanspruchen und für die Sicherung Ihres Fahrzeugs auch nicht auf die installierten Veloposten und –abstellbügel angewiesen sind.

Eine Unterteilung der Zweiradparkplätze in die Kategorie Velos und in die Kategorie Motorräder und Roller würde sicherstellen, dass der öffentliche Raum effizient genutzt wird und umweltfreundliche Verkehrsmittel nicht durch umweltbelastende Verkehrsmittel benachteiligt werden.

Mitteilung an den Stadtrat

3237. 2017/306

Interpellation von Johann Widmer (SVP), Dubravko Sinovcic (SVP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 06.09.2017:

Glasfasernetz ewz.zürinet, Angaben zu den vermieteten Fasern, zur Entwicklung des Preisniveaus, den Betriebskosten für das Dienstnetz und den erzielten Einnahmen

Von Johann Widmer (SVP), Dubravko Sinovcic (SVP) und 11 Mitunterzeichnenden ist am 6. September 2017 folgende Interpellation eingereicht worden:

Im den Jahren 2007 und 2012 hat das Stimmvolk dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) gesamthaft über eine Milliarde Franken für den Bau eines flächendeckenden Glasfasernetzes (FttH) in der Stadt Zürich bewilligt. Nun zeigt sich in verschiedenen vergleichbaren Fällen, wie zum Beispiel in Winterthur, dass diese Netze nicht rentieren. Es steht zu befürchten, dass das Glasfasernetz ewz.zürinet das gleiche Schicksal erleiden wird, da es nach dem gleichen Prinzip finanziert und gebaut wurde und einen ähnlich schlechten Kooperationsvertrag mit der Swisscom hat wie Winterthur und andere Schweizer Städte.

Es wurde dem Stimmvolk versprochen, dass man damit rechne, 8 Prozent der Zürcher Haushalte über das Glasfasernetz des ewz anzuschliessen und dass damit ein positives Betriebsergebnis erwirtschaftet werden

könne.

Die SVP war damals schon entschieden dagegen, dass das ewz ein solches Milliardengeschäft umsetze, da zu befürchten ist, dass das Geschäft niemals ohne Verluste betrieben werden könne und die Profis von der Swisscom eindeutig auf Kosten des ewz Erfolg haben werden. Die SVP hat damals schon auf den Umstand hingewiesen, dass der Vertrag zwischen dem ewz und der Swisscom kein guter Vertrag sei und letztlich nur die halbprivate Swisscom profitieren werde.

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

1. Wie viele Fasern konnte das ewz bis heute gesamthaft an die Partner (Provider) vermieten?
 - 1.1. Wie viele Fasern sind heute aktiv und mit einem Kommunikationsdienst (VLAN) an den Provider vermietet?
 - 1.2. Wie viele Fasern sind heute als Faser ohne Dienst an die Provider vermietet?
 - 1.3. Wie viele Fasern hat die Swisscom aktiviert?
2. Wie hat sich das Preisniveau der Glasfasern in den letzten 5 Jahren verändert?
 - 2.1. Wie hat sich das Preisniveau der Glasfasern mit und ohne Dienste des ewz (VLAN) entwickelt?
3. Welche Betriebskosten sind jährlich für das Dienstnetz (Betrieb und Unterhalt) ausgegeben worden?
4. Welche gesamten Einnahmen erzielt das ewz mit dem Verkauf von Telekommunikationsdiensten auf dem FttH Netz?
5. Wie viele Male wurde die Dienstplattform für die Bereitstellung von VLANs an die Provider bereits umgebaut? Welche Lebensdauer hat diese Plattform? Welche Revisionskosten fallen jährlich an?
6. Was ist vorgesehen für den Fall, dass das ewz-zürinet ein Defizit einführt? Wie soll dieses Defizit gedeckt werden?

Mitteilung an den Stadtrat

Der Beschlussantrag, die sechs Postulate und die Interpellation werden auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

3238. 2017/307

Dringliche Schriftliche Anfrage von Andrea Leitner Verhoeven (AL) und 30 Mitunterzeichnenden vom 06.09.2017: Sozialräumliche Studie für das Gebiet Rosengarten-Buchegg, Gründe für die Nichtveröffentlichung der Studie

Von Andrea Leitner (AL) und 30 Mitunterzeichnenden ist am 6. September 2017 folgende Dringliche Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Stadtentwicklung Zürich hat eine Sozialräumliche Studie für das Gebiet Rosengarten-Buchegg erstellen lassen. Auf die Studie ist an diversen Veranstaltungen hingewiesen worden (so zum Beispiel an einer Veranstaltung des Zawonet im Cabaret Voltaire am 25.2. 2015 oder zuletzt am Rande des Interdisziplinären Panelgesprächs Rosengartentunnel & -tram vom 31.8.2017 des Quartiervereins Wipkingen). Leider scheint die Studie auch heute noch nicht öffentlich verfügbar zu sein. Im Zusammenhang mit dem Projekt Rosengartentram & Rosengartentunnel ist die Frage der potentiellen Verdrängung der ansässigen Bevölkerung von erheblicher Bedeutung, weshalb ein eminentes Interesse an dieser Studie besteht. Ich bitte deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Trifft es zu, dass die Studie Sozialräumliche Studie Rosengarten-Buchegg bisher nicht öffentlich verfügbar gemacht worden ist?
2. Wenn Nein: Bitte um Angabe der Bezugsmöglichkeit.
3. Wenn Ja: Wieso ist das so?
4. Bitte um Zustellung der Studie oder um Angabe der Gründe, warum dieses für die öffentliche Meinungsbildung zum Rosengartentunnel wichtige Dokument im Rahmen des Gesetzes über die Information und den Datenschutz nicht herausgegeben werden kann.
5. Bitte um Angabe der Gründe für die Erteilung des Auftrags.

Mitteilung an den Stadtrat

3239. 2017/308

Schriftliche Anfrage von Stefan Urech (SVP) und Reto Vogelbacher (CVP) vom 06.09.2017:

Zuteilung der Kinder in die Kindergärten und die Schulen durch die Schulpflegen, Entwicklung der Anzahl der Zuteilungs- und Wiedererwägungsgesuche sowie Möglichkeiten für alternative Zuteilungsmechanismen

Von Stefan Urech (SVP) und Reto Vogelbacher (CVP) ist am 6. September 2017 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In der Stadt Zürich entscheiden die Schulpflegen, in welches Schulhaus und in welche Klasse Kindergärtner und Primar- und Sekundarschüler für das kommende Schuljahr zugeteilt werden. Eltern haben diesbezüglich kein Mitbestimmungsrecht.

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

1. Wie viele Zuteilungsgesuche (für bestimmte Kindergärten, Primar- / Sekundarschule oder Klassen) von Erziehungsberechtigten trafen in den letzten fünf Jahren in den stadtzürcher Schulpflegen ein (als aggregierte Daten für alle Schulkreise)? Wie sah im Vergleich dazu die Situation im Jahr 2005 aus? Bitte Zuteilungsgesuche bezüglich Tagesschulen separat auflisten.
2. Wie viele Wiedererwägungsgesuche, Einsprachen oder Rekurse wurden in Bezug auf ausgesprochene Kindergarten-, Schulhaus- oder Klassenzuteilungen in den letzten fünf Jahren eingereicht (ebenfalls ausgewiesen für die einzelnen Kreise)? Wie sah im Vergleich dazu die Situation im Jahr 2005 aus? Bitte Wiedererwägungsgesuche, Einsprachen oder Rekurse bezüglich Tagesschulen separat auflisten.
3. In wie vielen dieser Fälle wurde nach Beurteilung des Gesuchs oder der Wiedererwägung/Einsprache dem Wunsch der Eltern stattgegeben?
4. Wie hoch schätzt der Stadtrat die durchschnittlichen Kosten pro Gesuch resp. Wiedererwägung/Einsprache für die Staatskasse (personeller und administrativer Aufwand)? Wie beurteilt der Stadtrat diese Kosten?
5. Erscheint es dem Stadtrat angezeigt, alternative Zuteilungsmechanismen mit mehr Elternmitwirkung zu prüfen?

Mitteilung an den Stadtrat

3240. 2017/309

Schriftliche Anfrage von Elisabeth Liebi (SVP) und Martin Götzl (SVP) vom 06.09.2017:

Aufhebung des Handyverbots an der Volksschule, Zuständigkeit für diesen Entscheid und Gründe für die Aufhebung des Verbots sowie mögliche Massnahmen zur Unterbindung von unerwünschten Nebenerscheinungen

Von Elisabeth Liebi (SVP) und Martin Götzl (SVP) ist am 6. September 2017 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Am 18. August 2017, wenige Tage vor dem Schulbeginn der Volksschule, berichteten Medien über die Aufhebung des Handyverbots an stadtzürcher Volksschulen. In den Medienberichten werden von Mitarbeitern des Volksschulamtes entsprechende Argumente genannt. So zum Beispiel, dass mit einem Handy fotografiert, Tonaufnahmen gemacht, gerechnet oder Vokabeln gelernt werden könne.

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

1. Auf welcher Stufe des zuständigen Schul- und Sportdepartementes wurde dieser Entscheid gefasst und kommuniziert?
2. Wie waren die rund 2'000 Lehrerinnen und Lehrer in diese Entscheidungsfindung involviert?
3. Was verspricht sich der Stadtrat durch diese angeordnete Massnahme?
4. Weshalb überlässt der Stadtrat eine solche Entscheidung nicht individuell jedem Lehrer/-in, ohne diese breit in der Öffentlichkeit zu kommunizieren? Das gewählte Vorgehen löst letztendlich nur eine Botschaft über unerwünschte Erwartungen und Reaktionen im Schulunterricht aus. Bereits bisher war es

- so, dass ein Lehrer in seinem Schulzimmer für die Erreichung der Leistungsziele verantwortlich war und, sofern erwünscht, einen Handy-Einsatz anordnen kann. Dies lässt sich bei einigen Klassen sicher zielführend umsetzen. Bei vielen Klassen hingegen können und werden sich beträchtliche und unerwünschte Leistungs- und Aufmerksamkeitsdefizite einstellen.
5. Welche Massnahmen hat der Stadtrat in Aussicht gestellt, wenn die Lockerung des Handyverbotes vor allem unerwünschte Nebenerscheinungen hervorruft und die Lehrerschaft diese unterbinden muss?
 6. In welchen städtischen Volksschulhäusern kann die Lehrerschaft für allenfalls erwünschte und / oder erforderliche EDV-Kompetenzziele nicht auf mindestens zwei EDV-Zimmer und / oder auf zwei Sätze iPads zurückgreifen, um diese im Rahmen der offiziellen Leistungsziele einsetzen zu können? Sofern es Schulhäuser gibt, welche nicht auf diese Ressourcen zurückgreifen können, welche sind dies und weshalb verfügen diese nicht über diese Ressourcen?
 7. Ist nach Ansicht des Stadtrates das Leistungsniveau in den Stadtzürcher Schulen derart gut, dass für diese Anordnung unbekanntem Ausgangs sich die Stadtzürcher Schulen für dieses Wagnis eignen? In diesem Zusammenhang bitten wir um eine detaillierte Auflistung folgender Kennwerte mit Unterteilung nach Unterstufe, Mittelstufe und Oberstufe:
 - a. Wie viele Schüler/-innen besuchten per Schulbeginn am 22. August 2016 die Stadtzürcher Volksschulen?
 - b. Wie viele Schüler/-innen waren infolge Leistungs- und Aufmerksamkeitschwächen von zusätzlichen Schulangeboten ausserhalb des ordentlichen Schulunterrichtes betroffen (Stützkurse, pädagogische Sonderangebote, usw.)?
 - c. Wie viele Übertritte von der Mittelstufe in die Oberstufe waren zu verzeichnen?
 - d. Wie viele von den unter Frage 7c erwähnten Übertritten konnten die Oberstufe mit einer Sek. A-Klasse weiterführen?
 - e. Wie viele von den unter Frage 7c erwähnten Übertritten konnten die Oberstufe mit einer Sek. B-Klasse weiterführen?
 8. Abgestützt auf welche Leistungsziele müssen Schüler/-innen in der Schule Fotoaufnahmen machen können?
 9. Abgestützt auf welche Leistungsziele müssen Schüler/-innen in der Schule Tonaufnahmen machen können?
 10. Wie beurteilt der Stadtrat in Anbetracht des Datenschutzes Bild- und Tonaufnahmen an der Schule, welche einzelne Schüler/-innen anschliessend nicht wollen und sich dadurch gar belästigt fühlen?
 11. In weitgehend allen Berufsschulen sind Handys für Rechenaufgaben nicht zugelassen. Dies gilt auch für die folgenden Qualifikationsverfahren. Hierfür wird ein konventioneller Taschenrechner benutzt. Auf Handys können Lösungen gespeichert werden und sein. Ist dem Stadtrat bewusst, dass er mit seiner Lockerung des Handyverbotes sowohl den Berufsschulen wie auch der Berufswelt einen Bärendienst erweist, der nur mit sehr viel Aufwand und teilweisem Unverständnis wieder ausgeglichen werden kann?
 12. Abgestützt auf den Einstieg in die Berufs- / Erwachsenenwelt: Ist sich der Stadtrat bewusst, dass häufig Schüler/-innen aus städtischen Schulen einen schwereren Stand haben, in der Berufswelt Fuss fassen zu können, als jene von ländlichen Schulen? Ist dies auf die selbstbestimmenden Sozialkompetenzen, die sie in den Volksschulen vermittelt erhalten haben, zurückzuführen? Wenn ja, was wird der Stadtrat dagegen tun?

Mitteilung an den Stadtrat

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

3241. 2016/124

SK FD, Ersatzwahl eines Mitglieds anstelle des zurückgetretenen Martin Luchsinger (GLP) für den Rest der Amtsdauer 2016–2018

Es wird per 8. September 2017 gewählt (Beschluss des Büros vom 4. September 2017):

Corina Gredig (GLP)

Mitteilung an den Stadtrat und an die Gewählte

3242. 2017/131

**Schriftliche Anfrage von Gabriele Kisker (Grüne) vom 10.05.2017:
Baumfällaktion beim General-Guisan-Quai, Angaben zum schadenverursachenden Pilz, zur Baumpflege, zum Gartendenkmalschutz, zum Ablauf der Fällaktion und zu den geplanten Baumscheiben**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 628 vom 23. August 2017).

3243. 2017/132

**Schriftliche Anfrage der AL-Fraktion vom 10.05.2017:
Polizeikontrollen anlässlich der nicht angemeldeten Demonstration am Frauentag, Ermessensspielraum und Gründe für die nachträglich zugestellten Verzeigungsvorbehalte**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 627 vom 23. August 2017).

3244. 2017/146

**Schriftliche Anfrage von Roberto Bertozzi (SVP) und Dubravko Sinovcic (SVP) vom 17.05.2017:
Besetzung der Liegenschaft «Othmar-Schoeck-Haus» in Wollishofen, Angaben zu den Besitzverhältnissen, zu den möglichen Erwerbsabsichten der Stadt sowie zu den Beschwerden als Folge der Besetzung**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 630 vom 23. August 2017).

3245. 2017/147

**Schriftliche Anfrage von Walter Anken (SVP) und Samuel Balsiger (SVP) vom 17.05.2017:
Terrorgefahr in der Stadt, Einschätzung der Gefahr und Notwendigkeit zur Ausarbeitung eines Sicherheitskonzepts**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 626 vom 23. August 2017).

3246. 2017/171

**Schriftliche Anfrage von Dorothea Frei (SP) und Alan David Sangines (SP) vom 07.06.2017:
Berufliche Grundbildung der Stadt, Ausbildungserfolg in den einzelnen Bereichen sowie präventive und unterstützende Massnahmen für leistungsschwache Lernende und zur Verhinderung von Ausbildungsabbrüchen**

Der Stadtrat beantwortet die Schriftliche Anfrage (STRB 625 vom 23. August 2017).

Nächste Sitzung: 13. September 2017, 17 Uhr.