



Substanzielles Protokoll 169. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Donnerstag, 11. Dezember 2025, 17.00 Uhr bis 19.25 Uhr, im Rathaus Hard
in Zürich-Aussersihl

Vorsitz: Präsident Christian Huser (FDP)

Beschlussprotokoll: Sekretariat Angelica Eichenberger (SP)

Substanzielles Protokoll: Lea Schubarth

Anwesend: 123 Mitglieder

Abwesend: Patrik Brunner (FDP), Sebastian Zopfi (SVP)

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

- | | | | |
|-----|------------|---|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 7. | 2025/391 | Weisung vom 10.09.2025:
Finanzverwaltung, Budgetvorlage 2026 (Detailbudgets und
Globalbudgets), Kapitalaufnahmen 2026; Globalbudget-
verordnung (GBVO), Teilrevision | STR |
| 14. | 2025/573 E | Postulat von Tanja Maag (AL) und Dr. Jonas Keller (SP) vom
03.12.2025:
Verlängerung der Ausbildungszeit für das Fahrpersonal von
Tram und Bus | VIB |

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Der Ratspräsident stellt den Ordnungsantrag auf Kürzung der Redezeit gemäss Art. 196 Abs. 2 GeschO GR.

Dem Ordnungsantrag wird stillschweigend zugestimmt.

Geschäfte

5539. 2025/391

Weisung vom 10.09.2025:

Finanzverwaltung, Budgetvorlage 2026 (Detailbudgets und Globalbudgets), Kapitalaufnahmen 2026; Globalbudgetverordnung (GBVO), Teilrevision

Die Budgetberatung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 168, Beschluss-Nr. 5539/2025).

Beschlüsse:

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
--

Antrag 059.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Benedikt Gerth (Die Mitte): Das Stellenwachstum der Stadt hat exponentiell zugenommen. Ich beziehe mich auf die Worte von STR Daniel Leupi, der uns gestern im Rat, aber auch in der Presse ermahnt hat, man müsse effizienter werden und viel einsparen. Genügend Geld für eine Steuersenkung sei nicht unbedingt vorhanden. Wir sehen das anders. Wenn man aber auf Effizienz und Sparen pocht, könnte man hier ansetzen und auf diese beiden Stellen im Administrativbereich verzichten. Die Begründung ist teils plausibel: In den letzten Jahren haben administrative Human-Resources-Aufgaben und auch neue Themen, zum Beispiel der Mobilitätsbeitrag, neue Fringe Benefits und IT-Programme wie das Zeiterfassungstool stark zugenommen. Dafür werden temporär zusätzliche Ressourcen benötigt. Die Die Mitte/EVP-Fraktion wehrt sich gegen das Schaffen fixer Stellen, wenn diese nur temporär benötigt werden. Sie werden erfahrungsgemäss nie mehr abgebaut. Der Stadtrat bringt immer wieder gute Ideen. Trotzdem wird gegen die Schaffung der zwei Stellen. Das Tiefbauamt sollte effizienter werden.

Felix Moser (Grüne): Die Kommissionsmehrheit sieht es anders. Der administrative Bereich des Tiefbauamts bearbeitet nicht nur temporäre, sondern auch nachhaltige und fortwährende Projekte. Es gibt immer mehr Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen. Diese sind hoffentlich nicht nur temporär. Es gibt aufgrund rechtlicher und anderer

Anforderungen immer mehr Human-Resources-Aufgaben. Hinzu kommen mehr Rechtsgeschäfts- und Missionshaftpflichtfälle, weil immer mehr Strassen und andere Projekte gebaut werden. Die Projektleitungen sind in diesem Bereich ausgelastet. Wer hier kürzt, gefährdet alles, was eigentlich schnell vorangetrieben werden sollte.

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

STR Simone Brander: *Das Tiefbauamt hat sich für die kommenden Jahre viel vorgenommen. Grosse und wichtige Vorhaben sind in Planung: Brücken, der Velovorzugsroutenausbau, Quartierblöcke, das Projekt Stadtraum Hauptbahnhof 2050 und viele weitere. Dafür brauchen wir kompetente Leute, nicht nur in der Führung oder mit fachlicher Expertise, sondern auch auf der Unterstützungsebene. Die beiden Stellen in der Administration sind sehr wichtig, um die Fachbereiche zu entlasten. Das betrifft einerseits den Rechtsdienst: Bei Strassenbauprojekten ist die Anzahl Rechtsmittelverfahren weiterhin hoch. Der Entscheid zur Mobilitätsinitiative am 30. November 2026 lässt erahnen, dass es in Zukunft nicht weniger sein werden. Die andere Stelle entlastet diverse Projektleiter*innen, indem sie Administrativaufgaben übernimmt. So können sie effizienter arbeiten. Eine funktionierende Administration ist der Motor einer Organisation.*

S. 277	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	3010 00 000	Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
059.	Antrag Stadtrat			40 676 300 Mehrheit 168 000 N	Felix Moser (Grüne) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Florian Utz (SP)
		200 000		40 644 300 Minderheit	Markus Haselbach (Die Mitte) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Johann Widmer (SVP)
		Begründung: Verzicht auf Schaffung von 2 Stellen im administrativen Bereich			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 060.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Anna Graff (SP): *Die Mehrheit beantragt die Schaffung einer zusätzlichen Stelle im Tiefbauamt, um die Umsetzung von Verbesserungen der Verkehrssicherheit an Verkehrsknoten zu beschleunigen. Ich habe gestern die Motivation für diese zwei Anträge erläutert: An Knoten geschehen viele Velounfälle. Viele Knoten werden von unsicheren Velofahrenden als so gefährlich wahrgenommen, dass sie in der Stadt Zürich nicht mit dem Velo unterwegs sein können. Um diese Situation nachhaltig zu verbessern, müssen sich das Veloexpress-Team der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und das Tiefbauamt*

vermehrt auf Verkehrsknoten konzentrieren. Bei Strassenbauprojekten wird der Projektperimeter wegen Kapazitätsmangels oft auf Strecken beschränkt, obwohl die Ausdehnung auf die angrenzenden Knoten Sinn machen würde. Mit dieser zusätzlichen Stelle wollen wir ermöglichen, dass Verkehrsknoten vermehrt in Strassenbauprojekte einbezogen werden, um die Veloverkehrssicherheit zu verbessern. Neben der Unterstützung der Projektierung wäre auch eine Beratung bei der Umsetzung der gestern genannten Postulate zur konsequenten Führung von Velostreifen am rechten Fahrbahnrand und von indirekten Linksabbiegern denkbar. Ausserdem könnte diese Stelle Variantenstudien durchführen, damit bei einer Ausschreibung für die Planung schon velofreundliche Konzepte vorliegen. Ich möchte rückwirkend auf das Argument der GLP von gestern reagieren: Es geht zwar auch, aber nicht nur um die Umsetzung des Vorzugsroutennetzes: Es geht auch um weitere Verkehrsknoten, an denen Velofahrende gefährdet sind.

Johann Widmer (SVP): Dieser Antrag gleicht eigentlich dem Antrag 053. Die Minderheit folgt in diesem Fall dem Stadtrat. Die Begründung ist dieselbe: Die zusätzliche Stelle finden wir nicht nötig. Als Velofahrer stelle ich an diesen Knoten immer wieder fest, dass andere Velofahrer an mir vorbeiflitzen, während ich brav anhalte. Die grösste Gefahr an Verkehrsknoten kommt von solchen Missachtungen der Verkehrssignalisation. Wir brauchen keine neue Stelle, sondern eine Umerziehung der Velofahrenden.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Wenn Anna Graff (SP) mein halbes Votum relativiert, wiederhole ich, was ich gestern gesagt habe. Die Vorsteherin des Tiefbauamts hat uns immer wieder erklärt, dass die Velovorzugsrouten bereit zur Umsetzung seien. Es scheitere nur an den Rechtsmittelverfahren. Dementsprechend braucht es keine weiteren Ressourcen. Viel interessanter ist aber: Die SP hat in der Beratung des Geschäfts gefragt, ob ein Fachspezialist für Knotenplanung in der DAV oder im Tiefbauamt angesiedelt sein müsste. Laut Stadtrat wäre es die DAV. Die SP hat gesagt, es brauche beides.

Stephan Iten (SVP): Genau wegen dieser Probleme habt ihr damals ein Veloexpress-Team gefordert. Der Stadtrat hat gesagt, es brauche die Stellen nicht, aber ihr wollt sie ihm aufzwingen. Nach SP-Logik müssten wir ein Präventionsprogramm aufziehen, das Unfälle durch Velofahrende verhindert, die sich nicht an Verkehrsregeln halten. Mich interessiert, welcher Genosse gerade arbeitslos ist, wem wollt ihr die Stelle vermitteln?

S. 277	35 3515 3010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT				
		Tiefbauamt				
		Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
060.	Antrag Stadtrat			40 676 300	Minderheit	Johann Widmer (SVP)
				168 000 N		Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pérparim Avdili (FDP)
			130 000	40 974 300	Mehrheit	Florian Utz (SP) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Felix Moser (Grüne)
					Enthaltung	Markus Haselbach (Die Mitte)
		Begründung: Eine zusätzliche Stelle, um die Umsetzung von Verbesserungen der Verkehrssicherheit an Knoten zu beschleunigen, da Kreuzungen oft vom Projektierungsperimeter wichtiger Verkehrsprojekte ausgenommen sind				

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 061.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP) beantragt für den Antrag der Mehrheit neu eine Kürzung um 150 000 Franken: Gemäss Antwort in der Budgetberatung waren für den Dialogprozess Zukunft Rosengarten 300 000 Franken vorgesehen. In der letzten Runde hat es geheissen, das stimme nicht. Darum kürzen wir den Betrag auf 150 000 Franken. Der Antrag wird angepasst. Bei einem Mitwirkungsprozess ist es wichtig, dass es einen Dialog gibt. Dafür braucht es Dialogpartner. Wir wissen schon lange, dass die Automobilverbände ausgestiegen sind. Wir wissen seit gestern, dass auch die Interessensgemeinschaft (IG) Westtangente und der Quartierverein ausgestiegen sind. Somit bleiben der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die Stadtverwaltung. Das ist nur noch eine Pseudomitwirkung. Diese braucht es nicht, weil die Motion alles vorgibt, was man machen muss.

Felix Moser (Grüne): Es gibt durchaus noch Dinge zu besprechen. Der Rosengarten ist ein langfristiges Infrastrukturthema, bei dem man nicht fortfahren kann, ohne die Bevölkerung einzubeziehen. Der Tunnel ist nach wie vor im kantonalen Richtplan enthalten. Die Debatte ist noch lange nicht vorbei. Es gibt Fragen zu klären. Was wollen die Anwohnenden und die Quartiere? Welche Varianten sind städtebaulich verträglich und mehrheitsfähig? Wenn wir den Prozess jetzt abbrechen, fehlen wichtige Grundlagen ohne abgestützte Varianten. Das ist weder effizient noch verantwortungsvoll. Der Dialogprozess soll darum im Budget bleiben und im nächsten Jahr weitergeführt werden.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Ich wünsche mir, dass es am Rosengarten weitergeht und eine stadtverträgliche Lösung zustande kommt. Einen Dialogprozess durchzuführen, der bloss Formsache ist und keinen Dialog fördert, verzögert das nur weiter. Das ist nicht in unserem Sinn und nicht im Sinn der betroffenen Bevölkerung.

Stephan Iten (SVP): Auch 150 000 Franken für einen Dialogprozess finde ich teuer. Werden dort ein Apéro vom Sprüngli und der beste Champagner serviert? Ich frage mich auch, wie diese Dialogprozesse ablaufen. Ich habe schon mehreren beigewohnt. Im Dialogprozess werden nur die Ideen aufgenommen, die der Stadtverwaltung und dem Stadtrat genehm sind. Alle anderen werden ignoriert. Bei der Echogruppe zum Masterplan HB/Central oder zur Bellerivestrasse wurden die kritischen Meinungen nicht angehört oder aufgenommen, sondern direkt niedergeschmettert. Die Meinung des Stadtrats ist gemacht. Darum sehen wir den Sinn eines Dialogprozesses nicht. Er ist überflüssig. Das Geld können wir uns sparen und den Champagner im Schrank lassen.

Martina Zürcher (FDP): Der Unterschied zu anderen Dialogprozessen ist, dass dieser seit 60 Jahren läuft. So lange diskutiert man bereits über den Rosengarten. Es gibt kein Interesse der Bevölkerung oder von Gruppen, das nicht bekannt wäre. Das kann man in unzähligen Berichten nachlesen. Einen weiteren Dialogprozess braucht es nicht.

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

STR Simone Brander: Ich danke der Kommissionsmehrheit, dass sie den ursprünglichen Antrag reduziert hat. Der Antrag auf Streichung der 300 000 Franken hätte einen vollständigen Planungsstopp am Rosengarten zur Folge gehabt. Das wäre das Gegenteil dessen, was der Gemeinderat letzten Monat mit der Fristverlängerung der Motion beschlossen hat. Die Mehrheit wollte, dass wir mit der Umgestaltung zu einer stadtverträglichen Achse weitermachen. Genau diese fachlichen Arbeiten würden wir mit dem gekürzten Antrag weiterführen. Persönlich bedauere ich den Unterbruch des Dialogprozesses. Es haben viele Vorbereitungen stattgefunden. Wir wären eigentlich bereit, den nächsten Schritt zu gehen. Ich bin überzeugt, dass es das richtige Vorgehen im Fall der Rosengartenstrasse wäre. Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben. Es wird zu einem späteren Zeitpunkt wichtig sein, alle Stakeholder*innen wieder in den Prozess einzubinden. Wir müssen schauen, ob und wie wir das dann aufgleisen können. Der Unterbruch stellt keinen vollständigen Halt beim Zukunftsprozess Rosengarten dar, bloss einen anderen Weg als geplant. Mir wäre es lieber, wir würden beim Budgetvorschlag des Stadtrats bleiben. Ich bin aber froh, wenn wir auf der fachlichen Ebene weiterarbeiten können. Wenn es also sein muss, bleibt es bei der Reduktion auf 150 000 Franken.

S. 279	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	3132 00 000	Honorare externe Beratungen, Gutachten, Fachexpertisen usw.			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
061.	Antrag Stadtrat			7 122 400	Minderheit
		150 000		6 972 400	Mehrheit
					Felix Moser (Grüne) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP) Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsident Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Tanja Maag (AL), Johann Widmer (SVP)
		Begründung: Verzicht auf Dialogprozess Zukunft Rosengarten			

Sven Sobernheim (GLP) beantragt für den Antrag der Mehrheit neu eine Kürzung um 150 000 Franken.

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 67 gegen 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 062.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Es gibt verschiedene Meinungen im Rat, ob und wie viele Autos es in Zukunft in dieser Stadt geben soll. Unbestritten ist aber, dass Taxis auch in Zukunft noch Autos sein werden. Es ist daher wichtig, dass wir auch im Bereich der Taxis die Energiewende hin zu Netto-Null schaffen. Im Elektromobilitätskonzept des Stadt-

rats sind E-Taxis als Massnahme M7 enthalten. Diese wird vom Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) hinausgezögert, obwohl es eine der einfachsten und sinnvollsten Massnahmen im Hinblick auf Netto-Null wäre. Aktuell hat die Verzögerung einfach zur Folge, dass alle Taxifahrenden sich Hybridautos kaufen, was ungefähr die dümmste aller Technologien ist, da man zwei Motoren und zwei kleine Tanks spazieren fährt. Geben Sie sich einen Ruck und tun Sie endlich etwas für die Elektromobilität in Zürich.

Florian Utz (SP): Drei Anträge vorher hat uns Sven Sobernheim (GLP) zu Unrecht vorgeworfen, dass wir mehr Geld beantragten, als der Stadtrat wollte. Wir hatten gefragt, ob eine Stelle in der Dienstabteilung Verkehr (DAV) oder im TED sinnvoll sei. Die DAV hat geantwortet, dass es bei ihr sinnvoll sei. Interessanterweise habt ihr den Antrag abgelehnt. Beim jetzigen Antrag argumentiert der Stadtrat, dass er nicht mehr Geld brauche. Die Konzepte seien in Planung. Wir vertrauen darauf, dass der Stadtrat das Richtige macht. Darum sprechen wir nicht mehr Geld als der Stadtrat verlangt.

Weitere Wortmeldungen:

Tanja Maag (AL): Bei dem neuen Konzept, das ihr verlangt, geht es weniger um das Geld und mehr um ein Konzept eines Konzepts. Wohl niemand glaubt daran, dass ein Konzept eines Konzepts den Vorgang in irgendeiner Art und Weise beschleunigt.

Johann Widmer (SVP): Wir sehen es so wie die Mehrheit. Das ist eine private Sache. Das Taxigewerbe ist privat. Warum muss der Staat ein Konzept für Elektrotaxis erstellen? Wenn ein Taxiunternehmen das Gefühl hat, dass das die richtige ökonomische Entscheidung sei, wird es sich dafür entscheiden. Es gibt bereits Elektrotaxis und -schulungsfahrzeuge. Das ist nichts Bahnbrechendes. Uns erschliesst sich nicht, warum die Liberalen fordern, dass der Staat sich einmischen soll. Das ist nicht sehr sinnvoll.

Sven Sobernheim (GLP): Das Taxiwesen ist staatlich reguliert. Die Taxiabstellplätze beim Hauptbahnhof befinden sich auf öffentlichem Grund. Wenn du das Taxigewerbe ausschliesslich privat organisieren willst, wird es keine Taxis mehr in der Stadt geben.

S. 279	35 3515 3132 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Honorare externe Beratungen, Gutachten, Fachexpertisen usw.				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
062.	Antrag Stadtrat				7 122 400	Mehrheit
				200 000	7 322 400	Minderheit
		Begründung:	Erarbeitung Konzept Elektrotaxis (Massnahme M7 Elektromobilitätskonzept)			
			Florian Utz (SP) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Johann Widmer (SVP)			
			Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Felix Moser (Grüne)			

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 68 gegen 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 063.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Florian Utz (SP): Hier geht es um etwas mit einem direkten Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger: zusätzliche Veloabstellplätze. Wer Velo fährt, erlebt immer wieder, dass man das Velo abstellen will, aber weit und breit kein sicherer Ort in Sicht ist. Es gibt leider zu wenige sichere Veloabstellplätze mit Bügeln, obwohl in den letzten Jahren einige zusätzliche entstanden sind. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) ist auf einem guten Weg. Es könnte schneller gehen, aber die Richtung stimmt. Ein schnelleres Tempo wollen wir mit diesem Antrag einfordern. Wir rennen damit offene Türen ein, das TED ist keineswegs untätig. Gleichzeitig wäre es schön, könnte der Gemeinderat den Auftrag erteilen, hier schneller vorwärtzumachen. Die Nachfrage ist offensichtlich vorhanden. Ihr soll ein angemessenes Angebot gegenübergestellt werden. Es wäre schade, wenn sich am Antrag der Fahne nichts ändert. Damit schützt die AL Parkplätze für Porsches von der Goldküste, statt Parkplätze für Velofahrer*innen zu schaffen.

Sven Sobernheim (GLP): Für das Jahr 2026 sind 500 neue Veloabstellplätze geplant. Im Jahr 2025 wurden 509 neue Veloabstellplätze realisiert. 500 ist eine sinnvolle und realistische Grösse. Das Schöne am Velo ist, dass es auch ausserhalb von Abstellplätzen parkiert werden darf: überall, wo 1,50 Meter auf dem Trottoir frei sind. Beim Velo ist diese Praxis im Gegensatz zum Gewerbe unbestritten. Daher ist der Druck nicht so hoch wie Florian Utz (SP) beschreibt, ausser vielleicht rund um den Hauptbahnhof.

Weitere Wortmeldungen:

Tanja Maag (AL): Wir sind eine Partei von der Strasse und möchten wildparkieren.

Florian Utz (SP): Die vielen Velodiebe in dieser Stadt finden wildparkieren auch toll.

Stephan Iten (SVP): Ich verweise auf das Protokoll des Vorjahres. Um zu untermauern, dass Parkplätze auf privaten Grund gehörten, zitiert Markus Knauss (Grüne) immer die Parkplatzverordnung im neuen Planungs- und Baugesetz. Das betrifft auch die Veloabstellplätze, auch sie gehören auf privaten Grund. Der Stadtrat sagt, die Stadt sei nicht verantwortlich dafür, auf öffentlichem Grund Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Somit verstehe ich nicht, was dieser Antrag soll. Florian Utz (SP), habt ihr nicht letztes Jahr 500 Abstellplätze gefordert? Wieso sind es nun 250 Abstellplätze, seid ihr auf Sparkurs?

S. 279	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	3141 00 000	Unterhalt Strassen und Verkehrswege			
		Verbesserung	Verschlechte- rung	Betrag	Stimmen
063.	Antrag Stadtrat			21 830 400 Mehrheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Tanja Maag (AL), Johann Widmer (SVP)

275 000 22 105 400 Minderheit Florian Utz (SP) Referat,
Dr. Florian Blättler (SP),
Lara Can (SP), Leah Heuri
(SP), Felix Moser (Grüne)

Begründung: Schaffung von 250 zusätzlichen Veloparkplätzen

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 66 gegen 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 064.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Das Pilotquartier Netto-Null soll testen, wie die Stadt den Weg zu Netto-Null gehen kann oder soll. Dabei muss auch die Elektromobilität berücksichtigt werden. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement hat das bei der Vorstellung des Elektromobilitätskonzepts selbst festgehalten. Ebenfalls hat das Departement darauf hingewiesen, dass im Pilotquartier Netto-Null Elektro-Ladestationen erstellt werden sollen. Der Bedarf soll geprüft werden. Es gibt aber noch etwas Effizienteres als reine Elektromobilität: geteilte Elektromobilität. Darum wollen wir mit diesem Antrag Carsharing im Pilotquartier Netto-Null ermöglichen. Ich weise darauf hin, dass der Stadtrat heute Morgen in einer Medienmitteilung gesagt hat, dass es im Netto-Null-Quartier 28 Ladestationen geben soll. Darauf bezieht sich der Folgeantrag, doch es betrifft auch diesen: Es zeigt, dass die Ladestationen vom Stadtrat eigentlich angedacht sind. Die Frage ist, ob wir diese schon im Jahr 2026 oder erst im Jahr 2027 wollen.

Tanja Maag (AL): Der Stadtrat hat im Sommer eine Elektromobilitätsstrategie beschlossen. Das Pilotquartier Netto-Null startet bald. Die GLP will in diesem Zusammenhang ihren mobilitätsfreundlichen Ansatz einbringen und der Verwaltung ein anderes Tempo aufzwingen. Die Reaktion der Verwaltung hat aber erahnen lassen, dass es auch mit diesen 500 000 Franken nicht schneller vorwärtsgeht. Das Konzept sei in Erarbeitung. Zum finanziellen Aufwand wurde keine Aussage gemacht. Die Mehrheit der Rechnungsprüfungskommission beantragt, den Antrag abzulehnen. Aus AL-Perspektive möchte ich ergänzen, dass wir ein Sharing-Prinzip grundsätzlich befürworten. Nur die Verabschiedung von der fixen Idee, ein eigenes Auto besitzen zu müssen, bringt uns bei der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs weiter. Das Prinzip des Teilens muss beim Umstieg auf elektrobetriebene Fahrzeuge zwingend gelten. Im Netto-Null-Quartier gibt es vier Mobility-Carsharing-Standorte. Diese Flotte ist bereits zu 20 Prozent elektrifiziert.

Weitere Wortmeldungen:

Felix Moser (Grüne): Ein Teil der Grünen lehnt diesen Antrag ab, weil wir grundsätzlich jeden weiteren Ausbau von Auto-Infrastruktur kritisch anschauen. Wenn wir den Autoverkehr in der Stadt reduzieren wollen, müssen wir verhindern, dass neue Angebote geschaffen werden, auch wenn es sich um Carsharing handelt. Ein anderer Teil der Fraktion unterstützt den Antrag, weil Carsharing sinnvoller ist, als ein eigenes Auto zu besitzen. Kombiniert mit Elektromobilität ist das ein konkreter Beitrag zur Reduktion von CO₂. Dieser Teil der Fraktion sieht in diesem Antrag einen sinnvollen Beitrag zu einer klimafreundlicheren Mobilität. Aus diesem Grund haben wir Stimmfreigabe beschlossen.

Stephan Iten (SVP): Wir sprechen von einem Netto-Null-Quartier. Dabei wird die graue Energie vergessen, die bei der Herstellung und der Entsorgung des E-Autos und der Ladestation freigesetzt wird. Wenn ihr eure Netto-Null-Ideologie konsequent umsetzen wollt, empfehle ich Abstellplätze für Kutschen und Pferde. Leider sind sogar Pferde nicht komplett klimaneutral. Also müsste man im Netto-Null-Quartier alles zu Fuss erledigen, auch einkaufen und zügeln. E-Carsharing hat dort nichts zu suchen.

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

STR Simone Brander: Ich erlaube mir, zu den Anträgen 064. und 065. etwas zu sagen, da die beiden zusammenhängen, auch wenn sie unterschiedliche Konten betreffen. Es geht im Grunde um dieselbe Sache. Im Pilotquartier Netto-Null spielt die Partizipation eine grosse Rolle. Wir wollen dort Projekte aus der Zivilgesellschaft und von Unternehmen fördern. Es soll ausprobiert werden. Es darf auch einmal schiefgehen, solange wir etwas daraus lernen können. Wenn die Stadt eigene Massnahmen im Pilotquartier umsetzt, haben wir von Anfang an ein grosses Interesse daran, dass es funktioniert. Das setzt wiederum voraus, dass wir gut und sauber planen. Wir wollen im Pilotquartier öffentliche Ladestationen für E-Autos testen. Aber bevor wir diese bauen können, brauchen wir ein stabiles Konzept. Auch die Finanzierung und die nötigen Flächen müssen gesichert sein. Das Tiefbauamt arbeitet daran, doch es wird noch dauern. Betreffend Antrag 064. und die Einnahmen für die Konzession: Auch wenn wir schneller umsetzen könnten, wird der Teil der Parkkartenverordnung, der das E-Carsharing regelt, erst am 1. Januar 2027 in Kraft treten. Es macht also keinen Sinn, vorher Einnahmen zu budgetieren. Ich bin zuversichtlich, dass wir nächstes Jahr einen grossen Schritt weiter sind und diesen im Budget 2027 abbilden können. Bitte lehnen Sie beide Anträge ab.

S. 280	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	4120 00 000	Konzessionen			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
064.	Antrag Stadtrat			-3 000 000 Mehrheit	Tanja Maag (AL) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP), Johann Widmer (SVP)
		500 000		-3 500 000 Minderheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsident Martin Bürki (FDP), Pérparim Avdili (FDP)
				Enthaltung	Felix Moser (Grüne)
		Begründung: Einnahmen durch Ermöglichung von einigen e-Carsharing-Parkplätzen auf öffentlichem Grund im Pilotquartier Netto-Null			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 065.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Im Netto-Null-Quartier sollen Ladestationen entstehen. Wir haben gehört, warum das nicht so schnell gehen solle. Wir finden ganz klar, dass es zu langsam vorangeht. Darum braucht es diesen Antrag. Vor etwa dreieinhalb Stunden hat Selina Walgis (Grüne) die GLP in der Debatte eingeladen, etwas fürs Klima und Netto-Null zu tun. Hiermit können wir etwas für die Mobilität im Sinn der Netto-Null-Ziele tun.

Felix Moser (Grüne): Die Kommissionsmehrheit lehnt den Antrag der GLP ab. Einige wollen wohl die Elektrowende nicht beschleunigen. Die Gründe für die Ablehnung der Grünen sind genereller Natur. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, neue Autoinfrastruktur zu bauen, vor allem nicht Elektro-Ladestationen für Private auf städtischem Grund. Im Netto-Null-Quartier sollten wir den Langsamverkehr fördern.

Weitere Wortmeldung:

Johann Widmer (SVP): Wir möchten dem Rat mitteilen, dass die SVP aufgrund des guten vorherigen Votums von Stephan Iten (SVP) auf die Seite des Stadtrats wechselt.

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

Wortmeldungen siehe Antrag 064.

S. 284	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT			
	3515	Tiefbauamt			
	513000	Bau von Strassen: Sammelkonto			
	5010 00 000	Strassen und Verkehrswege			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
065.	Antrag Stadtrat			9 282 000 Mehrheit	Felix Moser (Grüne) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Florian Utz (SP)
			1 500 000	10 782 000 Minderheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsident Martin Bürki (FDP), Përparim Avdili (FDP), Johann Widmer (SVP)
		Begründung: Umsetzung von 15 Elektroladestationen im Pilotquartier Netto-Null			

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 85 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 066.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): Wie bereits im Budget 2025 fordern wir, dass das städtische Areal MFO-West als Veloverbindung geöffnet wird. Die nicht mehr nutzbaren Gleise sollen entfernt oder überdeckt werden. Das würde nicht nur den Konflikt am Birchplatz entschärfen, sondern den Nutzen des Areals für die Zwischennutzenden verbessern, die aktuell Metallplatten über die Gleise gelegt haben, damit sie mit Gabelstaplern darüberfahren können. Wir haben letztes Jahr schon gesagt, dass es um die Phase bis zum Jahr 2030 oder 2035 geht. Wir fordern nur, dass die Gleise überdeckt werden und das Areal und die unproblematische, aber attraktive Veloverbindung geöffnet wird. Andernfalls müssen wir den Antrag nächstes Jahr bei der Liegenschaftenverwaltung stellen. STR Daniel Leupi hat schon viele Velowege gebaut, dann wird er auch diesen bauen.

Johann Widmer (SVP): Die SVP und die Die Mitte/EVP-Fraktion finden das Anliegen wie jedes Jahr nicht sinnvoll und stimmen mit dem Stadtrat.

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

STR Simone Brander: Der Antrag ist ein alter Bekannter. Wir haben uns schon letztes Jahr den Kopf darüber zerbrochen, was die Leute in meinem Departement damit tun sollen. Inzwischen hat sich aber einiges verändert. Die Eigentümerin dieses Areals hat den gewünschten Weg zur Stadt Zürich gefunden. Die Eigentümerversammlung liegt aber nicht beim Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, sondern beim Finanzdepartement bei Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ). Darum kann das Tiefbauamt nicht einfach so einen Verkehrsweg auf dem Areal umsetzen. Man kann heute aber schon mit dem Velo durchfahren. Es ist einer der Wege durch dieses Quartier. Selbstverständlich können wir Verbesserungsmöglichkeiten prüfen. STR Daniel Leupi sitzt zum Glück neben mir und hat das Anliegen, das wahrscheinlich eine Mehrheit finden wird, gehört. Darum wird der Antrag diesmal vielleicht ein Erfolg und wir können ihn LSZ weitergeben.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Finanzdepartements Stellung.

STR Daniel Leupi: Ich weiss seit drei Wochen von diesem Problem. LSZ wird schauen, dass das Areal asphaltiert wird. Vorher waren wir nicht verantwortlich und das Areal ist in diesem Sinn kein öffentlicher Grund. Es ist momentan noch Fiskalgrund. Wir werden das Problem lösen, damit du den Veloweg nutzen kannst. Aber die Gleise muss man nicht herausreissen, es gibt günstigere Massnahmen.

S. 289	35	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT				
	3515	Tiefbauamt				
	515000	Bau von Radfahreranlagen: Sammelkonto				
	5010 00 000	Strassen und Verkehrswege				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
066.	Antrag Stadtrat			5 700 800	Minderheit	Johann Widmer (SVP) Referat, Markus Haselbach (Die Mitte)

10 000	5 710 800	Mehrheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
Begründung:			Ermöglichen einer öffentlichen Veloverbindung zwischen Birchstrasse / Sophie-Taeuber-Strasse sowie Erika-Mann-Strasse / Affolternstrasse zur Verbindung Birchstrasse – Oleanderstrasse auf Kat-Nr. OE6354 als Zwischennutzung bis zur Arealentwicklung nach 2030

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 067.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) holt den Karton seit dem Jahr 2021 alle zwei Wochen ab. Obwohl die Menge an Karton seit dem Jahr 2021 mit rund 8800 Tonnen bis zum Jahr 2025 mit rund 9100 Tonnen nicht wesentlich gestiegen ist, ist die neue wöchentliche Kartonsammlung ab dem 1. Januar 2026 unbestritten. Von einer Minderheit wird aber bestritten, dass die alle zwei Wochen stattfindende Papiersammlung immer noch alle zwei Wochen notwendig ist. Aktuell sind es 7700 Tonnen Altpapier gegenüber 10 800 Tonnen vor fünf Jahren, was einer Abnahme von rund 25 Prozent entspricht. Darum soll Papier nur noch alle vier Wochen abgeholt werden.

Felix Moser (Grüne): Sven Sobernheim (GLP) hat erklärt, worum es geht. Die Zahlen sind noch nicht so stark gesunken, dass wir es als sinnvoll erachteten, die Papiersammlung auf einen vierwöchigen Rhythmus zu reduzieren. Das würde bewirken, dass die Leute ihre Zeitungen zu Hause vier Wochen lang sammeln müssten. Die Papierstapel wären im Weg, sei es im Haus, in der Wohnung oder schon auf der Strasse. Gerade in kleineren Wohnungen ist das mühsam. Der Spareffekt wäre klein: Man könnte maximal drei Stellen sparen. Wenn sich die Papiermenge halbiert hat, kann man darüber reden.

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

STR Simone Brander: Es ist richtig, die Menge an gesammeltem Papier ist von 11 000 Tonnen im Jahr 2020 auf 9000 Tonnen im letzten Jahr geschrumpft. Die Kartonmenge hat zugenommen. Trotz Verringerung ist die Altpapiermenge momentan aber noch zu hoch, um die Anzahl Sammelstage zu halbieren. Mit einem Tag pro Monat könnte ERZ die Papiersammlung in der Stadt Zürich nicht stemmen. ERZ erstellt momentan eine Bedürfnisanalyse für die Papiersammlung. Im Frühling 2026 sollte sie abgeschlossen sein. Im Anschluss könnten Anpassungen vorgenommen werden. Jetzt bereits eine Halbierung der Sammelstage zu fordern, ist nicht sinnvoll. Ich bitte um ein wenig Geduld und die Ablehnung dieses Antrags.

S. 301	35 3550 3010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Entsorgung + Recycling Zürich, Abfall Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
067.	Antrag Stadtrat			53 786 600	Mehrheit	Felix Moser (Grüne) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Florian Utz (SP)
		300 000		53 486 600	Minderheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsident Martin Bürki (FDP), Përparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Johann Widmer (SVP)
		Begründung:	Zu Gunsten der wöchentlichen Kartonsammlung soll, aufgrund der deutlich gesunken Papiermenge, die Papiersammlung nur noch monatlich stattfinden			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 067a.

Markus Haselbach (Die Mitte) stellt namens der Die Mitte/EVP-Fraktion folgenden Antrag zum Budget: Wir sind beim Konto Aus- und Weiterbildung des Personals in der Dienstabteilung Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ), Abfall. Die budgetierten Werte sind viel höher als die Ausgaben der Rechnung 2024. Rückfragen haben ergeben, dass mit Ausgaben von 550 000 Franken für Aus- und Weiterbildung im laufenden Jahr 2025 gerechnet wird. Die Prognose für das Folgejahr ist identisch. Budgetiert sind jedoch 700 000 Franken. Da es immer sein kann, dass es Verschiebungen zwischen den Jahren gibt oder noch weitere Aus- und Weiterbildungen dazukommen, möchten wir den Budgetbetrag nicht auf 550 000 Franken kürzen. Dann könnte es sein, dass sinnvolle Kurse verschoben werden oder ein Nachtragskredit benötigt wird. Um dieses Risiko zu vermeiden, kürzen wir den Budgetwert um 100 000 Franken auf 600 000 Franken.

Weitere Wortmeldung:

Felix Moser (Grüne): Der Antrag wurde in letzter Minute gestellt, darum spreche ich für das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED). Ich weiss nicht, wie die Fraktionen stimmen. Es trifft zu, dass das TED in der Antwort geschrieben hat, dass die Prognose für das nächste Jahr tiefer sei. Wir wissen aber nicht im Detail, was auf diesem Konto genau budgetiert ist und warum die Prognose tiefer ausgefallen ist. Man kann der Argumentation von Markus Haselbach (Die Mitte) durchaus folgen, da das TED geschrieben hat, es werde weniger Geld gebraucht. Andererseits kürze ich ungern Geld, wenn ich nicht weiss, wofür es vorgesehen ist. Die Grünen werden mit dem Stadtrat stimmen.

S. 302	35 3550 3090 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Entsorgung + Recycling Zürich, Abfall Aus- und Weiterbildung des eigenen Personals	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Antrag von
067a.	Antrag Stadtrat				700 000	
			100 000		600 000	Markus Haselbach (Die Mitte)

Begründung: Gemäss Dienstabteilung belaufen sich die erwarteten Kosten im laufenden Jahr 2025 und auch die Prognose für die Folgejahre auf ca. Fr. 550 000. Deshalb soll der budgetierte Betrag leicht gekürzt werden.

Der Rat lehnt den Antrag von Markus Haselbach (Die Mitte) mit 58 gegen 64 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.

Antrag 068.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wir hatten darauf gehofft, dass Antrag 067. angenommen und die Anzahl Papiersammlungen auf eine pro Woche reduziert wird. Dieser Plan ist nicht aufgegangen. Wir hoffen aber auf die Bedürfnisanalyse, die STR Simone Brander erwähnt hat. Wir gehen davon aus, dass man mit gutem Willen und höherer Effizienz auch beim Tiefbauamt Geld sparen kann. Die Reduktion auf ein Fahrzeug ist möglich.

Felix Moser (Grüne): Die Mehrheit geht davon aus, dass die Analyse noch etwas länger dauert. Die Kartonsammlung wird eingeführt. Um den Karton zu sammeln, braucht es ein Auto. Darum sind wir für das Fahrzeug und unterstützen die Kürzung nicht.

Weitere Wortmeldung:

Stephan Iten (SVP): Wir brauchen ein Auto? Denk an Cargovelos, Felix Moser (Grüne).

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

STR Simone Brander: Ich bin erstaunt, denn es geht hier um den mobilen Recyclinghof. Neu wollen wir dort als Teil des Gesamtangebots eine Reparaturberatung anbieten, ganz im Sinn der Kreislaufwirtschaft. Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) braucht dafür einen Elektro-Kleinlaster mit genügend Stauraum. Damit sollen für Kleinstreparaturen, die man vor Ort durchführen kann, gebräuchliche Ersatzteile mitgeführt werden. Der Gemeinderat hat diese Ausgabe mit dem Geschäft GR Nr. 2024/455 gutgeheissen. Im Budget ist also nur das enthalten, was der Gemeinderat bereits beschlossen hat. Aus meiner Sicht müsste dieser Antrag schon aus rein formalen Gründen abgelehnt werden. Aber auch inhaltlich spricht alles dagegen. Hätte ERZ bereits ein Fahrzeug, das als mobile Kleinwerkstatt eingesetzt werden könnte, würde man es benutzen. Doch auch dann: Das neue Fahrzeug soll an den meisten Tagen im Monat in der Stadt unterwegs sein. ERZ hat kein Fahrzeug, das unbenutzt herumsteht. Diese Zeiten sind definitiv vorbei.

S. 309 35
3552
500011
5060 00 000

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
Entsorgung + Recycling Zürich, Abfall (allgemein)
Anschaffung Apparate, Maschinen, Geräte, Fahrzeuge, Werkzeuge
Mobilien

Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
--------------	------------------	--------	---------

068. Antrag Stadtrat

155 000 Mehrheit

Felix Moser (Grüne)
Referat, Präsidium Sven
Sobernheim (GLP),
Dr. Florian Blättler (SP),
Lara Can (SP), Leah Heuri
(SP), Tanja Maag (AL),
Florian Utz (SP)

155 000

0 Minderheit

Markus Haselbach
(Die Mitte) Referat, Vize-
präsidium Martin Bürki
(FDP), Përparim Avdili
(FDP), Johann Widmer
(SVP)

Begründung: Kein neues Fahrzeug kaufen, sondern die vorhandenen effizienter nutzen

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 069.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sibylle Kauer (Grüne): Die Steuerungsgrössen von unversiegelten und teilversiegelten Flächen sollen zusammengelegt werden, was wir nicht für sinnvoll halten. Wir gehen auf Zeiten zu, in denen laut Vorhersagen sowohl Starkregen als auch Hitzetage vermehrt auftreten werden. Ob eine Fläche unversiegelt oder teilversiegelt ist, hat einen grossen Einfluss auf die Sickerfähigkeit und den Beitrag zur Hitzeminderung. Darum sollen diese Flächen als separate Steuerungsgrössen ausgewiesen werden.

Johann Widmer (SVP): Die Minderheit sieht das nicht ganz ein. Wir finden, der Status quo genügt. Wir müssen die Verwaltung nicht zusätzlich beschäftigen, nur um zwei separate Zahlen zu bekommen. Wir schliessen uns dem Stadtrat an.

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

STR Simone Brander: Wir können dem Anliegen selbstverständlich nachkommen. Im Moment haben wir auf diesen 4,5 Millionen Quadratmetern, um die es geht, etwa viermal mehr unversiegelte Flächen als teilversiegelte Flächen. Das können wir auf jeden Fall ausweisen. Was das genau bringt, werden wir dann sehen.

S. 121 **35** **TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT**
 3570 Grün Stadt Zürich
 PG 1 Park- und Grünanlagen
 D Steuerungsvorgaben

069.	Antrag Stadtrat	Minderheit	Stimmen Johann Widmer (SVP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Përparim Avdili (FDP)
	Die Mehrheit der RPK beantragt, die Steuerungsvorgabe «Gärtnerisch gepflegte Flächen in m2, davon unversiegelt und teilversiegelt» in die zwei Steuerungsvorgaben «Gärtnerisch gepflegte Flächen in m2, davon unversiegelt, 4 391 653 m2» und «Gärtnerisch gepflegte Flächen in m2, davon teilversiegelt, 1 024 474 m2» aufzuteilen.	Mehrheit	Felix Moser (Grüne) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Florian Utz (SP)
	Begründung: Ob eine Fläche unversiegelt oder teilversiegelt ist, hat einen grossen Einfluss auf ihre Sickerfähigkeiten und damit auf ihren Beitrag zur Hitzeminderung. Daher sollen diese Flächen separat ausgewiesen werden.		

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 86 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 070.

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Jürg Rauser (Grüne): Es geht darum, dass wir die Freiraumversorgung in der Stadt Zürich um 1 Prozent verbessern. Die Steuerungsvorgabe soll sowohl bei der Wohnbevölkerung als auch bei der Arbeitsbevölkerung erhöht werden. Die Freiraumversorgung ist wichtig für die Lebensqualität. Dazu gehört, dass man nicht nur die Qualität, sondern auch die Quantität verbessert. Ansetzen kann man bspw. bei allen Bauprojekten, wo ein Garten oder eine Sportanlage erstellt wird. Auch Aussenräume von Schulanlagen oder Gesundheitszentren für das Alter können dazu beitragen. Ein weiterer wichtiger Hebel besteht bei Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen. Dort gibt es, wenn eine zusätzliche Nutzung zugestanden wird, die Möglichkeit, dass man mehr Freiraum verlangt. Wer mehr Nutzung bekommt, soll auch mehr leisten, etwa durch ein Plus an Freiraum. Der Status quo ist vor allem bei der Arbeitsbevölkerung eher schlecht. Fast die Hälfte ist ungenügend oder schlecht versorgt: 26 Prozent sind ungenügend versorgt, 18 Prozent sind schlecht versorgt. Das möchten wir verbessern. Wir sind der Meinung, dass eine Erhöhung um 1 Prozent nicht nur nötig, sondern auch vertretbar und machbar ist.

Johann Widmer (SVP): Wir haben das Thema Freiraum und die dazugehörigen Kennzahlen in der Behandlung des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) diskutiert. Wir wissen, dass die gewünschten Quadratmeter Freiraumfläche kaum realistisch sind, ausser man enteignet Private. Es macht also wenig Sinn, wenn wir an den Steuerungsvorgaben herumschrauben. Genauere Zahlen und ein Verschieben der Vorgaben schaffen nicht mehr Freiraum in der Stadt. Vor allem, wenn die Zuwanderung so weitergeht wie heute. Zudem ist der Antrag typisch für die Grünen: Sie passen Grenzwerte an, um politisches Kapital daraus zu schlagen. Dann sind plötzlich Werte, die über Jahrhunderte nicht schlimm waren, katastrophal. Es ist natürlich nicht sinnvoll, mittendrin willkürlich Schlüsselwerte anzupassen.

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

STR Simone Brander: Wir konnten dieses Jahr mit dem Überlandpark und der Grünanlage auf dem Koch-Areal zwei wunderschöne und wichtige neue Grünräume eröffnen. Im nächsten Jahr werden wir die Parkanlage Beckenhof abschliessen können und mit dem Quartierpark Thurgauerstrasse, mit der Erneuerung der Landiwiese und der Saffa-Insel beginnen. Dann folgt der Freiraum auf der Kasernenwiese und die neue grünere Hafenpromenade Enge. Der Druck auf den unbebauten Raum ist immens. Die Konkurrenz ist gross: Wohnraum, Schulen, Verkehr, Sport, Infrastruktur und weiteres. Die Steuerungsvorgabe für den Freiraumversorgungsgrad ist ein wichtiges Mittel, um grünere Räume zu sichern und zu realisieren. Es sind aber nur Zahlen. Zahlen allein pflanzen keine Bäume, legen keine Wiesen an und schaffen keine ökologisch wertvollen Biotope. Es wird auch in Zukunft kein einfacher Job sein, grünere Erholungsräume zu schaffen. Wir können die Zahlen gern im Sinn des Antrags höher ansetzen. Die eigentliche Arbeit ist es aber, Flächen zu finden, auf denen wir die grünen Räume auch schaffen können.

S. 144 35
3570
PG 4

TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT
Grün Stadt Zürich
Planung und Beratung
D Steuerungsvorgaben

070.	Antrag Stadtrat	Minderheit	Stimmen Johann Widmer (SVP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte)
	Die Mehrheit der RPK beantragt folgende Anpassungen der Steuerungsvorgaben «Freiraumversorgungsgrad der Wohnbevölkerung» und «Freiraumversorgungsgrad der Arbeitsbevölkerung»: Freiraumversorgungsgrad der Wohnbevölkerung Anteil gut 64 % (bisher 63 %) Anteil genügend 18 % (bisher 17 %) Anteil ungenügend 13 % (bisher 14 %) Anteil schlecht 5 % (bisher 6 %) Freiraumversorgungsgrad der Arbeitsbevölkerung Anteil gut 39 % (bisher 38 %) Anteil genügend 19 % (bisher 18 %) Anteil ungenügend 25 % (bisher 26 %) Anteil schlecht 17 % (bisher 18 %) Begründung: Die Wohnbevölkerung soll über 8 m2 und die Arbeitsbevölkerung über 5 m2 nutzbaren Freiraum pro Person verfügen gemäss Regionalem Richtplan. Auch in einer wachsenden Stadt soll der Freiraumversorgungsgrad verbessert und nicht nur der Status Quo erhalten werden.	Mehrheit	Felix Moser (Grüne) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Florian Utz (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

HOCHBAUDEPARTEMENT

Antrag 071.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Stefan Reusser (EVP): Der Stadtrat fordert eine Erhöhung von 1 200 700 Franken für sieben neue Stellen. Wir sehen, dass es einen Stellenausbau braucht, finden aber fünf Stellen reichen. Darum beantragen wir, die Erhöhung um 200 000 Franken zu kürzen.

Dr. Florian Blättler (SP): Welche Stelle wollt ihr streichen? Die für die Anwendung des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), damit die Bauherrschaften länger warten müssen? Oder bei der Archäologie, damit sich der Ausbau der Fernwärme verzögert? Wollt ihr alle Aufträge extern vergeben? Ich vermute, euch ist das historische Erbe Zürichs egal. Wir lehnen den Antrag ab.

S. 333	40 4015 3010 00 000	HOCHBAUDEPARTEMENT Amt für Städtebau Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
071.	Antrag Stadtrat			17 418 000	Mehrheit	Dr. Florian Blättler (SP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Tanja Maag (AL), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
		200 000		17 218 000	Minderheit	Markus Haselbach (Die Mitte) Referat, Vize- präsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Johann Widmer (SVP)
		Begründung:	Zu starke Personalzunahme; Verzicht auf 2 Stellen			

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 072. und 073.

S. 346	40 4040 500133 5040 00 000	HOCHBAUDEPARTEMENT Immobilien Stadt Zürich Umbau von Liegenschaften: Sammelkonto Hochbauten				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
072.	Antrag Stadtrat			9 596 400	Mehrheit	Dr. Florian Blättler (SP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Lara Can (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
		2 000 000		7 596 400	Minderheit	Vizepräsidium Martin Bürki (FDP) Referat, Pärparim Avdili (FDP), Johann Widmer (SVP)
					Enthaltung	Tanja Maag (AL)
		Begründung:	Worksmart hat keine nennenswerten Effizienzgewinne geliefert. Nach jahrelangem Erproben von neuen Konzepten soll nun – wie bei allen Anbietenden von Büroräumlichkeiten – dank neuer Belegungskonzepte eine bessere Ausnutzung erreicht werden.			

Martin Bürki (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag des Stadtrats zugestimmt.

Antrag 073.

Wortmeldungen siehe Antrag 072.

S. 346	40	HOCHBAUDEPARTEMENT				
	4040	Immobilien Stadt Zürich				
	500133	Umbau von Liegenschaften: Sammelkonto				
	5060 00 000	Mobilien				
		Verbesserung	Verschlechte- rung	Betrag		Stimmen
073.	Antrag Stadtrat			1 257 000	Mehrheit	Dr. Florian Blättler (SP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Lara Can (SP), Markus Hasel- bach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
		919 000		338 000	Minderheit	Vizepräsidium Martin Bürki (FDP) Referat, Pärparim Avdili (FDP), Johann Widmer (SVP)
					Enthaltung	Tanja Maag (AL)
		Begründung:	Einzelbüros mit mehr als 10 Quadratmetern sollen konsequent mit mehre- ren Personen belegt werden. Damit liesse sich das gesamte angestrebte Personal- und Büroflächen-Wachstum abdecken. Der Betrag kann daher um 50 Prozent reduziert werden.			

Martin Bürki (FDP) zieht den Antrag der Minderheit zurück. Damit ist dem Antrag des Stadtrats zugestimmt.

DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE
Antrag 074.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Christian Häberli (AL): Die AL beantragt, die 240 000 Franken aus dem Budget zu streichen, die für die Vorbereitung des Verkaufs der Energie 360° AG an die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) vorgesehen sind. Das Geschäft hat uns in den letzten Wochen intensiv beschäftigt. Je länger die Diskussion ging, desto unklarer wurde die Ausgangslage. Liegt das Interesse der kaufwilligen EKZ wirklich an den Aktivitäten der Energie 360° ausserhalb der Stadt, etwa den Wärmeverbünden oder Elektromobilitätslösungen? Oder sind diese Leistungen bloss Kulissen, hinter denen mit dem Gasgeschäft das grosse Geld gemacht wird? Immerhin besorgt Energie 360° neben dem Gaseinkauf der Stadt Zürich den Gaseinkauf von 19 grossen Gemeinden zwischen Brugg und Glarus. Das sind mehrere Terawattstunden Gas pro Jahr. Nimmt man die aktuell branchenüblichen Fixmargen von zwei Rappen pro Kilowattstunde Gas als Referenz, kommt eine ordentliche Stange Geld zusammen, die diese Gemeinden an die Stadt Zürich abliefern. Wir fordern darum eine gründliche Auslegeordnung, mit der vor weiteren Verkaufsverhandlungen alle Optionen ausgelotet werden. Die Auslegeordnung muss mindestens eine vollständige und transparente Darstellung der aktuellen Geschäftstätigkeit von Energie 360° enthalten. Für die Gasversorgung auf dem Gebiet der Stadt Zürich, das betrifft den Vertrieb und die Infrastruktur, ist die Rekommunalisierung im Sinn

der Motion GR Nr. 2021/417 zu prüfen. Ebenfalls ist zu prüfen, welche Optionen es für die anderen Gemeinden gibt. Ein angemessener Einbezug der Mitarbeitenden ist zu gewährleisten.

Pärparim Avdili (FDP): Wir haben diese Debatte schon mehrfach geführt. Es wird auch nicht das letzte Mal sein. Ich verstehe nicht, wie man sich derart ideologisch treiben lassen kann. Wir haben vom AL-Sprecher nicht gehört, was die Stadt davon haben soll, wenn wir die Gesellschaft behalten. Wenn man eine saubere Auslegeordnung und Analyse machen will, muss man abwarten und herausfinden, wie ein potenzieller Käufer sich auf dem Markt mit einem Angebot verhalten würde. Dann kann man eine Entscheidung treffen, die nicht auf persönlichen Überzeugungen, sondern auf Fakten basiert.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Das ganze Geschäft ist ideologiegetrieben. Es enthält nichts Vernünftiges. Zuerst haben die Linken beschlossen, dass Gasverbrennung Teufelszeug sei und einen Ausstieg erzwungen. Somit ist das Hauptgeschäft der Energie 360° in der Stadt Zürich mittelfristig gestorben, da sie kein Gas mehr in die Stadt liefern kann. Was macht man mit einer Firma, deren Hauptgeschäft einbricht? Energie 360° hat sich in den sprudelnden Jahren auf grüne Technologien spezialisiert. Sie vertreibt diese relativ erfolgreich in der Schweiz, allerdings noch mit Defiziten. Das ist sicher ausbaufähig. Warum soll die Stadt Zürich diese Bude behalten, wenn es einen Käufer gibt? Ich zweifle zwar daran, denn die links-grüne Seite hat die Verhandlungen eigentlich gebodigt. Wir stimmen gegen die Streichung, weil es sinnvoll wäre, auf diesem Weg weiterzumachen.

Dominik Waser (Grüne): Wir haben das angerichtete Chaos nicht bestellt. Wir haben nie den Auftrag gegeben, mit dem Geschäft so umzugehen. Ich stelle das klar, damit man uns nicht unterstellt, wir hätten den Verkauf unterstützt oder gefordert. Das stimmt nicht. Wir haben keine Grundlage, um eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Wir kritisieren das Vorgehen des Stadtrats diesbezüglich: Der Prozess wurde schlecht gestaltet, der Stadtrat hat zu wenig kommuniziert und uns wurden wenige Informationen geliefert. Man hat versucht, uns vor vollendete Tatsachen zu stellen und dachte, wir würden schon mitmachen. Es wurden verschiedene Gründe vorgebracht, warum wir das ablehnen. Auch wir Grünen finden, dass noch nicht klar ist, was mit dieser Firma passieren soll. Wir sind uns aber einig, dass es nicht wie dieser Prozess ablaufen soll. Es ist nicht demokratisch, wenn die vorbereitende Kommission nicht über alle Informationen verfügt. Wir lehnen den Antrag ab. Wir erwarten, dass der Prozess in seiner jetzigen Form gestoppt wird. Er kann weitergeführt werden, wenn die Auslegeordnung vorliegt.

Beat Oberholzer (GLP): Wir von der GLP verstehen den Kürzungsantrag nicht. Es geht offensichtlich darum, dem Verkauf der Beteiligung an der Energie 360° AG viele Steine in den Weg zu legen. Ich kann mich noch gut an die enttäuschten Gesichter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Energie 360° erinnern, als man dem Unternehmen wegen der Motion zur Rekommunalisierung vor zwei Jahren die drei thermischen Netze in der Stadt Zürich weggenommen hat. Die Motivation der Mitarbeitenden hat das natürlich nicht gerade erhöht. Neue Aktionäre zu finden, ist darum auch mit neuen Perspektiven verbunden. Die Stadt hat keine starke Bindung mehr zu diesem Unternehmen, darum ist ein Verkauf der richtige Schritt. Gegen die EKZ als Käuferin haben wir nichts – sie wäre im Gegenteil die ideale Käuferin. Verhindern Sie den Verkauf nicht schon im Vornherein über das Budget. Stimmen Sie mit der Mehrheit und lassen Sie später den Gemeinderat und im Fall des Referendums das Volk über den Verkauf abstimmen.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Man merkt, dass der Wahlkampf läuft. Die Diskussionen werden zunehmend emotional. Ich habe das Gefühl, von links-grüner Seite wird der Verkauf jeglicher Unternehmensanteile verteufelt. Ihr fürchtet euch richtiggehend vor solchen Diskussionen. Mit der Streichung der Gelder für dieses Projekt gewinnen wir als Stadt Zürich überhaupt nichts. Im Gegenteil: Wir verlieren wertvolle Zeit. EKZ wäre für alle die beste Lösung. Seht das ein und zieht euren Antrag zurück, dann gehts vorwärts.

Tom Cassee (SP): Die SP lehnt die 240 000 Franken für Beratungsdienstleistungen aus mehreren Gründen ab. Für die Mieter*innen wäre ein Verkauf schlecht, denn die EKZ hätte den Anreiz, die Bruttomarge im Stadtzürcher Gasgeschäft auszubauen. Der Effekt wären mehr Nebenkosten und ein Kaufkraftverlust für alle Mietenden. Für die Angestellten würde ein Verkauf zu schlechteren Arbeitsbedingungen führen. Deshalb sind auch die Gewerkschaftsvertreter*innen gegen den Verkauf. Für den Klimaschutz wäre der Verkauf schlecht, weil der Transitionsauftrag von Energie 360° nicht mehr sichergestellt wäre. Wir lehnen das ab und erwarten, dass der Stadtrat den Verkauf stoppt.

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

STR Michael Baumer: Wir haben in dieser Legislatur vor zwei Jahren die Auslegeordnung zur Energie 360° AG im Rahmen der Motionsbeantwortung erstellt. Teil davon war der Transfer der Energieverbünde zum Elektrizitätswerk (ewz), also in die Verwaltung. Wir haben auch dargelegt, warum die Eingliederung der Zürcher Gasnetze in das ewz aus Sicht des Stadtrats keinen Sinn ergibt. Daraus folgt, dass Energie 360° in Zürich mittelfristig nicht mehr gross tätig sein wird. Wir haben damals auch festgehalten, dass es aus Sicht des Stadtrats wenig Sinn ergibt, dass die Stadt Zürich einzige Hauptaktionärin bleibt und andere Möglichkeiten geprüft werden. Verschiedene Interessenten sind auf die Stadt zugekommen und haben Offerten eingereicht. Der Stadtrat hat sich diese angeschaut. Niemand wollte eine Minderheitsbeteiligung eingehen. Daraufhin hat der Stadtrat sich darauf geeinigt, die Firma ganz zu verkaufen. Eine Minderheitsbeteiligung an einer Firma, die in der Stadt nicht tätig ist, wollen wir nicht. Das ist die Ausgangslage. Die EKZ sind am Schluss als einziger Interessent übrig geblieben, der ein Verhandlungsangebot wollte. Dieses Jahr sind wir in die Due-Diligence-Phase eingetreten. Die EKZ haben das Nötige geprüft und sich entschieden, eine Offerte zu machen. Diese Offerte sollte in diesen Tagen bei der Stadt vorgestellt werden. Der Stadtrat hat aber noch nicht beschlossen, Ihnen überhaupt einen Antrag zu unterbreiten. Von einem undemokratischen Prozess kann man nicht sprechen. Der Gemeinderat und allenfalls das Volk, sollte es zum Referendum kommen, würden über einen Verkauf entscheiden. Nun wollen Sie das Geld nicht sprechen, mit dem der Stadtrat überhaupt erst beschliessen könnte, Ihnen einen Antrag zu unterbreiten. Ich bedauere, dass Sie nicht einmal sehen wollen, wie der Antrag aussehen könnte. Ohne zu wissen, was drinsteht, können Sie gar nicht abschätzen, welche Folgen der Verkauf hätte – geschweige denn, dass der ganze Verkauf falsch sei. Für mich ist das keine seriöse Politik. Offenbar ist die Mehrheit nicht gewillt, die Firma zu verkaufen. Wir nehmen das zur Kenntnis. Wenn Sie den Kredit nicht sprechen, können wir keine Verhandlungen mit EKZ führen und Ihnen somit keinen Antrag für einen Verkauf vorlegen. Der Prozess wäre heute beendet. Der Stadtrat wird im Rahmen einer Standortbestimmung das weitere Vorgehen festlegen. Wir können es ruhig angehen: Energie 360° ist hervorragend aufgestellt, in den Bereichen Energie- und Mobilitätslösungen kompetitiv und zahlt der Stadt Zürich jährlich Dividenden.

S. 373	45 4500 3132 00 000	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE Departement der Industriellen Betriebe Departementssekretariat Honorare externe Beratungen, Gutachten, Fachexpertisen usw.				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
074.	Antrag Stadtrat				1 305 000	Mehrheit
						Pärparim Avdili (FDP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Johann Widmer (SVP)
			240 000		1 065 000	Minderheit
						Tanja Maag (AL) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP)
						Enthaltung
						Felix Moser (Grüne)
		Begründung:	AL: Streichen des Betrags zur Vorbereitung des Verkaufs von Energie 360° AG an die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ). Vor weiteren Verhandlungen ist eine Auslegeordnung nötig, die klärt, welche Teile von Energie 360° AG auf welche Weise rekommunalisiert werden sollen. SP: Streichen des Betrags zur Vorbereitung des Verkaufs von Energie 360° AG an die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ)			

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 64 gegen 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 074a. bis 074d.

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Antrag zum Budget: Der Stadtrat hat Anfang Dezember 2025 die Weisung zum Tramdepot Hard überwiesen, nach der mehr Massnahmen für den Lärmschutz und gegen Erschütterungen nötig sind. Da das Budget zu dem Zeitpunkt noch nicht beschlossen wurde, konnte er uns die Budgetanpassung nicht als Dispositivziffer vorlegen. Stattdessen musste er uns sagen, dass wir die Anträge noch stellen müssen. Sie können heute Ja oder Nein stimmen, wie es Ihnen beliebt. Sollte eine Mehrheit aber finden, dass man das nicht ins Budget einstellen muss: Denken Sie einfach in der Beratung der Sachkommission Finanzdepartement ab dem 8. Januar 2026 daran, den Antrag dort zu stellen, um die Budgetanpassungen vorzunehmen.

S. 374	45 4500 3660 20 000	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE Departement der Industriellen Betriebe Departementssekretariat Planmässige Abschreibungen Investitionsbeiträge an Gemeinden und Zweckverbände				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Antrag von
074a.	Antrag Stadtrat				137 800	
				172 000	309 800	Sven Sobernheim (GLP)
		Begründung:	Ergänzung zum Budget 2026 im Zusammenhang mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 3952/2025 (Tramdepot Hard)			

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag von Sven Sobernheim (GLP):

Der Rat stimmt dem Antrag von Sven Sobernheim (GLP) mit 120 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 074b.

Wortmeldungen siehe Antrag 074a.

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Antrag zum Budget:

S. -	45	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE		
	4500	Departement der Industriellen Betriebe Departementssekretariat		
	500004	Beitrag zur Finanzierung Mängelbehebung Depot Hard		
	5620 00 000	Investitionsbeiträge an Gemeinden und Zweckverbände		
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag
074b.	Antrag Stadtrat			0
			8 600 000	8 600 000
		Begründung:	Ergänzung zum Budget 2026 im Zusammenhang mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 3952/2025 (Tramdepot Hard)	
				Sven Sobernheim (GLP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag von Sven Sobernheim (GLP):

Der Rat stimmt dem Antrag von Sven Sobernheim (GLP) mit 121 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 074c.

Wortmeldungen siehe Antrag 074a.

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Antrag zum Budget:

S. 389	45	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE		
	4540	Verkehrsbetriebe		
	595025	Tramdepot Hard: Neubau		
	5040 00 000	Hochbauten		
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag
074c.	Antrag Stadtrat			10 989 000
			8 600 000	19 589 000
		Begründung:	Ergänzung zum Budget 2026 im Zusammenhang mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 3952/2025 (Tramdepot Hard)	
				Sven Sobernheim (GLP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag von Sven Sobernheim (GLP):

Der Rat stimmt dem Antrag von Sven Sobernheim (GLP) mit 120 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Antrag 074d.

Wortmeldungen siehe Antrag 074a.

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Antrag zum Budget:

S. 389	45	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE		
	4540	Verkehrsbetriebe		
	595150	Beiträge von eigenen Unternehmungen		
	6320 00 000	Investitionsbeiträge von Gemeinden und Zweckverbänden		
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag
				Antrag von
074d.	Antrag Stadtrat			-1 136 000
		8 600 000		-9 736 000
	Begründung:	Ergänzung zum Budget 2026 im Zusammenhang mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 3952/2025 (Tramdepot Hard)		
				Sven Sobernheim (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag von Sven Sobernheim (GLP) mit 120 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 075.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominik Waser (Grüne): Die Minderheit stellt den Antrag, die Steuerungsgrösse im Bereich Photovoltaik (PV) von 7000 Kilowatt-Peaks (kWp) auf 10 000 kWp zu erhöhen. Der Solarausbau in Zürich geht nicht schnell genug voran. Wir haben erst einen kleinen Teil des Potenzials genutzt und wollen darum die Steuerungsgrösse erhöhen.

Sven Sobernheim (GLP): Bei dieser Steuerungsgrösse geht es nicht um die Ausnutzung der Dächer in der Stadt Zürich, sondern um den PV-Zubau des Elektrizitätswerks (ewz). Die Grünen haben letzstens schon den Antrag auf 10 000 kWp gestellt. Damals hat die SP nicht mitgemacht. Die Frage ist, was sich seither bei der SP verändert hat. Bei den Grünen war es zu erwarten, dass derselbe Antrag wieder kommt. Dieses Jahr wurde er aber ergänzt: Neu sollen die lokalen Elektrizitätsgemeinschaften gefördert werden. Diese sind aber nicht Teil der Steuerungsgrösse, da ewz es nicht ausführt, sondern koordiniert. Stimmen Sie mit dem Stadtrat und bleiben Sie bei 7000 kWp.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Es ist klar, dass die Grünen einen Zürcher Solarturbo wollen. Das ist aber nicht so einfach. Erstens wollen wir gerne Stromgemeinschaften haben. Das sind bestehende Anlagen, daher ist das problematisch. Solarpanels kann man nicht wahllos auf Dächer schrauben. Das Dach muss das Gewicht aushalten und darf nicht bald renoviert werden, da sonst alles wieder abgenommen werden müsste. Das ewz macht es genau richtig. Es kauft endlich Batterien, um den Flatterstrom speichern zu können. Aber das braucht Zeit. Mit einem Solarturbo riskiert ihr Versorgungslücken und ein Blackout. Das bringt gar nichts. Stimmt mit dem Stadtrat und dem ewz. 7000 kWp reichen völlig aus. So kann man auch die flankierenden Massnahmen seriös umsetzen.

Dr. Florian Blättler (SP): Wenn man sich Zürich von oben anschaut, dann muss man sich fragen, in welchem Jahrhundert man gelandet ist. Photovoltaik scheint noch nicht erfunden worden zu sein. Das ewz muss sein PV-Angebot attraktiver machen. Nicht

jede Anlage, die das ewz baut, muss einen Mindestgewinn abwerfen. Es dürfen und sollen auch Anlagen gebaut werden, bei denen eine schwarze Null droht. Der politische Auftrag ist klar. Es gibt kein physikalisches Gesetz, das die Erfüllung des Auftrags verhindert. Wenn die AL vor der Gier nach Gewinn kapituliert, statt dem ewz einen klaren politischen Auftrag zu geben und die Umsetzung einzufordern, frage ich mich ernsthaft, ob bei dieser Fraktion beim Thema Umbau der Energieversorgung noch Kampfeswille vorhanden ist oder ob sie aufgegeben hat. 10 000 Kilowatt-Peak sind umsetzbar.

Christian Häberli (AL): Dr. Florian Blättler (SP), du bist fast so gut wie die Wetterprognose für die nächsten paar Stunden. Wir bleiben bei den 7000 kWp. Wieso hat Sven Sobernheim (GLP) erklärt. Es geht nur um den Zubau des ewz. Das ist für uns die falsche Steuergrösse. Wir unterstützen den Zubau von Photovoltaik in Zürich. Dieser muss aber nicht nur vom ewz durch sogenannte Marktangebote wie die lokalen Elektrizitätsgemeinschaften gemacht werden, die dem ewz Profit in die Tasche spülen. Wir bleiben bei 7000 kWp. Es ist nicht verboten, dass das ewz im nächsten Jahr mehr macht.

Dominik Waser (Grüne): Ich habe immer gehofft, dass die AL uns unterstützt. In den letzten Jahren sind wir nur sehr langsam vorangekommen. Angesichts dessen ist es befremdlich zu sagen, man solle die Steuerungsgrösse nicht höher ansetzen. Auch die lokalen Elektrizitätsgemeinschaften sind kein gutes Gegenargument. Schlussendlich ist es so, dass wir nicht den Stand erreicht haben, den die Bevölkerung fordert. Wenn man der Stadtverwaltung keine Ziele setzt, wird sie sie sicher nicht erreichen. Wir wissen jetzt schon, dass sie wahrscheinlich auch die Ziele vom letzten Jahr nicht erreichen wird. Dass die AL nicht mitmacht, finde ich schade. Die SP und die Grünen sind seit Jahren diejenigen, die sich für Fortschritt in Sachen Solarausbau einsetzen. Wir plädieren schon lange dafür, die Ziele zu erhöhen, weitere Massnahmen einzuführen und Geld in die Hand zu nehmen. Von bürgerlicher Seite und von STR Michael Baumer wird das immer wieder verhindert. Darum haben wir Initiativen lanciert, mit denen wir endlich sicher gehen können, dass die Stadt Zürich lokal sauberen Strom produziert.

S. 158 45
4530
PG 1

DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich
Energieproduktion, -beschaffung und -verkauf (Markt)
D Steuerungsvorgaben

075.	Antrag Stadtrat	Mehrheit	Stimmen
			Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsident Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Johann Widmer (SVP)
			Felix Moser (Grüne) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP)
		Die Minderheit der RPK beantragt, die Steuerungsvorgabe «U Zubau von Photovoltaikanlagen innerhalb der Stadt Zürich durch ewz in kWp» von 7000 auf 10 000 anzupassen.	Minderheit
			Enthaltung Tanja Maag (AL)
	Begründung:	Zürich hat nach wie vor ein grosses brachliegendes Potential bei Photovoltaik-Anlagen. Der Zubau soll deshalb forciert werden, als wichtiger Beitrag zum Energieumbau.	

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 68 gegen 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 076.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Tanja Maag (AL): Im Jahr 2023 hat das Elektrizitätswerk (ewz) aus den Gewinnen im Energiehandel einen Rekordgewinn von 370 Millionen Franken erzielt. Im Jahr 2024 waren es 317 Millionen Franken. Im Jahr 2024 hat das Eigenkapital von rund 2,5 Milliarden Franken zu 115 Prozent die Sachanlagen, Kraftwerke und Kraftwerketeiligungen abgedeckt. Diese Werte zeigen, dass das ewz äusserst solide finanziert ist und über mehr als genug Eigenkapital verfügt, um die Herausforderungen der Energiezukunft zu meistern. Es wird darum Zeit für eine Bonusaktion der AL. Leider haben wir in diesem Parlament nicht die nötige Unterstützung für eine Parlamentarische Initiative erzielt. Das wäre ein unkomplizierter Weg gewesen. Wir sind beharrlich geblieben, haben eine Volksinitiative lanciert und in Kürze 4000 Unterschriften gesammelt. Damit haben wir die Bestätigung der Zürcher*innen erhalten, dass ein Bonus verdient wäre. Schliesslich haben die Kund*innen aus der Grundversorgung, die Haushalte und KMU stets die regulierten Strompreise bezahlt, während Grosskunden auf Vertragsbasis bis zum Jahr 2021 von deutlich tieferen Marktpreisen profitieren durften. Aus dem Jahresgewinn 2024 sollen 80 Millionen Franken als Einheitsbonus an die Kund*innen in der Grundversorgung ausgerichtet werden. Das ewz könnte so seinen 235 000 Kund*innen einen Bonusbetrag von 340 Franken pro Haushalt und Gewerbebetrieb auszahlen. Das würde zugleich eine Erfolgsdividende darstellen, da die Kund*innen eigentlich Mitbesitzer*innen des städtischen Elektrizitätswerks sind. Eine solche Aktion ist finanziell vertretbar. Es freut uns, dass die SP den Antrag unterstützt. Bisher hat sie sich stark davon distanziert.

Përparim Avdili (FDP): Das ist wieder so ein lustiger Antrag von links, der nichts bringt. Er dient wohl nur als Wahlkampfwerbung. Wir haben ja gesehen, wie der Vortrag von Tanja Maag (AL) von ihrem Fraktionskollegen gefilmt wurde. Spätestens dann musste man merken, wozu der Antrag diene. Bevor man einen solchen Antrag stellt, sollte man eine Volksabstimmung abwarten. Wenn das Volk Ja sagen sollte, kann das Geld auf ordentlichem Weg gesprochen werden. Wieso die SP hier mitmacht, ist mir ein Rätsel.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Die GLP enthält sich weiterhin. Es ist eine offene und hängige Volksinitiative, die die Kommission gerade berät. Es braucht den Budgetantrag also nicht. Da die Meinungsbildung bei uns noch läuft und wir die Initiative ernsthaft und ohne Druck prüfen wollen, bleiben wir in der aktiven Enthaltung.

Dr. Florian Blättler (SP): Wie Sven Sobernheim (GLP) gesagt hat, ist das Geschäft aktuell noch in der Beratung. Das heisst, wir müssen heute nicht besprechen, ob wir für oder gegen die Initiative sind. Die SP wechselt zur Minderheit, was aber kein Votum für oder gegen die Initiative ist. Für den Fall, dass sie angenommen wird, soll Geld eingestellt sein. Wird sie abgelehnt, wird es einfach nicht benutzt.

Johann Widmer (SVP): Erstaunlich, dass man keine schlaueren Wahlkampfthemen gefunden hat. Das Wort Volksdividende miefte nach DDR. Anders kann man das nicht bewerten. Ihr habt anscheinend nichts dazugelernt. Ihr habt auch nichts dafür getan, dass das ewz überhaupt Gewinn macht. Ihr wisst gar nicht, woher der Gewinn kommt – von den freien Kunden. Das sind Unternehmen, die beim ewz auf dem freien Markt Strom kaufen. Das ewz hatte einfach grosses Glück, dass die Strompreise wegen gewisser ausländischer Themen schwankten. Jetzt wollt ihr das Geld, das das ewz verdient hat, ihm wegnehmen und mit der Giesskanne verteilen. Ob man das will oder braucht, beachtet ihr nicht. Das schadet dem ewz maximal. Ihr klaut dem Volk Geld. Wenn ihr dem

ewz die 80 Millionen Franken lasst, könnt ihr auf dem freien Kapitalmarkt 800 Millionen Franken für euer Fernwärmenetz holen. Stattdessen verschwendet ihr das Geld, damit ihr jedem Bürger ein Wahlkampfgeschenk von Tanja Maags (AL) machen könnt. So richtet ihr einen grossen finanziellen Schaden an. Das versteht aber niemand, da die Zusammenhänge im Hintergrund sind. Lasst dem ewz und der Stadt die 80 Millionen Franken. Die nächsten Jahre werden genug Investitionsprobleme mit sich bringen.

Tanja Maag (AL): Es war eine Parlamentarische Initiative im Jahr 2023, also lange bevor wir an Wahlkampf gedacht haben. Im Jahr 2024 haben wir Unterschriften gesammelt. Wie gesagt: Es ist eine Volksdividende. Wir stehen hinter diesem Begriff. Das Geld wird nicht gestohlen. Wir geben die 80 Millionen Franken, ein durchaus vertretbarer Betrag, dem Volk zurück. Von der SP würde ich ein grösseres Commitment erwarten.

Dominik Waser (Grüne): Zum Glück haben wir mit Johann Widmer (SVP) einen Energiepolitik-Experten unter uns. Wir anderen haben alle keine Ahnung. Die Grünen lehnen den Antrag ab. Wir sind der Meinung, dass man das Geld anderweitig verwenden soll. Wir haben viel geplant, was den Ausbau der erneuerbaren Energien und die Energiewende angeht. Wir sind der Meinung, dass wir schnell vorankommen sollen und das Geld in den nächsten Jahren investiert werden soll. Das bedeutet nicht, dass wir gegen Entlastung wären oder keine Kritik an der städtischen Energieversorgung oder dem ewz hätten. Aber wir sind der Meinung, dass dieses Geld vom ewz sinnvoller eingesetzt werden kann. Es wird ständig gesagt, wie sinnlos alles sei. Das stimmt nicht. Die Stadt Zürich trägt eine Verantwortung. Wir haben Macht, Geld und die nötige Infrastruktur, um die Energiewende voranzutreiben. Wir sind nicht bereit, dazu Kompromisse einzugehen.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Das ständige Hin und Her ist kindisch. Man könnte auch sachlich diskutieren, ohne anderen zu unterstellen, dass sie die Thematik nicht verstünden. Ich meinte verstanden zu haben, dass die links-grünen Parteien nur über etwas entscheiden können, wenn sie genau wissen, was der Inhalt sein wird. Anscheinend ist dem doch nicht so. Die Die Mitte/EVP-Fraktion findet, dass es zu früh ist, etwas ins Budget einzustellen; insbesondere, weil man bezweifelt, ob es dem ewz nützt. Man könnte die 80 Millionen Franken sinnvoller in zukunftssträchtige Projekte investieren. Warten wir doch die Detailberatung ab, bis wir wissen, worum es genau geht.

Christian Häberli (AL): Für andere Anträge, die hängig sind, stellen wir auch Beträge ins Budget ein. Es ist nur konsequent, das hier ebenfalls zu tun. Johann Widmer (SVP), wer stiehlt wem das Geld? Der Gewinn des ewz stammt im Wesentlichen vom Stromhandel der freien Kunden. Dieser Strom wird mit der Infrastruktur produziert, die wir als Steuerzahler vor Generationen bezahlt haben. Volksvermögen generiert jetzt Gewinn für freie Kunden. Wir haben die Dividenden zugute, die uns zurückgezahlt werden. Unternehmerisch ist das bei jeder Aktiengesellschaft gleich. Der Ausbau der Infrastruktur ist wegen dieser 80 Millionen Franken nicht gefährdet. Das ewz verfügt über ein Eigenkapital von 2,5 Milliarden Franken. Da sind 80 Millionen Franken Volksdividenden tragbar.

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

STR Michael Baumer: Es kommt selten vor, aber Dominik Waser (Grüne) und ich sind uns in dieser Sache einig. Wir werden diese Mittel brauchen, um in den nächsten Jahren zu investieren. Wir haben eine Mehrjahresplanung, für die Liquidität vorhanden sein muss. Eigenkapital hat nichts damit zu tun, wie liquid etwas ist. Das ist bei der Buchhaltung wichtig zu wissen. Der Stadtrat lehnt die Initiative ab, weil wir in den nächsten Jahren grosse Investitionen vorhaben. Wenn wir schnell vorwärtskommen, werden wir noch diese Woche über den Fernwärmekredit von 2,2 Milliarden Franken abstimmen.

S. 152	45 4530 PG 7	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE Elektrizitätswerk der Stadt Zürich Management, Finanzen und Services				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
076.	Antrag Stadtrat				80 000 000	Mehrheit
				80 000 000	160 000 000	Minderheit
						Enthaltung
						Pärparim Avdili (FDP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Felix Moser (Grüne), Johann Widmer (SVP)
						Tanja Maag (AL) Referat
						Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Florian Utz (SP)
						Begründung: Budgetierung des Bonus für die Volksdividende gemäss GR Nr. 2025/409

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 46 Stimmen (bei 15 Enthaltungen) zu.

Gemeinsame Behandlung der Anträge 077. und 078. (Postulat GR Nr. 2025/573)

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Tanja Maag (AL) begründet den Antrag der Mehrheit und das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5503/2025): Warum sollte man die Ausbildung zu Tram-, Bus- und Trolleybuschauffeur*innen der Verkehrsbetriebe (VBZ) verlängern? Die VBZ sind auf Personal angewiesen, das gut im Berufsalltag ankommt und auch bleibt. Auf diese zwei Aspekte kann durch die Dauer der Ausbildung Einfluss genommen werden. Es geht darum, in der Ausbildung, in der innert kürzester Zeit viel Theorie gelernt und Fahren geübt werden muss, ein wenig Luft zu bekommen. Es braucht Kenntnisse des ganzen Schienennetzes mit all seinen Weichen und Gleisen sowie des Störungsmeldemanagements. Auch die motorischen Fähigkeiten muss man trainieren. Bei der Tram-Ausbildung muss man zudem drei verschiedene Tram-Typen kennen. Mit einer Verdopplung der Ausbildungszeit könnten wir daran arbeiten, dass die neuen Chauffeur*innen nicht schon ausgebrannt im Berufsleben ankommen. Durch die Verlängerung könnten sie mehr Routine erlangen und sich in der Verantwortung, die sie tragen, sicher fühlen. Der Antrag betrifft zwei Stellen für die Instruktion sowie einen Stellenanteil beim Fahrpersonal. Das Begleitpostulat lässt offen, wie die VBZ mit dem Spielraum umgehen. Es kann auch eine Flexibilisierung wie ein Teilzeitangebot bei der Ausbildung sein. Nicht alle können und wollen eine neue Ausbildung im Vollzeitpensum absolvieren. Der Antrag und Prüfauftrag sind kleine Schritte, die dem Personalerhalt dienen und nachhaltig wirken.

Pärparim Avdili (FDP): Es ist immer wieder interessant, was sich der Gemeinderat alles anmasst, besser zu wissen. Daraus resultiert ein Mikromanagement aller anderen Verwaltungsabteilungen. Unsere Rolle ist es, den politischen Rahmen zu schaffen, etwa indem wir Geld sprechen. Es ist nicht unsere Aufgabe, den konkreten Inhalt vorzugeben. Es ist nicht nur anmassend, sondern auch kontraproduktiv, da euch die handwerkli-

che Erfahrung fehlt. Ihr stülpt dem Betrieb irgendeine akademische Theorie über. Wüsstet ihr es wirklich besser, würdet ihr verstehen, dass man nicht nur Stellen, sondern ein Konzept braucht. Dieses kann man zwar mit einem Postulat einfordern, doch es ist fraglich, ob das gelingt. Für ein sinnvolles Konzept müssen wir verstehen, was aktuell im Betrieb passiert und welche technologischen Fortschritte zu berücksichtigen sind.

Sebastian Vogel (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Der Beruf des Trampiloten ist mental und körperlich anstrengend. Unregelmässige Arbeitszeiten, der dichte Fahrplan und ein zunehmendes Fahrgast- und Verkehrsaufkommen erfordern hohe Konzentration, Belastbarkeit und eine gute körperliche Verfassung. Dieser Beruf ist nicht für alle geeignet. Die bestehende Ausbildung ist für die meisten Absolventinnen und Absolventen ausreichend. Entscheidend ist jedoch der Unterschied zwischen Fahrschule und realem Betrieb. Während der Schulung entfällt der Fahrplan- und Fahrgastdruck, weshalb eine generelle Verlängerung dieser geschützten Phase wenig bringt. Für einzelne Lernende kann eine gezielte Verlängerung der praktischen Fahrzeit unter Aufsicht sinnvoll sein. Das sollte aber eine Ausnahme bleiben. Ziel muss es sein, neue Trampilotinnen und -piloten rasch und gut vorbereitet in den Betrieb zu integrieren, um den Dienstbetrieb zu sichern und das Personal zu entlasten. Ein flexibles System, das individuelle Unterschiede berücksichtigt, ohne den Ausbildungsrahmen auszudehnen, wäre geeigneter und würde das defizitäre Budget der VBZ nicht zusätzlich belasten. Eine Teilzeitausbildung ist ungeeignet, da Routine und Sicherheit durch kontinuierliche Fahrpraxis entstehen. Häufige Unterbrechungen verlangsamen den Lernprozess und verhindern die Automatisierung der Abläufe.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Ich bin der Ansicht, dass die VBZ-Ausbildung nicht schlecht ist. Ich fahre ziemlich häufig Bus und Tram. An und für sich sind die Mitarbeitenden wirklich gut. Warum man die Ausbildung verlängern soll, sehe ich nicht ein. Das würde vielleicht einige abschrecken, die Trampilotin oder Trampilot werden wollen. Eine Verlängerung der Ausbildung hat noch nie etwas bewirkt. Es wäre sinnvoller, die Ausbildung so zu belassen und mit Wiederholungskursen zu arbeiten. Auch eine gute Stimmung im Korps ist wichtig. So hätte man gute, motivierte Leute, die die Trams und Busse souverän durch den dichten Verkehr steuern und denen, die aufs Handy schauen, ausweichen.

Sven Sobernheim (GLP): Ich bin mir gar nicht sicher, ob Johann Widmer (SVP) sich auf die VBZ-Ausbildung bezieht oder dafür plädiert, die Sekundarstufe abzuschaffen, weil die Primarschule ausreiche. Es ist unbestritten, dass viel Druck auf den VBZ und ihren Mitarbeitenden lastet. Das zeigt sich unter anderem durch die vielen Unfälle. Warum diese passieren, wissen wir nicht so genau. Darum unterstützt die GLP das Postulat. Wir sind der Meinung, dass man prüfen sollte, ob eine Verlängerung der Ausbildung den Druck verringert und die Sicherheit erhöht. Den Budgetantrag unterstützen wir nicht, weil es ein Prüfauftrag ist. Ob es wirklich etwas bringt, wissen wir noch nicht. Aber es stimmt nicht, Sebastian Vogel (FDP), dass die VBZ defizitär sind. Dann hätten wir ein Problem. Alles, was die VBZ ausgeben, kommt auch wieder rein, bloss vom Kanton.

Dr. Jonas Keller (SP): Bus- und Tramfahren in der Stadt Zürich ist anspruchsvoll. Für die Busfahrer*innen und Trampilot*innen ist es eine sehr grosse Verantwortung. Es ist wichtig, dass das Fahrpersonal so gut wie möglich ausgebildet ist. Darum möchten wir die Ausbildungsdauer verlängern. Das erhöht die Sicherheit im Verkehr.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Ich möchte mir nicht anmassen, den VBZ vorzuschreiben, wie sie ihre Ausbildung zu gestalten haben. Ich bin kein Spezialist im Bereich Tram-Ausbildung. Anscheinend sind das einige Kolleginnen und Kollegen von links-grüner Seite.

*Die VBZ haben Verantwortliche mit Sachkenntnissen, die diese Ausbildung gestalten. Wir aus der Politik können das nicht besser. Ich bezweifle stark, dass sich das Stresslevel im Verkehr für Chauffeur*innen ändert, wenn die Ausbildung einige Monate länger dauert. Der Antrag und das Postulat sind nicht sehr sachlich. Wir lehnen beides ab.*

Dominik Waser (Grüne): *Normalerweise wird das duale Bildungssystem gelobt und auf den Wert einer Ausbildung gepocht. Wieso soll das hier nicht gelten? Wir Grünen sind der Meinung, dass wir das Anliegen prüfen sollten. Wir unterstützen das Postulat und den Antrag. Ich denke, die momentane Situation ist für die Beteiligten schwierig. Es gibt verschiedene Gründe dafür. Der Druck könnte mit diesem Antrag und Postulat vielleicht reduziert werden. Natürlich braucht es auch andere Massnahmen, aber wir können zumindest etwas Abhilfe schaffen. Für mich ist klar, dass weniger Stress in der Ausbildung und mehr Zeit, sich einer Sache hinzugeben, eine Wirkung auf das spätere Arbeitsleben hat. Das Manövrieren von stressigen Situationen im Verkehr kann so geübt werden.*

Dafi Muharemi (SP): *Ich bin seit 18 Jahren in der Branche tätig und habe seit 5 Jahren direkt mit dieser Sache zu tun. Ich finde es erstaunlich, dass die FDP und die SVP es so darstellen, als brauche es keine Verlängerung der Ausbildungszeit. Wir haben alle mitbekommen, dass die Anzahl Eigenkollisionen und Unfälle in den letzten Jahren gestiegen ist. Die Ausbildung für den Trolleybus dauert zehn Tage. Die Buschauffeur*innen müssen einen 24,7 Meter langen Bus durch die Strassen von Zürich fahren, Fahrgäste kutschieren, den eng getakteten Fahrplan einhalten und die Linien kennen. Das ist ein enormer Druck für sie. In den letzten 5 Jahren höre ich am meisten, dass die Ausbildung viel zu kurz sei, um alles zu lernen, was dazugehört. Darum finde ich diesen Antrag richtig. Hinzu kommt, dass viele der Leute in der Ausbildung nicht aus der Stadt Zürich sind, die meisten kommen aus dem Ausland. Sie kennen die Stadt nicht und müssen innerhalb von 13 Tagen einwandfrei Bescheid wissen. Das reicht nicht. Mit dem Antrag und Postulat wollen wir sie entlasten, damit sie sicher unterwegs sein können.*

Samuel Balsiger (SVP): *Ich habe schon mehrmals mit einem VBZ-Tramchauffeur gesprochen. Er hat mir erzählt, dass die Situation in der Belegschaft tatsächlich sehr unangenehm ist. Es gibt sehr viele Krankheitsmeldungen, Ausfälle und Burn-outs. Laut ihm ist intern klar, was der Hauptgrund für diesen Zustand ist: die vielen unangemeldeten Demonstrationen. Es ist eine grosse psychische Belastung, wenn im Samstagsverkehr so viele Leute auf den Gleisen sind. Es verursacht auch viele Probleme, ständig hören zu müssen, dass wieder jemand angefahren oder ein Passant überfahren wurde. Für die Belegschaft ist es sehr belastend. Was Sie hier fordern, ist einfach seltsam. Wie kommen Sie darauf, man müsse die Ausbildungszeit um 50 Prozent verlängern? Können Sie das sachlich begründen? Seit 131 Jahren sind die elektrischen Trams der VBZ unterwegs. Niemand von ausserhalb muss den VBZ erklären, wie die Ausbildung gestaltet werden muss. Nach so vielen Jahren im Geschäft wissen die VBZ es besser als Sie.*

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

STR Michael Baumer: *Es gibt zwei Anträge: das Postulat, das der Stadtrat entgegennimmt, und den Budgetantrag. Der Budgetantrag ist der falsche Weg. Ohne Konzept die Ausbildungszeit zu verlängern, ist sinnlos. Daher können wir mit den Mitteln im Budget auch nichts anfangen. Die Ausbildungsdauer ist im Schweizer Vergleich eher lang. Neulenker sind statistisch nicht auffällig. Sie verursachen nicht viel mehr Unfälle als erfahrene Trampiloten. Auch die interne Evaluation zeigte kein Anzeichen, dass die Ausbildung Probleme hätte. Von den Personalverbänden haben uns keine Forderungen nach Änderungen an der Ausbildung erreicht. Natürlich würden wir uns nicht weigern, solche Forderungen zu prüfen. Wir wollen wissen, ob wir es richtig machen. Wir sind sowieso*

*daran, bis Ende des Jahres 2026 das Ausbildungskonzept für Tram- und Busfahrerinnen und -fahrer zu überarbeiten, modernisieren und neu zu organisieren. Dann wird auch der neue Fahrsimulator für die Ausbildung zur Verfügung stehen, was sicher eine Auswirkung auf die Gestaltung und Dauer der Ausbildung haben wird. Bereits heute ist es möglich, individuell mehr Ausbildungszeit zu bekommen, indem man den Einstieg ins Arbeitsleben nach hinten verschiebt. Dafür müssen die Chauffeur*innen nur auf die VBZ zugehen. Die VBZ haben das grösste Interesse daran, dass die Angestellten länger im Job bleiben. Wir nehmen das Postulat entgegen, der Budgetantrag wird aber wirkungslos bleiben. Da wir kein Konzept für eine Umsetzung haben, wird der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Kosten nicht übernehmen, wofür er aber zuständig wäre.*

S. 384	45	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE				
	4540	Verkehrsbetriebe				
	3010 00 000	Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals				
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen
077.	Antrag Stadtrat			271 516 000	Minderheit	Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pärparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Johann Widmer (SVP)
			400 000	271 916 000	Mehrheit	Tanja Maag (AL) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
		Begründung: Verlängerung der Ausbildungszeit um die Hälfte. Der Zeitdruck wird verringert. Damit soll die Ausbildung qualitativ verbessert werden. Zur Umsetzung sind dafür 4 Stellen notwendig (2,2 Stellen beim Personalbestand Ausbildungszentrum und 1,8 Stellen für zusätzliches Fahrpersonal).				

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

5568. 2025/573

Postulat von Tanja Maag (AL) und Dr. Jonas Keller (SP) vom 03.12.2025: Verlängerung der Ausbildungszeit für das Fahrpersonal von Tram und Bus

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/391, Beschluss-Nr. 5539/2025, Antrag Nr. 077.

Tanja Maag (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5503/2025).

Sebastian Vogel (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

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

Das Postulat wird mit 79 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Antrag 079.

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dr. Florian Blättler (SP): Ich habe nichts gegen Kontrollen und die Durchsetzung von geltenden Regeln. Aber bei diesem Antrag geht es um die Prioritätensetzung. Jedes Jahr habe ich davon eine andere Vorstellung als der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Im Vergleich zur Planung vor drei Jahren haben die Verkehrsbetriebe (VBZ) in den letzten drei Budgets insgesamt 58,3 Stellen beantragt. Das ergäbe knapp 60 neue Chauffeur*innen. Rund die Hälfte dieser Stellen fallen in den Bereich Fahrzeugunterhalt und Infrastruktur und fast gleich viele in die Kundenbetreuung, die Kommunikation, das Finanzwesen und Human Resources. Schlussendlich wurden nur 3 dieser Stellen für den Fahrdienst bestimmt. Das entspricht 5 Prozent der neu beantragten Stellen in den letzten Jahren. Gleichzeitig sind die neu beantragten Stellen für die Fahrausweiskontrollen um 5 Stellen gestiegen. Das sind fast doppelt so viele wie die Anzahl neuer Fahrdienststellen. Der ZVV hat kein Geld, um den Kund*innen ein besseres Fahrplanangebot zu machen. Er hat nicht einmal genug Geld, um den Fahrplan garantieren zu können. Aber der ZVV hat Geld, um die Kund*innen noch weiter zu stressen. Dieser Prioritätensetzung widersetzen wir uns und streichen die beiden neu beantragten Stellen.

Johann Widmer (SVP): Fahrausweise müssen kontrolliert werden. Der ZVV gibt uns diesen Auftrag. Wir wollen keine Schmarotzer und keine Schwarzfahrer. Diese müssen gestoppt werden. Es ist sehr asozial, schwarz zu fahren. Bezahlen müssen es nämlich die anderen. Sonst kann man keine Trams mehr kaufen und sie in Betrieb halten. Wenn der Antrag angenommen wird und die Kontrollen gestrichen werden, muss ich annehmen, dass einige von euch schwarz fahren. Warum müsstet ihr sonst Angst vor Kontrollen haben? Dahinter steckt wohl eher persönliche Betroffenheit als irgendeine Logik.

Weitere Wortmeldungen:

Moritz Bögli (AL): Ich finde es bedenklich, dass die SVP arme Leute pauschal als Schmarotzer bezeichnet. Das ist nicht angebracht. Ich gebe gern bekannt, dass wir von der Mehrheit in die Minderheit wechseln. Bei uns gab es ein Missverständnis: Wir meinten, man wolle den Status quo kürzen. Da wir den Status quo beibehalten wollen, stimmen wir der Kürzung zu. Dass die Bürgerlichen nicht mitmachen, ist im Rahmen der Budgetdebatte entlarvend. Es wurden wiederholt Anträge von rechts gestellt, weil das Stellenwachstum zu gross sei. Teils wurde das ohne Begründung gemacht, etwa bei den zwei Stellen im Administrativbereich oder im Tiefbauamt. Wenn es um Recht und Ordnung geht, sind Geldausgeben und Stellenwachstum anscheinend kein Problem.

Dr. Florian Blättler (SP): Ich möchte mich klar gegen den persönlichen Angriff wehren. Ich habe seit 25 Jahren ein Generalabonnement der SBB und fahre nicht schwarz.

Selina Walgis (Grüne): Ich erzähle euch eine Geschichte. Nach einer Ratssitzung war ich Richtung Hardplatz unterwegs und habe gesehen, wie in einem Bus eine Kontrolle stattfand. In diesem Bus waren mindestens zehn Kontrolleure und weniger als zehn Fahrgäste. Diese Situation nur schon zu beobachten, war bedrohlich. Für Menschen,

*die kein Ticket hatten, musste dies eine enorme Stresssituation sein. Schon bei ein oder zwei Kontrolleur*innen wird es stressig. Wenn zehn oder mehr auf einmal vor einem stehen, wird es noch stressiger. Ausgehend von diesem Moment denke ich, dass nicht zu wenige Stellen für Kontrolleur*innen vorhanden sind, sonst würde man nicht eine solche Aktion um diese Uhrzeit in einem leeren Bus durchführen. Vielleicht muss die linke Ratsseite sich rechtfertigen: Wir sind natürlich keine Schwarzfahrer*innen. Als Kind oder Jugendliche ist es mir aber durchaus passiert, dass ich aus Versehen kein oder das falsche Ticket hatte. Das kennen sicher einige, wir sind im Rat nicht bessere Menschen.*

Stephan Iten (SVP): Ich fühle mich auch gestresst: von den Kontrollen, die auf der Strasse gemacht werden, vom Blitzkasten, wenn ich aus Versehen zu schnell gefahren bin, wenn ich eine Busse bekomme, weil ich zu lange parkiert habe. Das war alles sehr stressig. Also Florian Blättler (SP), schaffen wir all diese Kontrollen auf den Strassen ab.

Dominik Waser (Grüne): Nach solchen Voten ist es schwierig, weiterzumachen. Natürlich willst Du keine Kontrollen. Du willst mit deinem Auto tun, was du willst. Fakt ist, dass dein Verhalten tödliche Folgen haben könnte. Zu schnell fahren und parkieren kann zu Unfällen führen, z. B. wenn man an einem Ort parkiert, wo kein Parkplatz ist und man beim Ausparkieren wenig sieht. Die Linken und Grünen setzen sich dafür ein, dass möglichst viele Leute den Öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzen können. Das bedeutet nicht, dass sie kein Ticket haben sollen. Wir setzen uns dafür ein, dass ihnen ein günstiges Ticket zur Verfügung steht. Tiefere Ticketpreise wären in der Reduktion von Schwarzfahren viel effizienter als mehr Kontrollen. Wir sind der Meinung, dass der Antrag unterstützenswert ist. Er sorgt dafür, dass weniger Menschen kein Ticket haben.

Michael Schmid (AL): Es gibt einen gewichtigen Unterschied zwischen Bussen für Geschwindigkeitsübertretungen oder Falschparkieren und Bussen fürs Schwarzfahren. Die Ausgaben für Kontrollen im ÖV sind viel höher als die Einnahmen daraus. Es ist auch fraglich, ob die Genehmigung von zwei Stellen das Schwarzfahren reduzieren kann.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Es gibt einen Grund, Michael Schmid (AL), weshalb es bei Schwarzfahrern nichts zu holen gibt. Da gibt es schlicht nichts zu holen. Das ist leider die Stammklientel des ÖV, bloss nicht die erwünschte Klientel. Ich finde es bedenklich, Schwarzfahrer zu schützen, statt diejenigen, die ihre Arbeit machen und sichergehen, dass die bezahlenden Kunden etwas für ihr Geld bekommen. Es ist asozial, den ÖV zu nutzen, ohne ein Ticket zu lösen. Abgesehen davon bringt es nichts, die Ausgaben zu senken. Der ZVV bestimmt die Kontrolldichte. Wenn die VBZ diese nicht erfüllen, muss man nachrüsten. Der Antrag ist also sinnlos. Selina Walgis (Grüne), ich finde es eher bedrohlich zu sagen, dass Kontrollen für dich bedrohlich sind. Ich lade dich ein, bei einer Kontrolle der SBB oder VBZ mitzugehen. Bedrohlich ist es, jemanden zu kontrollieren und Angst zu haben, dass sie ein Messer zücken. Das habe ich selbst erlebt.

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

STR Michael Baumer: ÖV-Kontrollen sind ein emotionales Thema. Ich bekomme unzählige Schreiben von Leuten, die sich ungerecht behandelt fühlen. Mir geht es nicht anders: Es kann unangenehm sein. Vor zwei Monaten habe ich mir eine Busse eingehandelt, weil ich das Check-in vergessen hatte. Das hat mich ziemlich geärgert. Aber daran schuld war nicht der Kontrolleur der SBB, sondern ich. Das zeigt auch, dass nicht alle, die ohne Ticket fahren, arm sind. Das wäre ein Trugschluss. Ohne Ticket zu fahren, ist unsolidarisch. Das Geld fehlt in der Kasse der Verkehrsunternehmen und wird über höhere Ticketpreise an andere Konsumenten weitergegeben. Das befürworten Sie ja auch nicht. Ich bitte Sie, sich die Stellenstreichung nochmals zu überlegen. Der ZVV hat uns

den Auftrag gegeben, Kontrollen durchzuführen. Wenn Sie die Stellen streichen, die der ZVV uns zusprechen würde, müssen es andere Leute machen. Der Auftrag fällt nicht weg. Vorher haben wir diskutiert, wie man sich für das Personal einsetzt. Wer zustimmt, tut das sicher nicht. Zudem muss ich klarstellen, dass der Kantonsrat die Prioritäten des ZVV setzt, nicht wir. Beschwerden Sie sich dort. Wir können nichts ändern.

S. 384	45	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE			
	4540	Verkehrsbetriebe			
	3010 00 000	Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
079.	Antrag Stadtrat			271 516 000 Mehrheit	Johann Widmer (SVP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Vize- präsidium Martin Bürki (FDP), Përparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Tanja Maag (AL)
		214 500		271 301 500 Minderheit	Dr. Florian Blättler (SP) Referat, Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)
		Begründung: Verzicht auf neue Stellen für Fahrausweiskontrollen			

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 63 gegen 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 170, Beschluss-Nr. 5539/2025)

E i n g ä n g e

Am nachfolgenden Text werden keine sprachlichen Korrekturen vorgenommen.

5569. 2025/607

Postulat von Nadina Diday (SP), Anna Graff (SP) und Guy Krayenbühl (GLP) vom 11.12.2025:

Bericht über eine mögliche Zugänglichkeit sämtlicher See-, Fluss- und Aussenbeckenbäder der Stadt als öffentlicher Raum im Winterhalbjahr

Von Nadina Diday (SP), Anna Graff (SP) und Guy Krayenbühl (GLP) ist am 11. Dezember 2025 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, mittels eines Berichts, sämtliche See-, Fluss- und Aussenbeckenbäder der Stadt Zürich daraufhin zu prüfen, welches öffentliche Potenzial hin, sie haben, auch im Winterhalbjahr als öffentlicher Raum zugänglich zu bleiben. Der Bericht soll entweder die künftige Öffnung im Winterhalbjahr in Aussicht stellen oder für jede einzelne Badeanlage begründen, weshalb dies nicht vorgesehen ist. Dabei soll auch geprüft werden, welche Teile der jeweiligen Infrastruktur der Bevölkerung ganzjährig zur Verfügung stehen können.

Begründung:

Zürich rühmt sich seiner hohen Lebensqualität, der Nähe zum Wasser und einer städtischen Infrastruktur, die vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bietet. Die Badeanstalten an Limmat und Zürichsee sind zentrale Bestandteile dieser urbanen Lebensqualität. Dennoch bleiben viele über fast sieben Monate des Jahres geschlossen und damit als öffentliche Räume unzugänglich. Diese Praxis wird weder den klimatischen Entwicklungen noch den wandelnden Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht.

Erstens werden Herbst und Winter in Zürich immer sonniger und wärmer. Die Schliessung der meisten See- und Flussbäder Mitte September führt dazu, dass attraktive städtische Flächen oft bis in den Mai ungenutzt bleiben, obwohl die Wetterbedingungen häufig eine Weiterbenutzung zulassen würden. Zweitens, in einer verdichteten Stadt wie Zürich kommt dem öffentlichen Raum besondere Bedeutung zu. Die See- und Flussflächen, Stege, Liegewiesen und Aufenthaltsbereiche der städtischen Badis sind hochwertige Räume, die ausserhalb der Sommermonate derzeit brachliegen. Es stellt eine ineffiziente Nutzung öffentlicher Ressourcen dar, diese Flächen über Monate abzusperren, obwohl sie sich hervorragend als frei zugängliche Aufenthaltsorte eignen, sei es für Ruhe, Bewegung, Begegnung oder einfach den Blick aufs Wasser. Drittens hat das Schwimmen im kalten Wasser in den letzten Jahren stark an Popularität gewonnen. Es wirkt sich positiv auf Kreislauf, Immunsystem und mentale Gesundheit aus. Zürich sollte diesem Bedürfnis Rechnung tragen und sichere Zugänge zum Wasser auch im Winter gewährleisten.

Ein Vollbetrieb mit Gastronomie und Badeaufsicht ist nicht zwingend anzuvisieren. Vielmehr soll der Stadtrat für jede öffentliche Aussenbadeanstalt prüfen, welches Mass an Infrastruktur und Betreuung sinnvoll, sicherheitstechnisch vertretbar und verhältnismässig ist, damit für alle Aussenbadeanstalten eine klare Perspektive besteht.

Mitteilung an den Stadtrat

Das Postulat wird auf die Tagliste der nächsten Sitzung gesetzt.

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

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 11. Dezember 2025, 21.00 Uhr