

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 51. Ratssitzung vom 12. Juni 2019

1374. 2019/197 Dringliches Postulat von Christoph Marty (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 15.05.2019: Neuaufgabe eines Strassenbauprojekts an der Segantinistrasse ohne Abbau von Parkplätzen

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

Christoph Marty (SVP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1104/2019): *Die limitierte Redezeit lässt es nicht zu, auf alle relevanten Aspekte des verunglückten Projekts einzugehen. Ich werde mich auf den geplanten Abbau von Parkplätzen beschränken. Den Textänderungsvorschlag von Sven Sobernheim (GLP) nehmen wir dankbar an. Als Ingenieur mit Vertiefungsrichtung Verkehrsplanung hat er eine konstruktiv geeignete Möglichkeit erkannt, die Situation auf eine neue und tragfähige Basis zu stellen. Zum Projekt: Als besonders besorgniserregend erachten wir die Art der Plangestaltung. Es zeigt sich, dass sich die Wahl und Positionierung von Elementen wie Trottoirverbreiterung, Bäumen und dergleichen nicht an Notwendigkeit oder Zweckmässigkeit orientiert, sondern einzig und allein an der maximal erreichbaren Verunmöglichung von Parkplätzen. Die Vorgehensweise der Stadt wirft unangenehme Fragen auf, so etwa fand die Ausschreibung ausgerechnet während der Schulferien statt. Das mag Zufall sein. Viel gravierender ist die bewusste Irreführung in der Ausschreibung. «Ein neuer Radweg» klingt nach einer Rechtfertigung für einen Parkplatzabbau. In der Tat ist es ein Ersatz für einen alten Veloweg mit dem gleichen Start, dem gleichen Ende, der gleichen Breite. Die Erstellung eines neuen Velowegs gilt in der Stadt als weit herum akzeptierte Begründung für die Aufhebung von Parkplätzen. Mit der Formulierung «neuer Fuss- und Radweg» wird dem Leser in der Ausschreibung suggeriert, dass ein neuer Veloweg erstellt werden soll, der an jener Stelle bisher noch nicht existierte, und unter anderem deswegen Parkplätze entfernt werden müssen. Wir fragen uns, ob das eine korrekte Art ist, die Bevölkerung zu informieren. Wir würden eine ehrlichere und transparentere Kommunikation bevorzugen. Zudem gab die städtische Medienstelle eine Falschauskunft bezüglich Planungs- und Baugesetz: Gemäss Planungs- und Baugesetz seien Fahrzeuge grundsätzlich auf Privatgrund abzustellen. Blaue-Zone-Parkplätze sind aber nicht vom Planungs- und Baugesetz betroffen. Paragraph 242 betrifft lediglich die Anzahl der zu bewilligenden Parkplätze auf Privatgrund. Es ist ein unzulässiger Umkehrschluss der Medienstelle. Sie hat buchstäblich mitgeteilt, dass die Ausschreibung mit dem Planungs- und Baugesetz begründet wird. Was hier praktiziert wird, erachten wir nicht als korrekte Art der Amtsgeschäftsbesorgung. Es darf nicht sein, dass die Anwohner Interessengemeinschaften bilden müssen, damit die Bauprojekte in einer halbwegs geeigneten Qualität daherkommen und ehrlich und transparent kommuniziert wird. Bis jetzt waren nur die*

innenstadtnahen Gebiete von gross angelegten Reduktionsmassnahmen von Oberflächenparkplätzen betroffen. Die Aufhebung von grösseren Kapazitäten von Blauen Zonen in den Wohnquartieren ist neu. Offenbar gerät das Quartier Höngg als erstes ins Visier dieser Abbaumassnahmen. Bei keinem der Abbauprojekte in Höngg wird die heutige Parkfläche einer anderen Verwendung wie zum Beispiel einem neuen Veloweg zugeführt. Es gibt bei allen Projekten keinen äusseren Zwang. Weiter sind die Strassen bei den Projekten schon heute vom Durchgangsverkehr befreit. Es sind Sackgassen oder Fahrverbotstrassen. Die Aufhebung wurde demzufolge aus politideologischen Gründen geplant und richtet sich gegen die Interessen der Anwohner. Ich dachte, die Verwaltung hätte die Aufgabe, die Interessen der Bürger zu vertreten. Die aktuell 181 Parkplätze in der Blauen Zone befinden sich in einem Einzugsgebiet von rund 2800 Einwohnern. Es ist ein sehr mageres Verhältnis. Die geplante Reduktion um 50 % ist total willkürlich und unverhältnismässig. Durch Neubauten wird laufend verdichtet und die Wohnbevölkerung nimmt zu. Die Kapazität der Blauen Zone im Verhältnis zur Bevölkerung wird somit bereits laufend reduziert. Zahlreiche alte Liegenschaften an der Segantinstrasse verfügen über keine Besucherparkplätze. Besuche von ausserhalb werden erschwert. Durch die Hanglage sind gerade ältere Anwohner und Besucher darauf angewiesen, dass sie mit einem Auto nach Hause gefahren werden können. Die Buslinie 38 verkehrt nur im Halbstundentakt und auch das nur bis 20.00 Uhr. Die Anbindung an den ÖV ist schwach, es wird nur eine Strassenkreuzung angefahren. Viele ältere Bewohner müssen Pflegedienste in Anspruch nehmen. Die Spitex ist ebenfalls auf Parkplätze angewiesen. Die meisten Häuser stammen aus den 70er- und 80er-Jahren. Viele Bewohner leben seit damals dort. Es gibt keinen Durchgangsverkehr. Die Strasse ist auch eine Sackgasse. Die Aufhebung der Parkplätze findet nur aus politischen Motiven statt. Wenn man den gesamten Entschluss weiterdenkt, muss man erkennen, dass die linke Stadtregierung das Tiefbauamt benutzt, um jenen Teil der Bevölkerung, der Privatfahrzeuge hält oder benutzen muss, gezielt zu diskriminieren. Den Betroffenen soll das Leben nach Kräften erschwert werden. Man will sie aus der Stadt vertreiben, um Platz für politisch genehmere Einwohner zu machen. Das steht im Widerspruch zu dem so oft gehörten linken Mantra der Diversität. Viele Massnahmen in der Wohnbaupolitik werden mit dem angestrebten Endzustand der sozialen Durchmischung begründet. Was aber hier betrieben wird, ist Ausgrenzung und Segregation. Verschiedene Gesellschaftsschichten haben verschiedene Mobilitätsbedürfnisse. In der Stadt haben wir kaum mehr Industrie, das Gewerbe ist ausserhalb. Gemäss Statistik arbeiten noch 5,8 % auf dem Stadtgebiet im 2. Sektor. Ein Abbau der Parkplätze in der Blauen Zone beschleunigt die wirtschaftliche Vertreibung ganzer Berufsgruppen wie Polymechaniker, Ingenieure, die gezwungenermassen im für Industriefirmen bezahlbaren, typischerweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbaren Umgelände von Zürich arbeiten müssen. Auch Berufsgruppen mit dynamischen Arbeitsanforderungen wie Berater oder Servicemonteur sind davon betroffen. Hat man als Stadtzürcher den falschen Beruf gewählt, hat man offenbar kein Anrecht mehr darauf, in seiner Heimatstadt wohnen zu dürfen. Man muss damit rechnen, ausgegrenzt und vertrieben zu werden.

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

STR Richard Wolff: *Es gibt tatsächlich verschiedene Mobilitätsbedürfnisse. Christoph Marty (SVP) strich vor allem eines davon heraus. Es gibt aber auch andere Mobilitätsbedürfnisse, so etwa die Bedürfnisse der Velofahrenden. Die Segantinistrasse ist im kommunalen Richtplan als Veloroute aufgeführt. Eine Veloroute hat eine Norm von vier Metern Breite zwischen den Autos. Aktuell sind es an der betreffenden Stelle drei Meter. Wir machen hier nichts willkürlich oder zufällig oder weil wir die Anwohner an der Segantinistrasse ärgern wollten. Der Auslöser ist hier ein Werkleitungsbau. Wenn wir die Strasse öffnen, gibt das eine Gelegenheit, Normen zu erfüllen. Die Normen geben eine gewisse Breite und Sichtweite und verschiedene Eckdaten vor, die wir einhalten müssen. Aufgrund der Vorgaben ist alles richtig, was an dieser Stelle vorgenommen wird. Man kann sich streiten, ob man allenfalls ein anderes Verkehrsregime einführen will. Dann würden andere Normen gelten und man könnte den Vorschlag von Sven Sobernheim (GLP) überprüfen. Man könnte sich diesen am Kettberg vorstellen, aber nicht unbedingt an der Segantinistrasse. Deshalb halte ich an unserem Projekt fest. Wir haben aber nun die Einwendungen und nehmen diese Einwendungen möglicherweise auf. Wir werden überprüfen, was sich machen lässt. Ich kann nichts versprechen. Wir befinden uns mitten in einem Verfahren. Es gibt Normen, es gibt Auflagen, die wir erfüllen müssen. Vielleicht können wir die Zahl der Parkplätze, die abgebaut werden, nochmals anschauen. Wir haben rund 100 Einwendungen. Das ist ein Grund, dass man überprüfen muss, ob man bei der Kommunikation nicht genügend gut gearbeitet hat. Ich werde das in Zukunft stärker beachten. Auch ich würde mich über die Ausschreibung während der Sommerferien ärgern. Das muss man sich künftig besser überlegen. Bezüglich der Formulierung, dass es sich um einen neuen Veloweg handle: Diese Formulierung ist nicht ganz glücklich. Gemeint ist, dass er neu zu betrachten ist, wenn die Strasse bearbeitet wird. Es ist nicht ein neuer Weg. Der Weg ist bereits im kommunalen Richtplan enthalten. Es existiert aber ein neuer Anlass, um diesen Weg normengerecht umzusetzen.*

Sven Sobernheim (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Ich präsentiere die Textänderung. Sie knüpft an beim Satz «zurück zu ziehen und ein neues Strassenbauprojekt mit einer Begegnungszonen-Signalisation aufzulegen und so mehr Parkfelder zu ermöglichen». Würden wir dem Stadtrat einen Auftrag geben, man wolle das gleiche Projekt mit den gleichen Rahmenbedingungen, aber mit mehr Parkfeldern, wäre dieser Auftrag schwierig zu erfüllen. Wenn man die Begegnungszone nimmt, reduziert sich die Sichtweite aus den privaten Grundstückzufahrten, es ergeben sich neue Rahmenbedingungen bei der Trottoirbreite und so weiter. Die SVP ist offenbar bereit, die Begegnungszone an diesem Ort als Kompromiss zu akzeptieren. Mit der Begegnungszone erreichen wir, dass vielen Verkehrsträgern mehr gedient ist als mit dem vorliegenden Projekt. Eines hat mich aber irritiert. Wir haben vom Stadtrat nun gehört, dass er bezüglich der Ausschreibung über die Sommerferien über die Bücher gehen muss. Diesen Satz habe ich vom betreffenden Stadtrat schon einmal gehört. Der Gesamtstadtrat sollte die Sommerferien als eine Zeit betrachten, in der man keine politisch heiklen Planungen publizieren sollte, wenn man auf ein Mitwirken von Bevölkerung oder Vereinen hofft.*

Weitere Wortmeldungen:

Claudia Rabelbauer (EVP): *Wir bedauern, dass der Parkplatzkompromiss in dieser Legislatur leider von linker und grüner Seite gekündigt wurde. Ich möchte kein Hohelied auf den motorisierten Individualverkehr singen, aber das Auto ist nun einmal ein praktisches Transportmittel für schwere, sperrige Güter oder Personen mit eingeschränkter Mobilität. Man kann darüber diskutieren, ob Anwohner in der Blauen Zone günstig parkieren sollen. Indiskutabel ist aber aus unserer Sicht, dass es auch in den Quartieren zwingend Parkplätze braucht. Besucherparkplätze, Parkplätze für Güterumschlag und das Gewerbe braucht es auf jeden Fall. Wir unterstützen den Vorstoss auch mit der Textänderung.*

Andreas Egli (FDP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Das Postulat wurde nicht perfekt formuliert. In der Begründung erwähnte man den Kettberg, im Postulatstext selber aber nicht. Entscheidend ist aber der Postulatstext. Wir haben uns eine Textänderung überlegt. Die Idee von Sven Sobernheim (GLP) halten wir für gut. Wir möchten seinen Textänderungsvorschlag aber ergänzen, denn es geht nicht nur um die Segantinistrasse, sondern auch um das Projekt Kettberg. Wir haben deshalb eine weitere Textänderung in Ergänzung zum Vorschlag von Sven Sobernheim (GLP), in der das Projekt Kettberg erwähnt wird. Somit haben wir beide Projekte berücksichtigt, die angepasst werden sollen. Der Stadtrat hat zumindest beim Projekt Kettberg auch bereits gesagt, dass er sich dort Überlegungen zu einer Begegnungszone machen könnte.*

Hans Jörg Käppeli (SP): *Aufgrund der Werkleitungsarbeiten gibt es für die Strasse eine neue Oberfläche. Im gleichen Zug nimmt man Verbesserungen vor. Man erstellt ein gutes Trottoir, entfernt die Anrampungen am Trottoir, die für die Velos ein Problem sind. Das Projekt ist aus meiner Sicht in Ordnung. Ich würde nicht so stark auf die Normen pochen. Es gäbe allenfalls noch gewissen Spielraum, um den einen oder anderen Parkplatz zu retten. Dagegen sträuben wir uns nicht. Mit Paragraph 13 kann man seine Einwendungen einbringen, die dann in der nächsten Stufe berücksichtigt werden können. Wenn man mit Anstand seine Interessen einbringt, haben wir kein Problem. Doch in diesem Vorstoss ist es so, dass die Begründung grenzwertig, unanständig, polemisch ist. Unter diesen Aspekten können wir dem Vorstoss nicht zustimmen.*

Mathias Egloff (SP): *Ein Bekannter, der in der Nähe der Segantinistrasse wohnt, musste zusammen mit seiner Eigentumswohnung einen Einstellplatz in einer Tiefgarage kaufen, obwohl er gar kein Auto hat. So ein Garagenplatz kann das Wohneigentum stark verteuern. Er vermietet deshalb den Platz. Weil aber generell immer weniger Haushalte in der Stadt ein Auto haben und trotzdem immer mehr Parkplätze gebaut werden müssen, fallen die Garagen-Mietpreise zusammen. Die Parkplatzmieter sagten, sie wollten eine Mietzinsreduktion, sonst würden sie in der Blauen Zone parkieren. Wenn so etwas geschieht, stimmt etwas nicht. Angebot und Nachfrage entsprechen sich nicht. Die Anwohner-Parkkarte für die Blaue Zone ist tatsächlich so günstig, dass jene, die eine haben, ihr Auto nicht in die Tiefgarage stellen, wenn es nicht gerade regnet. Verglichen mit den sonstigen Kosten für das eigene Auto sind 300 Franken sehr wenig. Das ist aber*

nicht die Idee. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind eine Notlösung, bis alle Autos auf privatem Grund untergebracht werden können, nach dem liberalen Grundsatz, dass der Staat nur Angebote machen soll, die von Privaten nicht besser ausgeführt werden können. Dann gäbe es aber fast keine Blauen Zonen mehr. Die meisten Einstellhallen haben trotz tiefer Mietpreise viele freie Parkplätze. In Höngg fielen die Preise für Einstellplätze noch tiefer. Das ist die schrittweise Enteignung der Hauseigentümer durch die bürgerliche Politik, die beim Auto plötzlich nicht mehr eigentümerfreundlich ist. Auf der Segantinistrasse habe ich an mehreren Tagen zu verschiedenen Zeitpunkten freie Parkplätze gezählt. Es waren stets mehr als 87 Parkplätze in der Blauen Zone frei. Würde man die 87 Parkplätze reduzieren, würde nichts passieren. Vielleicht würden einige wenige Personen mehr als 30 Meter bis zu ihrem Auto in der Blauen Zone zu Fuss gehen müssen. Wir können es uns nicht mehr leisten, das wertvolle Land in der Stadt Zürich für Autobesitzer zu verwenden, die diese 30 Meter nicht auf sich nehmen wollen. In einer dichteren Stadt braucht es Bäume. Parkplätze – ob leer oder besetzt – heizen das ganze Quartier auf. Bäume geben Schatten und verdunsten das Wasser, was wiederum eine Kühlung bewirkt. Die Bäume brauchen lange, bis sie eine grosse Krone haben und müssen sich tief verwurzeln können. Dafür brauchen wir diesen Platz, auch an der Segantinistrasse. Eine Nebenbemerkung: An der Segantinistrasse verkehrt nicht nur die Buslinie 38. Es gibt auch die Haltestelle Segantinistrasse für die Linien 80 und 46 sowie eine weitere Haltestelle. Die Erreichbarkeit durch die Buslinien ist gut.

Martina Zürcher (FDP): *Die beiden erwähnten Strassenbauprojekte haben in Höngg einen Sturm der Entrüstung ausgelöst und dem Tiefbauamt einige Einwendungen eingebracht. Der Stadtrat sagte, man müsse Normen umsetzen. Man kann Normen aber auch pragmatisch umsetzen. So etwa wurden unbewilligte Demonstrationen auch schon zugelassen. Über den Blaue-Zone-Abbau ohne Notwendigkeit berichteten verschiedene Medien. Alle fragten jeweils beim Tiefbauamt nach einer Begründung. Das Amt wusste es offenbar selbst nicht genau. Die Medien erhielten fast alle unterschiedliche Begründungen als Antwort: Bau- und Planungsgesetz, Trottoirbreiten nach Bundesnorm, Abfallabfuhr. Ich wohnte über 20 Jahre an einer der beiden Strassen. Es handelt sich um eine steile Hanglage. Die Haltestelle Segantinistrasse existiert, doch der Höhenunterschied ist vorhanden. Wenn man die Höhe haben will, muss man die Linie 38 benutzen, die nur bis 20 Uhr im Halbstundentakt fährt. Wir haben viele ältere Häuser ohne Besucherparkplatz. Die Blaue Zone ist deshalb auch wichtig als Halteplatz für Servicehandwerker oder Pflegedienste. Es hat viele ältere Bewohner. Das Trottoir ist nicht zu schmal, denn meine Grossmutter kann am Kettberg mit Rollator und Begleitperson spazieren. Ich hoffe, dass das Tiefbauamt die Einwendungen genau studiert und ein Projekt auflegt, das den Bedürfnissen der Anwohnenden entspricht. Wir sind auch gespannt auf die Antwort auf unsere schriftliche Anfrage, die wir vor drei Wochen eingereicht haben.*

Res Marti (Grüne): *An der Segantinistrasse findet sich eine Tiefgarageneinfahrt nach der anderen. Die Garagen sind oft nicht voll. Auch die Parkplätze in der Blauen Zone sind oft halbleer. Der Abbau von Parkplätzen ist angebracht. Es stellt sich aber die Frage, warum die SVP einen dringlichen Vorstoss einreicht zu einem Projekt, das zu je-*

nem Zeitpunkt in Paragraph 13 ausgeschrieben war. Man könnte stattdessen auch einfach eine Einwendung machen. Warum ein Vorstoss bei Paragraph 13 dringlich ist, verstehe ich nicht. Bis die Bauarbeiten beginnen, dauert es noch mindestens zwei Jahre. Zudem: Selbst wenn der Stadtrat einverstanden wäre, könnte er den Vorstoss nicht erfüllen. Es ist schwierig, eine Planaufgabe zurückzuziehen, wenn die Planaufgabe bereits abgeschlossen ist. Es ist normal, dass Anwohner Einwendungen machen. Es gibt ein gutes Recht darauf. Wenn möglich werden die Einwendungen von der Stadt berücksichtigt. Entsprechend empfehle ich der SVP, das nächste Mal eine Einwendung zu machen. Denn jetzt haben wir die Situation, dass wir einen gemeinderätlichen Beschluss haben, einen Grundsatzentscheid, der besagt, was die Mehrheit im Gemeinderat möchte.

Stephan Iten (SVP): *Ich habe schon Tausende von Seiten von Einwendungen geschrieben. Ich möchte mich jetzt auch nicht auf dieses Projekt beziehen. Wie Res Marti (Grüne) und der Stadtrat sagten, hat man die Möglichkeit, über Paragraph 13 mitzuwirken. Doch das ist eine reine Farce. Es ist umsonst. Ich habe einen Blick darauf geworfen. Es sind drei Ausschreibungen aufgelegt. Beim Döltschiweg sind es 8 Seiten Einwendungen. Die Hälfte wird nicht berücksichtigt. Einwendungen, die berücksichtigt werden, beinhalten Velo-Anliegen wie etwa breitere Velowege. Alles andere wird nicht berücksichtigt. Zollikerstrasse: 5 Seiten Einwendungen. Man wünscht sich eine zusätzliche Abbiegemöglichkeit. Dieser Wunsch wird nicht berücksichtigt. Auch hier werden aber wieder Wünsche rund um das Velo berücksichtigt. Friesstrasse: 12 Seiten Einwendungen. Ich nehme zwei Beispiele daraus. Erstens: Verzicht auf Sitzbänke. Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Doch eine zusätzliche Velospur, eine Einwendung von Hans Jörg Käppeli (SP), wird berücksichtigt. Andere Einwendungen scheinen egal zu sein. Man sollte nicht sagen, es gäbe Möglichkeiten mitzuwirken, wenn nur Veloeinwendungen berücksichtigt werden. So befassen sich die Leute irgendwann nicht mehr damit. Sie wohnen dort und wissen was wichtig ist, aber sie haben keine Lust mehr darauf, Einwendungen zu machen. Man macht es ihnen schwer. Es wird alles abgeschmettert. Planaufgaben, die durch den Paragraphen 16 durch sind, werden dann wiederum über das Budget korrigiert. Man sollte dort den normalen Weg gehen, wie das andere auch müssen.*

Christoph Marty (SVP): *Ich verstehe nicht, warum der Stadtrat das Postulat mit der Textänderung ablehnt, die gemäss seinen nun angekündigten Werten in seinem Sinne ist. Wenn der gute Wille da wäre, würden sich gute Lösungen erarbeiten lassen. Wenn man aber nicht will, kommt auch nichts zustande. Die vorgeschlagene Lösung ist unbrauchbar. Am Abend sind die Parkplätze ständig voll belegt. Es hat zu wenig davon. Das Land gehört der Bevölkerung. Der Betrieb einer Blauen Zone ist einer sechsstelligen Anzahl Einwohnern der Stadt dienlich und nützlich. Es handelt sich um eine öffentliche Dienstleistung, die die Stadt zugunsten der Bürger, Bewohner und Steuerzahler erbringt. Die plötzliche Nichtmehrbringung dieser Leistung in der Blauen Zone ist ein Widerspruch. Es gehört sich nicht für ein Gemeinwesen. Als Gewerbetreibender mit rund 10 Lieferwagen bin ich auf die Blaue Zone angewiesen. Meine Angestellten nehmen die Wagen über Nacht nach Hause und stellen sie in der Blauen Zone ab. Wenn sie zu spät dran sind, haben sie je nachdem keinen Parkplatz mehr. Sie stellen das Auto woanders hin und erhalten dann eine Busse. Die Aufhebung der Blauen Zone in Höngg geschieht*

nicht aus äusseren Zwängen und nicht zugunsten anderer Fortbewegungsmittel. Sie widerspricht den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die Projekte entstehen aus politideologischen Gründen oder aus Inkompetenz bei der Planung. Sie stehen stellvertretend für Intoleranz gegenüber bestimmten Lebensformen, Altersgruppen, Berufsgruppen. Die Projekte fassen auf niederen Beweggründen. Das Quartier Höngg erfährt einen Kahlschlag bei der Kapazität der Blauen Zone trotz Hanglage, schwachem ÖV am Berg, älterer Bevölkerungsstruktur, älteren Liegenschaften, und dies an Strassen, wo weder Durchgangsverkehr herrscht noch neue Velowege geplant sind. Es wäre eine Aufgabe der Stadtverwaltung, Dienste zugunsten der Bevölkerung zu erbringen. Doch sie nimmt etwas Dienliches und Nützliches weg. Die Anwohner müssen sich in ihrer Freizeit auf eigene Kosten für ihre Interessen wehren. Wir nehmen beide Textänderungen an. Früher hatte die Stadt als Amtsvorsteher einen Ingenieur. Er war aufgrund seiner Fachkompetenz im Stand, die Arbeit seiner Mitarbeiter zu prüfen und gegebenenfalls korrigierend eingreifen zu können. Die Qualifikationsstufe Kultur- oder Bauingenieur stellt heute offenbar die Grundvoraussetzung für eine qualifizierte Tätigkeit als Verkehrsplaner dar. Verschärfend kommt dazu, dass der Stadtrat, der dem Departement vorsteht, keinen Bezug zur Branche hat. Mein Eindruck ist, dass es ihn auch nicht wirklich interessiert, was hier vor sich geht. Er ist eine Fehlbesetzung.

Christoph Marty (SVP) ist mit beiden Textänderungen einverstanden.

Angenommene Textänderungen:

Der Stadtrat wird aufgefordert, die Projekte/ Planaufgaben gemäss § 13 StrG, Segantinstrasse, Abschnitt Gsteig-/ Regensdorferstrasse, sowie Kettberg, Kürbergstrasse bis Wehrlisteig, zurück zu ziehen und neue Strassenbauprojekte mit Begegnungszonen zu signalisieren, und so mehr Parkfelder ein neues Strassenbauprojekt ohne Abbau von Parkplätzen aufzulegen.

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

STR Richard Wolff: *Man ist sich einiges gewohnt als Stadtrat. Doch nun wurde ich während 15 bis 20 Minuten als böswillig, inkompetent, intolerant beschimpft, als Mensch mit niederen Beweggründen, als jemanden ohne Bezug zur Branche. Ich verweise auf meinen Lebenslauf. Ich versuche, anständig zu kommunizieren und das erwarte ich von anderen auch.*

Das Dringliche geänderte Postulat wird mit 48 gegen 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

8 / 8

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat