



Dialog Altstetten. (Bild: TAZ)

# Geschäftsbericht 2014

## Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

# Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

|             |  |            |
|-------------|--|------------|
| <b>1.</b>   | <b>Vorwort</b>   | <b>187</b> |
| <b>2.</b>   | <b>Jahresschwerpunkte</b>                                      | <b>188</b> |
| <b>3.</b>   | <b>Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement</b>          | <b>189</b> |
| <b>4.</b>   | <b>Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen</b> | <b>190</b> |
| <b>4.1.</b> | <b>Departementssekretariat</b>                                 | <b>190</b> |
| 4.1.1       | Aufgaben   | 190        |
| <b>4.2</b>  | <b>Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)</b>                     | <b>190</b> |
| 4.2.1       | Aufgaben   | 190        |
| 4.2.2       | Jahresschwerpunkte   | 190        |
| 4.2.3       | Spezifische Kennzahlen   | 193        |
| <b>4.3</b>  | <b>Geomatik + Vermessung</b>                                   | <b>194</b> |
| 4.3.1       | Aufgaben   | 194        |
| 4.3.2       | Jahresschwerpunkte   | 194        |
| 4.3.3       | Spezifische Kennzahlen   | 197        |
| <b>4.4</b>  | <b>Grün Stadt Zürich</b>                                       | <b>198</b> |
| 4.4.1       | Aufgaben   | 198        |
| 4.4.2       | Jahresschwerpunkte   | 198        |
| 4.4.3       | Spezifische Kennzahlen   | 204        |
| <b>4.5</b>  | <b>Tiefbauamt</b>  | <b>205</b> |
| 4.5.1       | Aufgaben   | 205        |
| 4.5.2       | Jahresschwerpunkte   | 205        |
| 4.5.3       | Spezifische Kennzahlen   | 209        |
| <b>5.</b>   | <b>Parlamentarische Vorstösse</b>                              | <b>210</b> |

# 1. Vorwort



Filippo Leutenegger (Bild: Stadtpolizei, UTD)

Bisher hatte ich mir meine Arbeit und deren Schwerpunkte immer selbst ausgesucht, ob als Journalist, Arena-Dompteur, Verleger oder Nationalrat. Als neu gewählter Stadtrat wurde das anders. Mein Departement wurde mir zugeteilt. Ich kann sagen: Ich bin froh, dass ich das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) bekam. Hier fühle ich mich wohl. Wir gestalten, reparieren, begrünen, vermessen und reinigen den öffentlichen Raum. Dadurch sind wir unter ständiger Beobachtung – jede und jeder hat eine Meinung zu unserer Arbeit, und das macht diese interessant.

Das TED ist das, was man einen «grossen Laden» nennt. Nicht allein wegen der Anzahl Mitarbeitender, sondern wegen der Themenvielfalt. Die vier Dienstabteilungen könnten unterschiedlicher nicht sein, entsprechend intensiv war und ist meine Einarbeitungszeit. Ich war viel unterwegs: im Wald, auf Baustellen über und unter der Erde, auf dem Bauernhof, im

Kehrichtheizkraftwerk, in der Wasseraufbereitung, in Parks, auf Friedhöfen, in Werkhöfen, auf Velowegen sowie auf Strassen und Plätzen.

Das TED ist meistens dort am Werk, wo die Menschen sind. Daher ist es wichtig, dass wir ihnen zuhören und versuchen, ihre Wünsche und Anliegen mit den Vorgaben, die für die Verwaltung gelten, unter einen Hut zu bringen. Wenn die Verwaltung keinen Draht zur Bevölkerung hat, funktioniert dies nicht. Ich bin froh, dass ich im TED gute Leute habe, mit denen es gelungen ist, schwierige Situationen wie die Linienführung des Trams 2 in Altstetten zu beruhigen und wieder in geordnete Bahnen zu lenken. Ich traf weitere ähnlicher Situationen an, etwa mit den Projekten Zentrum Albisrieden oder Rebbegg Fluntern.

Mein Anliegen als Stadtrat ist es, Konflikte im Rahmen demokratischer Prozesse einer Lösung zuzuführen. Ich möchte die verschiedenen Interessengruppen zusammenbringen, sie diskutieren lassen, ihnen zuhören und so ihre Bedürfnisse sammeln. So finden diese Gruppen mit uns gemeinsam tragfähige Lösungen, die Bestand haben. Kommunikation ist ein wichtiges Element. Die Innovationen in der Kommunikation sind gut, auch die Stadtverwaltung setzt Soziale Medien ein – doch das Wichtigste im Umgang mit Bürgerinnen und Bürgern ist mir die direkte Begegnung.

Stadtrat Filippo Leutenegger  
Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

## 2. Jahresschwerpunkte

Begonnen hat das Jahr im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) noch unter der Ägide von alt Stadträtin Ruth Genner mit der Intensivbaustelle Riedtlistrasse. In nur gut neun Monaten wurden hier Tiefbauarbeiten erledigt, die bei konventioneller Bauweise mehr als drei Jahre gedauert hätten. Ihren letzten öffentlichen Auftritt als Stadträtin hatte Ruth Genner im März beim Spatenstich für den Park Pflingstweid.

Im Mai übernahm der neu gewählte Stadtrat Filippo Leutenegger das Departement. Unter den zahlreichen laufenden Geschäften waren auch solche, die der neue Vorsteher in einer akuten Phase übernahm. So zum Beispiel die Auseinandersetzung um einen Rebberg im Quartier Fluntern, für den Filippo Leutenegger bald nach Amtsantritt anstelle des früher erfolgten Neins die Suche nach Alternativen in Auftrag gab. Die grösste Herausforderung war jedoch der «Dialog Altstetten», der sich schon kurz nach dem Start in einer Krise befunden hatte. Unter Stadtrat Leuteneggers Führung konnte ein Scheitern abgewendet und der Prozess mit konkreten Ergebnissen zu Ende gebracht werden. Wichtigstes Resultat ist die Beibehaltung der Führung der Tramlinie 2 über die Badenerstrasse. Die Planungen für die Verkehrsführung in Altstetten im Zusammenhang mit der Limmattalbahn konnten Ende Jahr wieder aufgenommen werden.

Bereits im April ging die alljährliche Littering-Diskussion los, und gegen die velo- und parkplatzlose Planung des Heimplatzes kam Widerstand auf. Ausserdem verlangten die Jungsozialisten, der soeben errichtete Hafenkran müsse über die Projektdauer hinaus erhalten bleiben. Der Kran verschwindet jedoch im Januar 2015, wie er gekommen war.

Geomatik + Vermessung stellte zusammen mit der Stadtpolizei Zürich den gemeinsamen Multikopter vor. In der Sauregurkenzeit während der Sommerferien machte vor allem das schlechte

Wetter Schlagzeilen, und auch braune Nadeln an einer Kiefer in der Pestalozzianlage gaben zu schreiben. Politische Themen waren die Neuplanung des Zentrums Albisrieden und die Überbelegung des Sechseläutenplatzes. Bei seiner 100-Tage-Bilanz Ende August entschied Stadtrat Filippo Leutenegger unter anderem: Die Unterführungen in Wollishofen zum See bleiben, die Baustelleninformationen werden klarer, fürs Velo werden Sofortmassnahmen ergriffen. Und: Das Bedürfnissammelmeldung «Örbi» wird nach Basel verkauft. Die Hauptbotschaft von Filippo Leutenegger lautete: «Ich gehe Probleme pragmatisch an.» Dass es ihm damit ernst ist, zeigte er in Entscheiden wie demjenigen, während des Neubaus der Fussgängerbrücke in der Aubrugg ein Brückenprovisorium zur Verfügung zu stellen. Dutzende Kindergärtnerinnen und Schüler sind froh, dass der weite Umweg in der dunklen Jahreszeit entfällt.

Der eben erst gekaufte Multikopter landete im Oktober ungsanft in einem Kiesbett. Ein Magnetfeld hatte die Steuerung gestört.

Im November erhielt das Tiefbauamt den «Flâneur-d'or - Fussverkehrspreis Infrastruktur». Er wurde für die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung verliehen. Zum Jahresausklang gaben noch einmal Velothemen und Parkplätze den Ton an: Im Quartier Rütihof störten sich Anwohnende an einem geplanten Velopark für Kinder, und der Gemeinderat strich den Planungskredit für den Heimplatz. Den einen fehlten die Velomassnahmen, den anderen die Parkplätze. Der neue TED-Vorsteher zeigte sich explizit froh darüber, dass der Gemeinderat einstimmig seine Unzufriedenheit über das Projekt ausdrückte. Stadtrat Leutenegger hatte dem Tiefbauamt nämlich schon vor geraumer Zeit den Auftrag erteilt, die Planung des Heimplatzes diesbezüglich zu überarbeiten.

### 3. Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

|  | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Mitarbeitende total  | 1 670       | 1 666       | 1 700       | 1 713       | 1 728       |
| – davon Frauen   | 292         | 296         | 320         | 325         | 321         |
| – davon Männer   | 1 378       | 1 370       | 1 380       | 1 388       | 1 407       |
| Ø Stellenwert-Äquivalent   | 1 590       | 1 565       | 1 588       | 1 625       | 1 626       |
| Führungskader total  | 291         | 290         | 301         | 300         | 296         |
| – davon Frauen   | 29          | 27          | 31          | 32          | 31          |
| – davon Männer   | 262         | 263         | 270         | 268         | 265         |
| <b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90,00 % (Vollzeitstellen)</b>         |             |             |             |             |             |
| Total  | 1 429       | 1 414       | 1 449       | 1 447       | 1 462       |
| Frauen   | 156         | 158         | 172         | 169         | 162         |
| Männer   | 1 273       | 1 256       | 1 277       | 1 278       | 1 300       |
| Frauen in %  | 10,9        | 11,2        | 11,9        | 11,7        | 11,1        |
| Männer in %  | 89,1        | 88,8        | 88,1        | 88,3        | 88,9        |
| <b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50,00–89,99 % (Teilzeitstellen I)</b> |             |             |             |             |             |
| Total  | 198         | 217         | 216         | 231         | 226         |
| Frauen   | 107         | 114         | 125         | 130         | 128         |
| Männer   | 91          | 103         | 91          | 101         | 98          |
| Frauen in %  | 54,0        | 52,5        | 57,9        | 56,3        | 56,6        |
| Männer in %  | 46,0        | 47,5        | 42,1        | 43,7        | 43,4        |
| <b>Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0,01–49,99 % (Teilzeitstellen II)</b> |             |             |             |             |             |
| Total  | 70          | 63          | 66          | 68          | 73          |
| Frauen   | 31          | 26          | 26          | 28          | 33          |
| Männer   | 39          | 37          | 40          | 40          | 40          |
| Frauen in %  | 44,3        | 41,3        | 39,4        | 41,2        | 45,2        |
| Männer in %  | 55,7        | 58,7        | 60,6        | 58,8        | 54,8        |
| <b>Lernende</b>  |             |             |             |             |             |
| Lernende total   | 94          | 91          | 95          | 96          | 94          |
| – davon Frauen   | 25          | 30          | 29          | 27          | 25          |
| – davon Männer   | 69          | 61          | 66          | 69          | 69          |
| <b>Personal- und Sachaufwand</b>   |             |             |             |             |             |
| Personalaufwand  | 194 124 060 | 189 937 327 | 199 998 532 | 202 854 241 | 202 712 455 |
| Sachaufwand  | 276 711 448 | 252 755 680 | 249 877 220 | 251 659 516 | 241 441 762 |
| Übriger Aufwand  | 298 921 990 | 344 193 310 | 287 891 375 | 265 548 254 | 248 838 022 |
| Total Aufwand  | 769 757 498 | 786 886 317 | 737 767 127 | 720 062 011 | 692 992 239 |
| Bruttoinvestitionen  | 213 884 536 | 199 217 959 | 192 360 908 | 220 945 103 | 222 385 795 |

**Definitionen:**

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil genannt sind. Es werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Mehrfachanstellungen werden einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen.

## 4. Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen

### 4.1. Departementssekretariat

#### 4.1.1 Aufgaben

Die Hauptaufgabe des Departementssekretariats sind die Führungsunterstützung des Vorstehers und die Unterstützung der Dienstabteilungen bei Geschäften, die dem Stadt- und

dem Gemeinderat unterbreitet werden. Ausserdem nimmt es Querschnittsaufgaben in den Bereichen Finanzen, Personal, Controlling, IT und Kommunikation wahr.

### 4.2 Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ)

#### 4.2.1 Aufgaben

Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) wandelt sich vom Entsorger zum Versorger: Als Kernaufgaben stehen die Sauberkeit der Stadt, die Reinigung des Abwassers und die Lieferung von Heizwärme und Strom im Vordergrund.

Die Sauberkeit des öffentlichen Raums ( Stadtreinigung und Abfallentsorgung) ist eine Aufgabe von ERZ, die von der Bevölkerung genau beobachtet und kommentiert wird. Weniger auffällig sind die Leistungen von ERZ bei der Reinigung von Abwasser oder bei der Verwertung von Abfall und der daraus folgenden Produktion von Strom und Wärme. Abwasser fliesst unterirdisch ins Klärwerk und wird rund um die Uhr sorgfältig gereinigt. Das Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz ist eines der energieeffizientesten Werke in Europa und liefert der Stadt Zürich saubere Wärme und Strom. Die geplante Metallrückgewinnung aus dem verbrannten Abfall oder die neue Flugaschenwäsche bringen für die Stadt Zürich und die Umwelt einen ökologischen Gewinn und tragen so zur Lebensqualität bei.

#### 4.2.2 Jahresschwerpunkte

##### Entwässerung

Der Geschäftsbereich Entwässerung ist für den Bau und den Unterhalt öffentlicher Abwasseranlagen zuständig und beaufsichtigt die dem Gewässerschutz dienenden baulichen Einrichtungen auf öffentlichem und privatem Grund.

Die Kanalisation unter der Rosengarten- und der Bucheggstrasse stammt grösstenteils aus dem Jahr 1934. Aufgrund des Alters und des schlechten Zustands dieses Kanalisationsabschnitts wurde ein Ersatz notwendig. Die Rosengartenstrasse ist ein verkehrstechnisches Nadelöhr, und der Ersatz des Kanals stellt höchste Anforderungen an Planung, Projektierung und Realisierung. Normalerweise wird ein Bauprojekt dieser Dimension in einer offenen Bauweise umgesetzt. Dies hätte jedoch die temporäre Sperrung zweier Fahrspuren vorausgesetzt, was die Kapazität der Strasse massiv beeinträchtigt hätte. Um dies zu vermeiden, entschied sich ERZ für das sogenannte «Microtunneling»: ein unterirdisches Bauverfahren mit ferngesteuerter Tunnelbohrmaschine. Überschwemmungen, wie sie hier früher oft vorkamen, können dank des neuen Kanals verhindert werden. Das Abwasser fliesst rasch und sicher zum Klärwerk Werdhölzli, wo es gereinigt und in die Limmat geleitet wird.

Das Abwasser der Strassen entlang dem Seebecken fliesst heute unbehandelt in den See. Gemäss der kantonalen Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen»

muss das Strassenabwasser vor der Einleitung behandelt werden. Um künftig die korrekte Behandlung des Strassenabwassers gewährleisten zu können, evaluierten das Tiefbauamt und ERZ dezentrale Lösungen. Wegen ihres schlechten Zustands und Alters müssen in den nächsten Jahren beinahe alle Strassen entlang dem Seebecken erneuert werden, weshalb die Wahl der besten Reinigungsart dringlich ist. Von Juli 2013 bis November 2014 prüften die Dienstabteilungen unter Betriebsbedingungen verschiedene Systeme ( Filterschächte) am Mythenquai. Klarheit erhalten will man über die Reinigungswirkung und den Unterhalt. Anfang 2015 soll der Systementscheid gefällt werden.

##### Klärwerk Werdhölzli

Das energieneutrale Klärwerk Werdhölzli reinigte im Berichtsjahr 73,1 Millionen m<sup>3</sup> Abwasser der Stadt Zürich und der angeschlossenen Vertragsgemeinden Kilchberg, Opfikon, Rümlang, Wallisellen, Zollikon und Zumikon. Zudem nimmt das Klärwerk verschiedene flüssige Rückstände, wie Fette, Produktionsabwasser und Klärschlamm, aus anderen Klärwerken und Unternehmungen zur Reinigung an. Das Werk führte 4880 t Fett und Produktionsabwasser der Vorfäulung für die nachgelagerte Energiegewinnung zu. Rund 28 060 t entwässerten Klärschlamm aus dem Klärwerk hat das städtische Kehrichtheizkraftwerk zu Wärme und Strom verwertet.

Die Bauarbeiten der Klärschlammverwertungsanlage, die am Standort Werdhölzli den gesamten Klärschlamm aus dem Kanton Zürich verwerten wird, laufen auf Hochtouren. Der Bau der Anlage wurde Ende 2014 abgeschlossen, die Inbetriebsetzung sollte im ersten Halbjahr 2015 möglich sein. Das



Klärschlammverwertungsanlage im Bau, Stand April 2014. (Bild: ERZ)

Betriebspersonal ist rekrutiert und wurde in der Klärschlammverwertungsanlage Winterthur mit den Abläufen und Prozessen vertraut gemacht.

Der Bund hat das Gewässerschutzgesetz dahingehend erweitert, dass nun auch Mikroverunreinigungen beseitigt werden müssen. Mikroverunreinigungen stammen aus unzähligen Produkten des täglichen Gebrauchs, vornehmlich Medikamente, Reinigungsmittel und Körperpflegeprodukte. Über die Kanalisation oder diffuse Eintragswege (Regenkanäle, Auswaschung landwirtschaftlicher Nutzflächen) gelangen die Stoffe in das Abwasser und anschliessend auch in die Gewässer.

Um Mikroverunreinigungen eliminieren zu können, benötigt das Klärwerk Werdhölzli eine weitere Reinigungsstufe. Ein entsprechendes Projekt wurde im Herbst 2014 gestartet. Das Projektteam unter der Leitung von ERZ hat das Groblayout der neuen Verfahrensstufe erarbeitet. Bis Mitte 2015 will ERZ die Ausgabenbewilligung einholen und im Herbst 2015 mit dem Bau starten.

Neben der Änderung des Gewässerschutzgesetzes hat der Bundesrat auch entschieden, einen Realisierungsfonds einzurichten, der ab 2016 durch Abgaben in der Höhe von 9 Franken pro Einwohner und Jahr gespeist wird, was für ERZ jährliche Abgaben von etwa 3,6 Millionen Franken bedeuten würde. 75 Prozent der Baukosten der neuen Reinigungsstufe dürfen dem Fonds entnommen werden. Nach der Inbetriebnahme der neuen Reinigungsstufe im Jahr 2018 wird die Stadt Zürich von dieser Abgabe befreit.

## Stadtreinigung

Die Stadtreinigung ist verantwortlich für die Reinigung und den Winterdienst auf öffentlichem Grund. Rund 10,8 Millionen m<sup>2</sup> Strassen, Gehwege und Plätze sowie 1,6 Millionen m<sup>2</sup> Parkanlagen werden von den Mitarbeitenden regelmässig gereinigt. Sie leeren und unterhalten zudem 3950 Abfallbehälter.

Der Winter 2013/2014 war aussergewöhnlich mild, trocken und schneearm. Trotzdem leisteten die Mitarbeitenden in 98 Einsätzen rund 8000 Stunden Winterdienst. Der Salzverbrauch lag so tief wie seit über zehn Jahren nicht mehr. Mit 1000 t Salz wurde nur ein Fünftel der Menge des Vorjahrs und ein Drittel des langjährigen Mittels verbraucht. Dabei wurde der Einsatz von Sole anstelle von Salz ausgebaut. Der Test mit Kehrwalzen, die den Salzverbrauch im Gehwegbereich weiter vermindern sollen, konnte wegen der milden Witterung nicht wie geplant durchgeführt werden. Bei geeigneten Verhältnissen testet ERZ im Winter 2014/2015.

Insgesamt sammelte die Stadtreinigung im Berichtsjahr 9208 t Wischgut ein – dies umfasst Abfall aus Behältern sowie Abfall, Laub und Dreck von Strassen und Gehwegen. Dies entspricht praktisch der Menge des Vorjahrs. Rund 8690 t Sammelgut (94 Prozent) wurden thermisch verwertet; 519 t (6 Prozent) wurden stofflich weiterverarbeitet. Eine grosse Herausforderung ist der betriebliche Unterhalt des neu eröffneten 16 000 m<sup>2</sup> grossen Sechseläutenplatzes, dessen Reinigung nach grossen Festveranstaltungen störungsfrei verlief. Es waren nicht so sehr die bekannten Grossveranstaltungen Street Parade, Caliente oder Knabenschüssen, die die Stadtreinigung fordernten, als vielmehr die mehrtägigen Anlässe, wie die Leichtathletik-Europameisterschaft, die Übertragungen der Fussball-Weltmeisterschaft oder das mehrtägige Fest zur Eröffnung des

Sechseläutenplatzes. Die Schwierigkeit besteht darin, ein genügend grosses Zeitfenster für die Reinigung zu erhalten. Unterstützung gefunden hat die Stadtreinigung durch rund ein Dutzend freiwillig geleistete Einsätze: Ob bei der Sammlung von Altglas am Silvesterzauber, bei der Reinigung von Parkanlagen im Quartier oder beim Abfallsammeln an den Ufern von Limmat und Sihl – mehrere Hundert Helferinnen und Helfer engagierten sich zusammen mit ERZ für ein sauberes Zürich.

## Werkstattbetriebe

Die Werkstattbetriebe in Wallisellen mit den drei Fachbereichen Fahrzeugwerkstätten, Metallbau/Malerei und Holzbau realisierten mit ihren 45 Mitarbeitenden im 2014 rund 3100 Aufträge.

Die Abteilung Holzbau ersetzte die stark beschädigte 35 Meter lange Fussgängerbrücke über die alte Waldegg am Stadtrand von Albisrieden. Einen ebenso umfangreichen wie interessanten Auftrag erhielt die Schlosserei vom Tiefbauamt der Stadt Zürich: Das 70 m lange Brückengeländer bei der Werdinsel zur Limmat hin musste erhöht werden, weil es nicht den baulichen Sicherheitsvorschriften entsprach.

Der Fachbereich Metallbau hat zwanzig neue Unterflurcontainer produziert und ist auch mit der Instandhaltung der rund 250 Unterflurcontainer auf öffentlichem und privatem Grund beschäftigt. Reparaturen werden soweit möglich vor Ort behoben, sodass die Entsorgungsinfrastruktur rund um die Uhr verfügbar blieb.

Die Fahrzeugwerkstätten sind seit Frühling 2014 offizieller Servicestützpunkt der Firma Mobas in Wil SG. Die Fachleute von ERZ montieren nun Kranaufbauten an neuen Fahrzeugen und nehmen umfassende Wartungs- und Unterhaltsarbeiten an Atlas-, Maxilift-, Effer-Ladekränen oder Mobas-Hakengeräten vor. Die Kundschaft profitiert vom neuerworbenen Mobas-Fachwissen, aber mit kürzeren Anfahrtswegen nach Wallisellen. Im weiteren erlangten die Werkstattbetriebe nach erfolgreichem Audit erneut das Zertifikat als Prüfbetrieb für den Geltungsbereich ADR/SDR Saug-/Drucktanks.

Alle vier Lernenden in diesem Bereich haben das Qualifikationsverfahren, die frühere Lehrabschlussprüfung, mit Erfolg bestanden. Die Ausbildungsplätze der Lehrberufe Metallbauer, Automobilfachmann, Motorgerätemechaniker und Holzbearbeiter EBA konnten für die im August gestarteten Lehrgänge wieder besetzt werden.

## Entsorgungslogistik

Rund 12 420 t Bioabfall wurden 2014 in der Stadt Zürich aus Haushalten gesammelt und ins Vergärwerk der Biogas Zürich AG eingeliefert. Das daraus gewonnene Biogas wird von Biogas Zürich anschliessend ins Erdgasnetz der Stadt Zürich eingespeist. ERZ optimierte die eigene Ressourcenplanung nach ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten und unterstützt so diesen sinnvollen Verwertungskreislauf. Um die Nutzung von Biogas zu fördern, hat sich ERZ für eine Erhöhung des Biogas-Anteils bei den gasbetriebenen Bioabfallsammelwagen entschieden. Diese fahren ab 2015 mit 100 Prozent Biogas. Der neue Logistikstützpunkt in Zürich-West leistet als neuer Standort für diese Fahrzeuge einen Beitrag zu den 2000-Watt-Zielen der Stadt: Dank weniger Leerfahrten entstehen weniger Verkehr und weniger CO<sub>2</sub>.

Die 2013 begonnene Neubeschriftung der 159 städtischen Wertstoff-Sammelstellen für Glas und Kleinmetall wurde im

November 2014 erfolgreich abgeschlossen. Menschen mit einer Sehbehinderung erkennen nun dank Relief-Buchstaben leichter die mit der Farbe des Altglases bezeichneten Sammelbehälter. Die Anzahl der Wertstoff-Sammelstellen mit Unterflurbehältern erhöhte sich dank sechs umgebauten Standorten auf 23.

Das eingesammelte Papier aus Haushalten der Stadt wird seit 2014 auf dem Areal des Klärwerks Werdhölzli zwischengelagert. Dazu wurde eine entsprechende Halle für den Umschlag in Betrieb genommen. Über 17 750 t Altpapier hat ERZ 2014 gesammelt; das entspricht mehr als 1860 gefüllten Sammelfahrzeugen. Die Tendenz ist rückläufig; 2013 waren es knapp über 19 000 t. Weil heute immer mehr Menschen ihre Informationen elektronisch beziehen und auf eine Zeitung verzichten, geht die gesammelte Papiermenge zurück.

### Kehrichtheizkraftwerk

Das Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz hat 2014 244 209 t Kehricht und 21 321 t entwässerten Klärschlamm thermisch verwertet. Daraus wurden 420 710 MWh Zürich-Wärme und 125 473 MWh elektrischer Strom produziert. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Auslastung aufgrund der guten Verfügbarkeit des Energieträgers Abfall leicht erhöht werden. Mit einer Energienutzungseffizienz (ENE) (Wirkungsgrad) von 92 Prozent ist die moderne Anlage in Zürich-Nord bei der Energieerzeugung absolute Spitze.

Im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz fallen jährlich rund 52 000 t Kehrichtschlacke an. Diese werden heute auf Deponien transportiert und entsorgt, weil die darin enthaltenen Reststoffe chemisch miteinander reagieren. Vor der Deponierung werden die größeren Eisenbestandteile sowie Nichteisenmetalle von eher schlechter Qualität maschinell und manuell herausgelesen. Damit werden etwa 4 000 t des Metallanteils recycelt. Doch rund 2 000 t vorwiegend in feinkörniger Form vorhandene, wertvolle Bunt- und Edelmetalle gehen verloren. Mittels neuer Extraktionsverfahren mit Sieben und Magneten ist die Rückgewinnung von Metallteilchen bis zu einer Korngrösse von 0,2 mm aus der Schlacke möglich. Die Restschlacke ist nach diesem Verarbeitungsschritt fast zu 100 Prozent metallfrei. Das neue Verfahren verwendet als «Grundstoff» trockene Schlacke, die nicht mit Wasser gelöscht wurde, was eine Umstellung der Schlackenbehandlung erfordert.

Die Stadtbevölkerung ermöglicht eine Recyclingquote von rund 43 Prozent. Wertstoffe wie Glas, Metall und Papier bleiben dadurch im Kreislauf. Der Anteil der wiederverwertbaren Stoffe von Sammlungen aus Haushalten kann kaum mehr nennenswert erhöht werden. Um die Rückgewinnung von Metallen weiter zu erhöhen, ist auf technischer Ebene eine Systemumstellung bei der thermischen Abfallverwertung notwendig. Dies kann ERZ mit dem Wechsel von Nass- auf Trockenschlackeaustrag im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz realisieren. Durch das neue Verfahren werden natürliche Ressourcen geschont und Energie gespart – der Energieaufwand für eine Wiederverarbeitung ist viel tiefer als derjenige für die erstmalige Beschaffung der Stoffe. Die Volksabstimmung über den Ausgabenbeschluss für die Umstellung auf Trockenschlackeaustrag ist für Frühling 2015 geplant.

Bei der Verbrennung von Abfall im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz entsteht Rauchgas. Die darin enthaltene Flugasche enthält giftige Schwermetalle wie zum Beispiel Zink. Bisher fehlte ein Verfahren, um dieses Metall in der Asche zu isolieren.

So wurde Zink ungenutzt in einer Sonderabfalldeponie gelagert und war verloren. Seit dem Frühling 2014 ermöglicht ein neues Verfahren, die giftige Flugasche zu waschen und das Metall sinnvoll zu verwerten. Der Schwermetallschlamm wird in Metallschmelzwerken (Zinkhütten) recycelt. Das zurückgewonnene Zink ist zum Beispiel als Rostschutzmittel für Eisen- und Stahlteile einsetzbar.

### Fernwärme

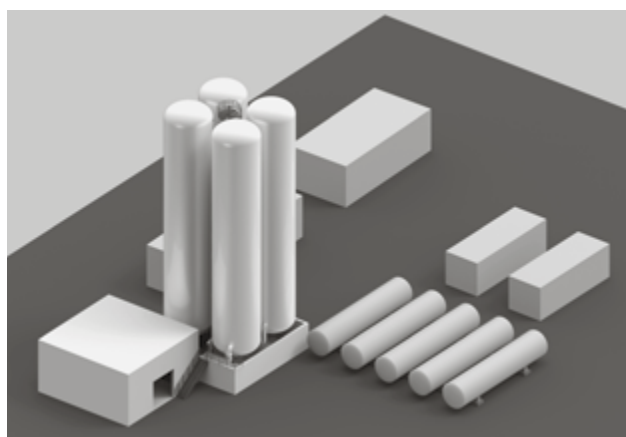
Im Geschäftsbereich Fernwärme haben die Akquisitionsbemühungen der letzten Jahre Früchte getragen. Wichtige Faktoren für die Entscheidung der Kundinnen und Kunden zugunsten der Fernwärme waren der Rückzug von Erdgas Zürich AG (heute Energie 360°) aus Zürich-Nord, die gesetzliche Vorschrift, bei Erneuerungen doppelwandige Öltanks zu verwenden, sowie das zunehmende Bedürfnis der Kunden nach CO<sub>2</sub>-neutraler Energie. Der Marktanteil konnte in den Fernwärmegebieten auf rund 70 Prozent erhöht werden.

Der Vergleich mit anderen Energieträgern zeigt, dass Fernwärme ökologisch äusserst wertvoll ist und die nachhaltige Klimapolitik gemäss dem «Energiekonzept 2050» der Stadt Zürich massgeblich unterstützt. Kunden von Zürich Wärme erhalten ein qualitativ sehr umweltfreundliches und kostengünstiges Produkt. Die durch Fernwärme verursachte CO<sub>2</sub>-Belastung ist im Vergleich zu fossilen Energieträgern fünf- bis siebenmal geringer.

Der Rückzug der Erdgasversorgung aus dem Gebiet Zürich-Nord entspricht den Zielen der städtischen Energiepolitik und erfolgt gestaffelt bis 2024. Das ermöglicht den Liegenschaftseigentümern, die bestehenden Infrastrukturen möglichst bis ans Ende ihrer Lebensdauer zu nutzen und erst dann auf Fernwärme umzusteigen. ERZ unterstützt und begleitet Interessierte, die ihre Liegenschaften ans Versorgungsnetz von Zürich-Wärme anschliessen wollen.

In den Zürich-Wärme-Gebieten werden rund 90 Liegenschaften mit einer Anschlussleistung von über 19 MW neu mit Fernwärme versorgt. Dies entspricht dem Wärmebedarf von rund 8 000 Wohnungen. Die Investitionen für die Neuanschlüsse betragen rund 7 Millionen Franken. Die Hauptaktivitäten konzentrieren sich zurzeit auf die Gebiete Zürich-Nord, Zürich-West, das Hochschulquartier und den Glattpark in Opfikon.

ERZ startete im Berichtsjahr ein Projekt zur Zwischenspeicherung von Energie. Das Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz und



Visualisierung des Wärmespeichers. (Bild: ERZ)



das Holzheizkraftwerk Aubrugg sollen nachts überschüssige Energie speichern und während der Bedarfsspitze am Morgen ins Versorgungsnetz einspeisen. Dafür sind vier grosse Wasserspeicher mit insgesamt 1300m<sup>3</sup> Volumen vorgesehen. Jährlich können damit rund 570 000 Liter Öl eingespart werden. So vermeidet ERZ weitere 1675 t CO<sub>2</sub> jährlich. Zusätzlich dienen die Speicher der Versorgungssicherheit, indem das in ihnen gespeicherte, aufbereitete Wasser nach einem Rohrleitungsbruch schnell ins Netz eingespeist werden kann.

Das Projekt «Wärmeversorgung Zürich-West nach 2020» macht gute Fortschritte. Es gilt sicherzustellen, dass das Versorgungsgebiet zwischen Hardturm und Hauptbahnhof auch

nach 2020 mit umweltfreundlicher Heizenergie versorgt werden kann. Geplant ist eine Verbindungsleitung, die die Netze Zürich-Nord und Zürich-West miteinander verbindet. Zur Abdeckung der Spitzenlast ist zudem eine Energiezentrale an der Josefstrasse geplant. Im Rahmen der geplanten Erweiterung des Fernwärmegebiets kann das System zu einem späteren Zeitpunkt mit einer dritten Verbrennungslinie im Hagenholz ergänzt werden. Die Details bezüglich der künftigen Gebiete mit Fernwärmeversorgung werden momentan im Rahmen der kommunalen Energieplanung erarbeitet. Ende 2014 begannen die Beratungen des Projektierungskredits in der Spezialkommission TED/DIB.

#### 4.2.3 Spezifische Kennzahlen

|   | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|---|---------|---------|---------|---------|
| Abwasserreinigung, in Mio. m <sup>3</sup> | 67,8    | 80,9    | 80,6    | 73,1    |
| Klärschlamm (28 % TS), in t               | 30 700  | 29 720  | 30 050  | 28 060  |
| Kompostierung <sup>1</sup> , in t         | 14 200  | 16 710  | k. A.   | k. A.   |
| Wischgut von öffentlichem Grund, in t     | 9 523   | 9 262   | 9 184   | 9 208   |
| <b>Gesammelte Wertstoffe, in t</b>        |         |         |         |         |
| Papier                                    | 21 105  | 20 165  | 19 003  | 17 754  |
| Karton                                    | 5 047   | 5 288   | 5 321   | 5 506   |
| Glas                                      | 11 482  | 11 567  | 11 636  | 11 580  |
| Elektroschrott                            | 1 300   | 1 405   | 1 409   | 1 210   |
| <b>Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz</b>    |         |         |         |         |
| verwerteter Kehricht, in t                | 238 985 | 245 277 | 232 284 | 244 209 |
| verbrannter Klärschlamm, in t             | 24 292  | 24 261  | 23 159  | 21 321  |
| <b>Energieproduktion ERZ</b>              |         |         |         |         |
| Wärme, in MWh                             | 715 799 | 779 113 | 849 417 | 730 592 |
| Strom <sup>2</sup> , in MWh               | 202 276 | 230 698 | 222 808 | 226 921 |

<sup>1</sup> Kompostierwerk seit 2013 ausser Betrieb

<sup>2</sup> aus Kehrichtheizkraftwerken Hagenholz, Josefstrasse, Aubrugg und Klärwerk Werdhölzli

## 4.3 Geomatik + Vermessung

### 4.3.1 Aufgaben

Geomatik + Vermessung (GeoZ) ist verantwortlich für die laufende Nachführung der amtlichen Vermessung (z. B. Grenzmutationen, Vermessung neu erstellter Gebäude), die Baupolizeivermessung (Grenzabstandsberechnungen, Angabe von Schnurgerüsten auf Baustellen) sowie die Ingenieurvermessung (z. B. Deformationsvermessungen an Brücken).

Weitere Aufgaben von GeoZ sind der Betrieb der zentralen Komponenten der städtischen Geodateninfrastruktur mit vielfältigen Dienstleistungen für die gesamte Stadtverwaltung sowie der Betrieb der PrintShops, die Aufträge in den Bereichen Layout, Grafik und Print für die Stadtverwaltung ausführen.

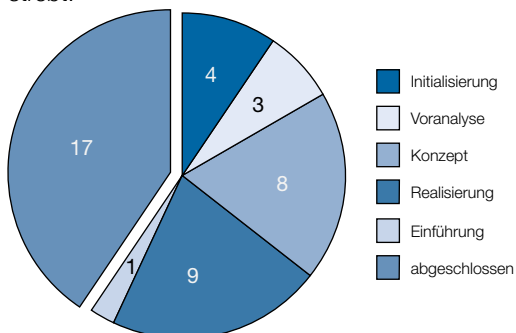


Verschiedene Varianten von Karten. (Bild GeoZ)

### 4.3.2 Jahresschwerpunkte

#### Umsetzung der GeoZ-Strategie

Die Strategie Geomatik + Vermessung 2025 (kurz GeoZ-Strategie) dient der Weiterentwicklung des Unternehmens GeoZ in allen Geschäftsbereichen. Nach der erfolgreichen Entwicklung der Strategie im Jahr 2013 stand dieses Jahr die Implementierung der GeoZ-Strategie im Vordergrund. Die Vision «Durch GeoZ wird die Stadt Zürich räumlich sichtbar – für Ihre richtige Entscheidung» wird durch die drei strategischen Handlungsfelder «Sicherung und Optimierung des Betriebs, der Prozesse und der Organisation», «Weiterentwicklung der Produkte und Dienstleistungen» und «Soziale Verantwortung» angestrebt.



Phasen der operativen Ziele Ende 2014

Diese Handlungsfelder werden durch strategische Ziele gestützt und durch deren operativen Ziele bewirtschaftet. Mit der Umsetzung der operativen Ziele soll das Unternehmen GeoZ sukzessive weiterentwickelt werden. Ende 2014 konnte GeoZ auf eine Liste von 42 operativen Zielen zurückblicken. Durch den dynamischen Charakter der Liste befinden sich die Projekte in unterschiedlichen Phasen:

Um eine Steuerung der operativen Ziele zu gewährleisten, werden quartalsmässig sogenannte STRAMO-(Strategie Monitoring-)Meetings abgehalten. Damit wird auch die Grundlage für die Zielvereinbarungs- und Mitarbeitendengespräche geschaffen.

#### Berufsbildung bei GeoZ

2014 konnte GeoZ in der beruflichen Grundbildung als Geomatiker EFZ drei erfolgreiche Abschlüsse verzeichnen. Erstmals mussten die Kandidaten im Rahmen des Qualifikationsverfahrens (QV) eine individuelle Projektarbeit (IPA) durchführen. Der Lehrbetrieb hat den Auftrag, die Projektarbeit zu definieren, zu begleiten und am Schluss auch zu bewerten.

#### Weiterentwicklung Qualitätsmanagement

Das im Jahr 2010 aufgebaute Integrierte Managementsystem (IMS-GeoZ) zur Dokumentation der internen Abläufe sowie zur nachhaltigen Sicherung des betriebsinternen Know-hows wurde im vergangenen Jahr laufend weiterentwickelt. Das Überwachungsaudit konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

#### Vereinbarkeit von Beruf und Familie/Privatleben

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie/Privatleben ist bei GeoZ seit mehreren Jahren etabliert. Den Bedürfnissen der Mitarbeitenden wird – sofern es betrieblich möglich ist – in Form von Teilzeit und/oder «Home Office» entgegengekommen. Diese Möglichkeiten werden von den Mitarbeitenden gerne genutzt und geschätzt.

#### Amtliche Vermessung

Die intensive Bautätigkeit der letzten Jahre hatte ein sehr grosses Arbeitsvolumen in der Nachführung der amtlichen Vermessung zur Folge. Es wurden über ca. 800 Nachführungsmutationen infolge Grenzänderungen, Neu- und Umbauten, Strassenbauten usw. abgeschlossen.

Ein weiterer Schwerpunkt war der Auftrag des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft im Zusammenhang mit der Bereinigung des Bestands der öffentlichen Wasserflächen. Hier musste im Gebiet der Stadt Zürich die Seeuferlinie des Zürichsees auf der Höhe des mittleren Wasserstands von 405,95 m. ü. M. festgelegt und erhoben werden. Gegen tausend Arbeitsstunden wurden dazu aufgewendet. Die mit dem Auftrag geforderte Fotodokumentation wurde mittels Multikopter-Aufnahmen erstellt.

Infolge neuer oder geänderter Rechtsgrundlagen sind grössere Bereinigungen von Daten der amtlichen Vermessung im Gange.

### **Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster)**

Der Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen ist am 24.1.2014 im Kanton Zürich planmässig als Pilotversuch aufgeschaltet worden. In diesem Pilotbetrieb ist die Stadt Zürich mit vierzehn weiteren Pilotgemeinden beteiligt.

GeoZ übernimmt als Datentreuhänder die künftige Nachführung der städtischen ÖREB-Themen und hat diesbezüglich eine enge Zusammenarbeit mit den betroffenen zuständigen Stellen der Stadt (AfS, TAZ und WWZ) etabliert.

Als umfangreiche Folgeaufgabe werden Datenprozesse rund um die Datenbestände des ÖREB-Katasters überarbeitet. Diese Arbeiten sind im vollen Gange und werden im Herbst 2015 abgeschlossen.

### **Bauvermessung**

In der Bauvermessung haben die Arbeiten im Baubereich stagniert bzw. sind rückläufig. Trotzdem konnten im Berichtsjahr einige interessante Vermessungsarbeiten ausgeführt werden. Im Bereich der Ingenieurvermessung haben sich die temporären Deformationsmessungen von Baugruben und Objekten verdoppelt. Dies führte dazu, dass eine MultiStation Nova MS50 beschafft werden musste. Diese verfügt über eine höhere Messgenauigkeit und zusätzliche Scanfunktionen.

Der Unterhalt des städtischen Höhenfixpunktnetzes HFP 3 im Abschnitt Triemli konnte weiter vorangetrieben werden. Es wurden ca. 50% des Teilnetzes Triemli mittels eines Präzisionsnivelements nachgemessen.

Der terrestrische Laserscanner kam auch dieses Jahr bei etlichen Bau- und thematischen Vermessungen zum Einsatz.

### **Feldcomputer**

Im Interesse optimierter Arbeitsabläufe bei Feldeinsätzen wurde das Projekt des Online-Feldzugriffs realisiert und eingeführt.



Vermessung in der Praxis. (Bild GeoZ)

### **Multikopter**

GeoZ hat zusammen mit der Stadtpolizei einen Multikopter beschafft. Dieser bietet Unterstützung für herkömmliche Ver-

messungsarbeiten durch Vermessungen aus der Luft. Zusammen mit der Beschaffung wurde ein Einsatzreglement verfasst, das den genauen Zweck und die Voraussetzungen für den Einsatz dieser Technologie regelt.

Im Zuge von Höhenkurvenaufnahmen über das Kompostierwerk Werdhölzli konnte dieser erstmals erfolgreich eingesetzt werden. Die Zeitersparnisse für die Feldarbeiten waren in diesem Beispiel enorm.



Der Multikopter im Einsatz. (Bild GeoZ)

### **Städtisches Geoinformationsreglement**

Eine interdepartementale Arbeitsgruppe hat unter der Führung von GeoZ ein Städtisches Geoinformationsreglement (StGeoIR) konzeptionell erarbeitet und die Kataloge der Geobasisdaten und Geodaten konsolidiert. Es wird damit gerechnet, dass im Jahr 2015 das neue Geoinformationsrecht in Kraft treten kann.



Die Mitarbeitenden des GIS-Zentrums. (Bild GeoZ)

## Geschätzte Dienstleistungen

2014 wurden die Leistungen, die das GIS-Zentrum für die Stadt Zürich und die Öffentlichkeit erbringt, den Kundinnen und Kunden verrechnet. Diese Leistungen umfassen:

- Beschaffung und Bereitstellung von Geodaten zwecks stadtweiter Nutzung
- Aufbau, Betrieb und Unterhalt der zentralen Komponenten der städtischen Geodateninfrastruktur (GDI)
- Aufbau, Betrieb und Unterhalt der städtischen Webdienste, Geodienste und der Geoportale
- stadtinterne Koordination im Bereich Geoinformation
- Vertretung und Koordination der Stadt Zürich im Bereich Geoinformation gegen aussen (Gremien der Gemeinden, des Kantons und des Bundes)

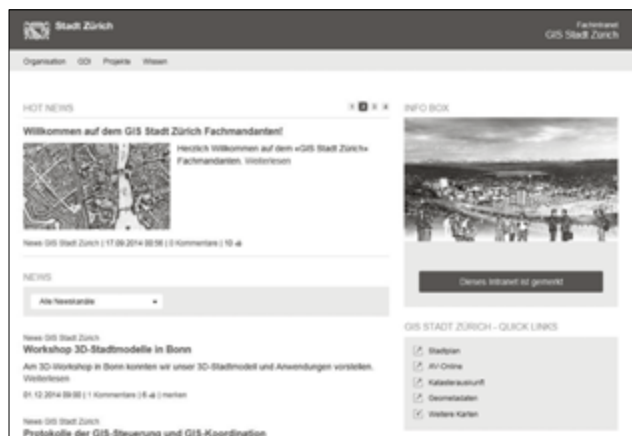
Für das GIS-Zentrum bedeutete das gleichermassen Anerkennung für die erbrachten Dienstleistungen und Ansporn, diese noch professioneller zu erbringen.

## Weiterentwicklung von «GIS Stadt Zürich»

Anfang 2014 verabschiedete die GIS-Steuerung die überarbeitete Strategie für «GIS Stadt Zürich» und legte für 2014 folgende Umsetzungsmassnahmen fest:

- Erarbeitung städtisches Geoinformationsrecht
- Einführungsschulung GIS Stadt Zürich
- Geometadatensystem: Qualitätssicherung und Weiterentwicklung
- Geoportal für «GIS Stadt Zürich» auf Intra.Züri ist in Betrieb
- Kommunikationskonzept «GIS Stadt Zürich» ist erstellt
- Roadmap «Weiterentwicklung der zentralen technischen Komponenten der städtischen GDI»

Das GIS-Zentrum hat mit Unterstützung aus anderen Dienstabteilungen die Umsetzung der Massnahmen vorangetrieben. Die meisten Projekte konnten abgeschlossen werden. Bereits im Herbst konnte der erste neue Intranetauftritt rund um die Themen Geoinformation und Geoinformationstechnologie im neuen städtischen Intranet aufgeschaltet werden.



Einstiegsseite «GIS Stadt Zürich». (Bild GeoZ)

Der neue Auftritt vereinfacht das Teilen und Nutzen von Geoinformation sowie von Wissen über «GIS Stadt Zürich», unter-



Plakat «Züri wie neu». (Bild GeoZ)

stützt die Zusammenarbeit unter den Beteiligten und dient als offene, moderne und ausbaubare Kommunikationsplattform.

## Kommunikation mit der Bevölkerung

Im Sommer entschied der Stadtrat, die Plattform «Züri wie neu» in den Regelbetrieb zu überführen. Mit «Züri wie neu» verfügt die Stadt über einen modernen, einfachen Kanal zur Kommunikation mit der Bevölkerung, die mit dieser App einfach und schnell Schäden an der städtischen Infrastruktur melden kann. Das System soll optimiert werden, und die Werke (Wasserversorgung, VBZ und ERZ) sollen angeschlossen werden.

## Geodaten für die Öffentlichkeit

Offene Geodaten sind ein wesentlicher Pfeiler, um die Ziele von «Open Government Data» (OGD), eine Initiative des Stadtrats unter der Federführung von Statistik Stadt Zürich, zu erreichen:

- Förderung von Innovation und Wachstum
- Effizienzsteigerung dank nachhaltiger Nutzung erfasster Daten
- Unterstützung von ePartizipation

2014 durfte das GIS-Zentrum folgende Geodaten dem OGD-Portal übergeben:

- Fusswegnetz
- Velonetz
- Abbiegeverbote Velonetz
- Begegnungszonen
- Fahrverbotszonen
- Fussgängerzonen
- Tempo-30-Zonen
- Brunnen
- Hydrant: Ober- und Unterflur
- Parkplatzverordnung 2010
- Denkmalschutzobjekte
- Übersichtspläne von 1970, 1978, 1987, 1991, 1999, 2010, 2011, 2012
- Luftbilder von 1999, 2003, 2007, 2011
- Beleuchtungsanlagen (Strassenbeleuchtung)

Zudem sind alle Rasterdatensätze auch als schnelle WMTS-Dienste verfügbar. Ein Web Map Service (WMS) ist eine Schnittstelle zum Abrufen von Auszügen aus Landkarten über das World Wide Web. Eine solche Schnittstelle kann allgemein auch als Webservice bezeichnet werden.



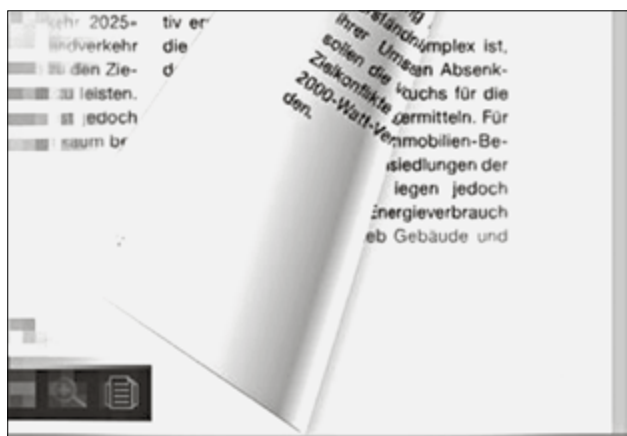
Stadtplan von 1860, eingebunden im Kartenviewer des Bundes. (Bild GeoZ)

### Innovationen bei Layout, Grafik und Print

Die beiden PrintShops an der Werdmühlestrasse 9 und im VZ Werd sind durch die Nähe zur Kundschaft als stadinterne Spezialisten für Layout, Grafik und Print etabliert. In diesem Jahr wurden alle Verträge der eingesetzten Maschinen überprüft und die Konditionen teilweise neu ausgehandelt. Gleichzeitig

wurde mit dem Departement der Industriellen Betriebe das Pilotprojekt E-Paper gestartet. Für die Zukunft wird dieses neue Produkt verschiedene gedruckte Broschüren und Publikationen ablösen. Mit der Präsenz im neuen städtischen Intranet soll die Bekanntheit der PrintShops weiter verbessert werden. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Überprüfung der Druckaufträge» wurde mit verschiedenen Organisationseinheiten an einer Optimierung gearbeitet.

Seit 2013 verfügt GeoZ auch über einen 3D-Drucker, der bei der Kundschaft beliebt ist. GeoZ ist damit in der Lage, ein grosses Dienstleistungsangebot vom Layout über den Digitaldruck und E-Paper bis zum 3D-Druck zur Verfügung zu stellen.



E-Paper ist als neues Produkt im PrintShop erhältlich. (Bild GeoZ)

### 4.3.3 Spezifische Kennzahlen

|  | 2010    | 2011                | 2012   | 2013   | 2014               |
|--|---------|---------------------|--------|--------|--------------------|
| Geleistete Arbeitsstunden für die Nachführung der amtlichen Vermessung | 14 100  | 18 000 <sup>1</sup> | 17 000 | 14 100 | 16 200             |
| Anzahl Grenzmutationen   | 86      | 96                  | 87     | 72     | 77                 |
| Neue oder veränderte Gebäude   | 1 160   | 1 540 <sup>2</sup>  | 1 421  | 1 862  | 3 186 <sup>5</sup> |
| Intranet: aufbereitete Anzahl Karten Amtl. Vermessung online pro Monat | 67 500  | 56 300              | 54 680 | 56 808 | 89 978             |
| Stadtplan im Internet: aufbereitete Karten pro Monat                   | 210 000 | – <sup>3</sup>      | –      | –      | –                  |
| Stadtplan im Internet: Anzahl Sessions pro Monat                       | 52 000  | 52 900 <sup>4</sup> | 53 200 | 65 768 | 81 641             |

<sup>1</sup> Die rege Bautätigkeit der vergangenen Jahre löst in der Folge entsprechend erhöhte Nachführungstätigkeit der amtlichen Vermessung aus.

<sup>2</sup> Die rege Bautätigkeit der vergangenen Jahre widerspiegelt sich auch in der Zunahme der neuen oder veränderten Gebäude.

<sup>3</sup> alter Internetstadtplan, nicht mehr in Betrieb

<sup>4</sup> ohne iPhone-App (ZüriPlan)

<sup>5</sup> grosse Anzahl infolge neuem VB Industriequartier. Alle Gebäude erhielten eine andere Gebäudenummer (Ass.Nr.)

## 4.4 Grün Stadt Zürich

### 4.4.1 Aufgaben

Grün Stadt Zürich ist verantwortlich für die Planung und den Unterhalt des städtischen Grüns. Landschaftsentwicklung und Landschaftsplanung einschliesslich der Waldentwicklungsplanung sind Teil der übergeordneten Stadtentwicklung, mit der sich die gesamte Stadtverwaltung befasst.

Grün Stadt Zürich unterhält nicht nur Parkanlagen und Friedhöfe; die Dienstabteilung im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement plant, baut und unterhält auch Sportplätze, Badeanlagen und Kleingartenareale. Ebenfalls in den Verantwortungsbereich von Grün Stadt Zürich fallen der Betrieb und die Führung des Gutsbetriebs Juchhof mit dem Rebberg am Chillesteig in Höngg, die Ackerbaustelle und die Verwaltung der zehn stadteigenen Landwirtschaftsbetriebe, zwei Waldreviere, die Wildhut, die Fachstelle Naturschutz, die Stadtgärtnerei, die Sukkulentsammlung und der Chinagarten. Die Naturschulen fördern das Naturverständnis bei Schülerinnen und Schülern im Sinne der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Zudem ist die Stadt Zürich eine wichtige Trägerin der seit 2009 selbstständig operierenden Stiftung Wildnispark Zürich, die im Sihltal den Wildpark Langenberg und den Sihlwald als Naturerlebnispark betreibt. Deshalb wird der Wildnispark Zürich weiterhin als Produkt in der Rechnung von Grün Stadt Zürich geführt.

### Unternehmensleitung

Im Oktober trat Damian Keller die Nachfolge von Philipp Maurer als Leiter des Geschäftsbereichs Betriebe an.

Die Fachbereiche Personal, Unternehmensentwicklung und Qualitätsmanagement sowie Recht sind neu der Direktion unterstellt.

### 4.4.2 Jahresschwerpunkte

#### Personal

Trotz eines allgemeinen Mangels an qualifizierten Fachkräften konnte Grün Stadt Zürich 2014 über 40 Stellen erfolgreich besetzen. 13 von 14 Lernenden haben ihre Berufslehre erfolgreich abgeschlossen, drei davon mit Auszeichnung (im Rang). Am 11. August 2014 haben 16 Lernende mit der Grundausbildung bei Grün Stadt Zürich gestartet, davon zwei Lernende die Zusatzlehre EFZ. Insgesamt hat Grün Stadt Zürich per Ende Jahr 42 Lernende in zehn verschiedenen Berufen.

Der Massnahmenplan zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wird weiter umgesetzt.

#### Soziales Engagement

Von den Sozialen Einrichtungen und Betrieben (SEB) im Sozialdepartement haben 2014 wiederum Teilnehmende mit unterschiedlichen Pensen und teilweise im Taglohnsystem im Garten- und Waldbereich gearbeitet. Grün Stadt Zürich ermöglicht zudem Arbeitsversuche für Langzeitarbeitslose oder IV-Reintegrationen.

#### Bildung und Erlebnis

Die NahReisen widmeten sich 2014 dem Thema Bäume, wofür über 1400 Personen an 38 Exkursionen in die Stadtnatur teilnahmen. Seit fünfzehn Jahren werden die NahReisen in Zusammenarbeit mit dem Migros-Kulturprozent durchgeführt.

Einer stetig wachsenden Nachfrage erfreuen sich auch die Angebote für freiwillige Pflanz- und Pflegeeinsätze im Grünen.

Nach der mehrjährigen Zwischennutzung der Kronenwiese an der Nordstrasse gingen die vielfältigen Naturerlebnismöglichkeiten mit einem grossen Fest zu Ende. Unter Beteiligung der Nutzenden konnte das Areal aufgeräumt und termingerecht für die Bebauung bereitgestellt werden.

### Stadtgärtnerei

Die dringend notwendige Sanierung des Kernbestands der Stadtgärtnerei konnte nach rund zweijähriger Bauzeit erfolgreich abgeschlossen werden. Baulich, betrieblich und energetisch sind die Bauten wieder auf dem neuesten Stand. Neben der Senkung des Energiebedarfs um rund 45 Prozent konnten so auch die Betriebsabläufe optimiert werden. Mit dem Besucherzentrum, den Seminarräumen, Führungen und einem Ausstellungsraum entwickelt sich die Stadtgärtnerei neben dem Produktionsbetrieb auch zu einem Bildungsort.

Die Schauhäuser wurden im November wieder für das Publikum zugänglich gemacht und sind täglich von 9 bis neu 17.30 Uhr geöffnet. Das Interesse an der «neuen» Stadtgärtnerei ist sehr gross. Seit der Wiedereröffnung besuchen jeden Tag weit über hundert Personen die tropischen und subtropischen Erlebniswelten.



Sattes Grün schimmert durch den Wasserfall des neuen Tropenhauses. (Bild: GSZ)

### Sukkulentsammlung

Der Steingarten der Sukkulentsammlung, der sich mit seiner Vielfalt an frostharten Sukkulenten und Begleitpflanzen am Charakter eines Mittelmeer- oder Steppengartens orientiert, wurde nach der umfassenden Sanierung und Neubepflanzung im Mai eröffnet.

Gut besuchte Veranstaltungen waren der Kakteenmarkt mit gegen 700 Besuchenden und die Museumsnacht mit 750 Gästen. An den 39 Führungen nahmen rund 600 Personen teil. Im Zusammenhang mit dem bewährten Familienangebot «Auf Kaktus-Safari mit Sara Dorn» wurden 400 Broschüren verkauft.

### Chinagarten

Der Chinagarten am Zürichhorn, ein Geschenk der Partnerstadt Kunming in der südchinesischen Provinz Yunnan,

besteht seit zwanzig Jahren. Der Garten präsentierte sich während der ganzen Jubiläumssaison in sehr gutem Zustand. Mit 33 945 Besuchenden konnte gegenüber dem Vorjahr (25 815) eine Steigerung um gut 30 % erreicht werden, wozu die verstärkte Öffentlichkeitsarbeit beigetragen hat. Seit März 2014 ist der Chinagarten Mitglied des Vereins Zürcher Museen (VZM).

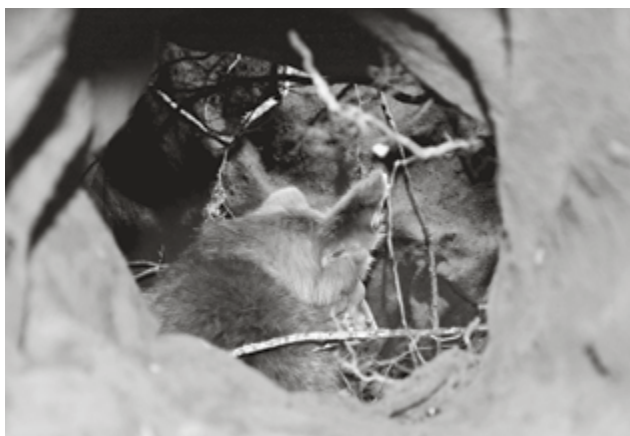
Die Behebung der Schäden an Gebäuden und künstlerischen Objekten gestaltet sich schwierig, da in der Schweiz das Fachwissen dafür fehlt. Eine umfassende Sanierung bereits im Jahr 2015 ist darum unwahrscheinlich. Gegebenenfalls werden punktuelle Notmassnahmen zu treffen sein.

### **Wildnispark**

Die seit 2008 in Kraft stehende Schutzverordnung Sihlwald wurde vom Kanton Zürich überarbeitet. Die vorgeschlagenen Änderungen sind bei Gemeinden und Interessensverbänden in der Vernehmlassung. Die revidierte Schutzverordnung soll im Frühsommer 2015 in Kraft gesetzt werden.

Die Zahl der BesucherInnen des Jahres 2014 fiel im Sihlwald und auf dem Areal des BesucherInnenzentrums leicht höher aus als im Vorjahr; im Langenberg bewegt sich die Anzahl BesucherInnen im ähnlichen Rahmen. Wetterbedingt verzeichnete das Wildnisparkfest dieses Jahr nur etwa die Hälfte der Besuchenden der letzten beiden Jahre. Dafür verzeichnete die im März eröffnete Sonderausstellung «Höhlenbewohner – Tiere im Verborgenen» über 6000 Eintritte. Im April 2015 werden die Restaurantbetriebe unter neuer Leitung eröffnet.

An der Stifterversammlung vom 28. Oktober 2014 wurde die Leitung der Stiftung neu bestimmt: Neuer Präsident ist Stadtrat Andres Türler, zum Stiftungsratspräsidenten wurde alt Stadtrat Martin Vollenwyder gewählt. Als Vertreter der Stadt Zürich nahmen neu in der Stifterversammlung Einsitz: Stadtrat Raphael Golta, Gemeinderätin Gabriele Kisker und Gemeinderat Roger Bartholdi.



Die Ausstellung im Wildnispark bot Einblick in das Leben von Höhlenbewohnern.  
(Bild: Wildnispark Zürich)

### **Wild- und Vogelschutz**

Die definitiven Abgangszahlen liegen jeweils erst zum Abschluss des Jagdjahres Ende März vor.

Rehwild: Der Abgang im Jagdjahr 2013/14 lag bei 103 Tieren, d.h. 81 %). In jedem Revierteil wird ein Erfüllungsgrad von

100 % angestrebt. 40 Rehe wurden erlegt, 54 wurden als Fallwild registriert. Bis Ende November lag der Fallwildanteil bei hohen 57 %. 18 Rehe fielen dem Strassenverkehr zum Opfer, 8 der Eisenbahn, und 12 wurden nachweislich von Hunden gerissen. Der restliche Fallwildanteil ist unbekannter Art. Da Ende Jahr die meisten Abschüsse getätigt werden, sollte der Fallwildanteil bis zum Ende des Jagdjahres sinken.

Schwarzwild: Kleinere Schäden an Wiesen gab es am Höngerberg, in dessen Wäldern sich das Schwarzwild vor allem aufhält. Insgesamt haben sich im abgelaufenen Jahr die durch Wildschweine verursachten Schäden in der Landwirtschaft auf einem tiefen Niveau gehalten.

In den letzten Monaten wurden keine Abgänge als Folge der Wildtierkrankheit Räude mehr registriert.

### **M43: erster Wolf auf Stadtgebiet**

Mitte Juni wurde in Altstetten ein Wolf von einem Zug erfasst und getötet. Wie die genetischen Analysen der Universität Lausanne ergaben, handelte es sich bei dem männlichen Tier M43 um einen Welpen aus dem Calandarudel, der Anfang Juni in Näfels (GL) und in Wangen (SZ) Schafe gerissen hatte.

### **Arten- und Lebensraumförderung**

Eine am 6. Juni 2012 überwiesene Motion (GR Nr. 2010/72) verlangte die Ausscheidung von mindestens 10 % naturnaher Flächen zur Erhaltung der Biodiversität im Siedlungsgebiet. GSZ hat einen Vorschlag gemacht, wie das Ziel erreicht werden kann, und der Gemeinderat hat der Weisung 2014/173 des Stadtrats mit grosser Mehrheit zugestimmt. Die vier vorgeschlagenen Module werden in den nächsten fünf Jahren umgesetzt. Die Kurzfassung des Konzepts «Arten- und Lebensraumförderung» soll 2015 fertiggestellt werden.

Insgesamt haben Grün Stadt Zürich und Private über 260 Obstbäume neu gepflanzt. Das Ziel von 100 Bäumen wurde deutlich übertroffen. Zudem wurden rund 600 Säulenobstbäume bei Schulen gepflanzt.

Zur Bekämpfung der unerwünschten Neophyten wurden Aufträge im Wert von 125 000 Franken vergeben (Uetliberg, Entlisberg, Wehrenbach, Allmend Brunau, Allmend Stettbach). Die betroffenen Grünflächenbezirke haben sich an der Aktion der kantonalen Fachstelle Biosicherheit zur Bekämpfung des schmalblättrigen Greiskrauts beteiligt.

### **Erholungswald**

Die Sanierung des im Dezember 2012 durch Hangrutsche beschädigten Föhreneggwegs konnte erfolgreich und einen Monat früher als geplant abgeschlossen werden.

Damit der beliebte Hohensteinweg nur wenige Tage gesperrt werden musste, wurden die Holzereiarbeiten am Hohenstein mit Helikopterunterstützung ausgeführt. Es wurden insbesondere Bäume entfernt, die die Sicherheit der Erholungssuchenden gefährdeten. Durch die grosszügige Auslichtung kommt zudem wieder vermehrt Licht auf den Waldboden, was vielen Arten zugutekommt.

Das unterste Drittel des Triemli-Biketrails wurde vom Waldrevier Uetliberg in Begleitung eines professionellen Trailbauers saniert. Mit der Sanierung konnte die Neigung drastisch reduziert werden, was die Unterhaltskosten und den Unterhaltsaufwand verringern wird.



Der sanierte, auf dem Fels verankerte Föhrenweg verläuft neu entlang der Geländekante. (Bild: GSZ)



Kurvig: der frisch sanierte Bike-Trail beim Triemli. (Bild: Rafael Rhyner, Trailworks)

## Parkanlagen

### Vom Zürichsee an den Lac Léman

An der diesjährigen Gartenschau «Lausanne Jardins» schickten die Städte Basel, Bern, Genf und Zürich je ein Muster einer Parkanlage in die Hauptstadt des Kantons Waadt. Grün Stadt Zürich hat dazu ein charakteristisches Stück des Strandbads Tiefenbrunnen auf die Reise geschickt, das bis Oktober auf einem Parkplatz an der Avenue Vinet in Lausanne zu Gast war.



Ein Stück Zürich-Grün in Lausanne. (Bild: Yann Mingard)

## Prägende Bäume in der Stadt

Am 21. März 2014 wurde in der Wiediker Allmend am Standort der alten Tambouren-Eiche, die im Juli 2012 urplötzlich auseinandergebrochen war, eine neue Eiche gepflanzt. An der Ersatzpflanzung nahm auch eine Delegation des Quartiervereins Wiedikon teil, dessen Präsident sich mit Nachdruck dafür eingesetzt hatte, dass am ursprünglichen Ort auf der Aussichtskanzel wieder eine Eiche gepflanzt wird.



Ein junger Baum kommt... Neue Tambouren-Eiche auf der Wiediker Allmend. (Bild GSZ)

Der prächtige Mammutbaum neben der Villa Schönberg war massiv vom Botryosphaeria-Triebsterben befallen und konnte sich nicht mehr regenerieren. Eine Möglichkeit zur Bekämpfung des Nadelpilzes gibt es leider nicht. Deshalb musste der Baum Ende 2014 aus Sicherheitsgründen gefällt werden.



...ein alter Riese geht. Mammutbaum im Park der Villa Schönberg. (Bild: GSZ)

## Verkehrsbegleitgrün

«Nutzen und Zierde» war das Motto der diesjährigen Bepflanzung der Blumenrabatten in der Stadt. Die Zusammensetzung des Sommerflors enthielt unter anderem auch Gemüse, was auf grosses öffentliches und mediales Interesse stiess. Aufgrund der grossen Nachfrage aus Teilen der Bevölkerung rief Grün Stadt Zürich am 2. Oktober 2014 zur Ernte auf. In den Tagen und Wochen bis zum Abräumen der Rabatten konnte das Gemüse geerntet werden.





Gemüse, das bewegt: Sommerflor 2015. (Bild: GSZ)

### Spielplätze

Das Spielplatzkonzept liegt vor und kann auf der Website von Grün Stadt Zürich heruntergeladen werden. Es wurde der Spezial-Kommission TED/DIB des Gemeinderats vorgestellt und von dieser wohlwollend zur Kenntnis genommen.

### Flächenmanagementsystem

Das Flächenmanagementsystem bildet in der ersten Softwareversion erstmalig alle Flächen von Grün Stadt Zürich auf der Basis eines Geografischen Informationssystems (GIS) ab. Damit können diesen Flächen künftig alle relevanten Informationen, wie Grösse, Ausstattung, Flächenbedeckung, Pflegeklassen, Kosten, Dienstbarkeiten und Vertragsverhältnisse, zugeordnet werden. Die Schulungen auf dem neuen System beginnen 2015.

### Planung und Bau von Grün- und Freiräumen

Im August wurde der Limmatauferweg vom Platzspitz bis nach Baden als Teil des Agglomerationsparks Limmattal eröffnet.

Nach einem breit angelegten Mitwirkungsprozess starteten die Bauarbeiten für die Umgebung im GZ Buchegg im Sommer 2013. Am Familiensonntag vom 7. September 2014 waren die Arbeiten mehrheitlich fertiggestellt, und die neu gestalteten Bereiche konnten zur Nutzung freigegeben werden. Pflanzarbeiten erfolgten im Spätherbst 2014. Die neuen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten ziehen zahlreiche Besuchende an.



Der Park Pfingstweid nimmt Formen an. (Bild: GSZ)

Nach der Bewilligung des Objektkredits 2013 durch den Gemeinderat schreitet der Bau des Quartierparks Pfingstweid planmässig voran. Der Baubeginn erfolgte termingerecht Ende März 2014. Die Eröffnung des Parks ist für Sommer 2015 geplant.

Während des Neubaus des Sechseläutenplatzes wurden einige Veranstaltungen auf die Landwiese verlegt. Um die Fläche für diese Zusatznutzung zu stabilisieren, wurde sie mit einem Kieskoffer verstärkt und mit einer Chaussierung gedeckt. Ende 2014 konnte der Rückbau abgeschlossen werden. Ansaaten und letzte Fertigstellungsarbeiten erfolgen im Frühjahr 2015. Damit wird die Landwiese im Sommer 2015 wieder als Wiese zur Verfügung stehen.

Für die neuen Kleingärten im Dunkelhölzli ist die Umzonung in die Zone E3 (Erholungszone Typ Familiengärten) seit März in Kraft. Das Vorprojekt mit Kostenschätzung liegt vor. Auf dessen Grundlage sind nun die Teilprojekte Bachöffnung/-Renaturierung und Neubau des Gemeinschaftsgebäudes zu finalisieren. Eine erste öffentliche Informationsveranstaltung für das Quartier ist für Januar 2015 geplant.

Die Infrastruktur der multifunktionellen Kiesfläche Albiggüetli wurde zwischen Oktober 2013 und Frühling 2014 saniert. Entwässerung, Stromversorgung, Frischwasser- und Abwasseranschlüsse wurden saniert und optimiert. Die Fläche präsentiert sich neu in einem sehr guten Zustand. Erste Veranstaltungen fanden bereits statt, und die Nutzer, insbesondere die Schützengesellschaft, sind mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

Die Bauarbeiten zur Erneuerung der Parkanlage Schindlergut mit Spieleinrichtungen begannen im Herbst 2014 und werden bis Sommer 2015 dauern.

### BZO-Teilrevision

Der Stadtrat hat am 29. Oktober 2014 die Teilrevision der Bau- und Zonenordnung beschlossen und an den Gemeinderat überwiesen. GSZ wirkte bei den Erholungs- und Freihaltezonen und bei der Formulierung der neuen Baumschutzzonen mit.

### Friedhöfe

Die Angehörigen von Verstorbenen wünschten vermehrt, auch bei Gemeinschaftsgräbern Namensinschriften der Verstorbenen anbringen zu können. Darum hat Grün Stadt Zürich seit 2003 bereits zehn Gemeinschaftsgräber um diese Möglichkeit



Neue Gemeinschaftsgräber mit Ablageort für Blumen und Inschriften, hier im Friedhof Eichbühl. (Bild: GSZ)

erweitert, jeweils in Kombination mit einem Ort zur Blumenablage. 2014 wurden die Gemeinschaftsgräber in den Friedhöfen Eichbühl, Schwandenholz und Affoltern auf diese Art aufgewertet.

Eine 2013 durchgeführte Überprüfung des Aufwands für den Grabunterhalt ergab eine Unterdeckung von rund 0,8 Millionen Franken pro Jahr auf Basis der direkt anrechenbaren Kosten (ohne Umlagen und Overhead). Der Stadtrat hat eine Erhöhung der Gebühren für den Gräberunterhalt um vorerst rund 10% zur Deckung der direkten Kosten per 1.1.2015 beschlossen. Um die gesamten Kosten zu decken, wird eine weitere Gebührenerhöhung nötig sein.

### Sportanlagen

Im September 2012 konnte der Stadtrat eine Schenkung der FIFA annehmen und mit 17 von 20 Millionen Franken einen Fonds zur Verbesserung der Fussball-Infrastruktur speisen. Dank des Fonds konnten verschiedene Umbauten vorgenommen werden, beispielsweise die Erneuerung eines Erstliga-Rasenplatzes in der Sportanlage Buchlern. Bis zum FIFA Youth Cup im Mai 2015 werden alle Arbeiten abgeschlossen sein. In den Sportanlagen Juchhof 2 und Utogrund wurde je ein Rasenplatz saniert und in der Sportanlage Witikon ein Kunstrasenplatz erneuert.

Vier Tennisplätze an der Ueberlandstrasse (Valsana) wurden umfassend saniert und mit einem neuen Belag ausgestattet.

### Flächen- und Gebäudemanagement

Das grosse Areal Brunnenhof an der Hofwiesenstrasse, auf dem Familiengärten betrieben wurden, bis die SBB die Fläche als Angriffsschacht für den Bau der Durchmesserlinie benötigten, konnte bis Ende 2014 rückgebaut werden. Die Fläche ist wieder mit einer Schicht Humus bedeckt und wird ab 2016/17 für eine quartierbezogene gärtnerische Zwischenutzung bereitgestellt.

### Unterstützung gärtnerischer Projekte

#### Garten am Grenzsteig

Das Gartenprojekt der Wohn- und Arbeitsgemeinschaft Sunneboge von Pfarrer Sieber in Wollishofen wurde 2013 eingestellt. Im Quartier herrschte sofort reges Interesse an den frei werdenden 7000 m<sup>2</sup> Gartenland. Den neuen Bewirtschaftenden, die den Garten als Gemeinschaftsgarten betreiben, wurde zur Auflage gemacht, dass das Areal öffentlich zugänglich sein muss. [www.grenzsteig.ch](http://www.grenzsteig.ch)

#### Schafgruppe Rumpelhalde

In Affoltern haben vier Familien eine Weidefläche gepachtet, auf der sie eine kleine Herde von Spiegelschafen halten, einer von ProSpecieRara geförderten Rasse. Die Fläche wurde zudem mit einem Lesesteinhaufen und der Pflanzung von Obstbäumen ökologisch aufgewertet. [www.rumpelhalde.ch](http://www.rumpelhalde.ch)

### Landwirtschaft

Der landwirtschaftliche Bezirksverein Zürich Unterland hat für die Umsetzung der Agrarpolitik 2014–2017 des Bundes ein Landschaftsqualitätsprojekt erarbeitet. Der Fachbereich «Landwirtschaft, Pachten und Mieten» hat in diesem Projekt mitgearbeitet und dabei die städtischen Besonderheiten eingebracht.

### Naturprodukte

Bei den landwirtschaftlichen und gärtnerischen Produkten haben sich die Erwartungen bezüglich der Verkäufe nicht erfüllt. Die geringeren Einnahmen bei den gärtnerischen Produkten sind auf die Einschränkungen durch das im Oktober abgeschlossene Sanierungs- und Umbauprojekt in der Stadtgärtnerei zurückzuführen.

Bei den forstlichen Produkten wurde 2014 weniger Energieholz abgesetzt als geplant, was den Erlös um rund 148 000 Franken mindert. Grund dafür war, dass ein Grossabnehmer seine Abnahmemenge an Hackschnitzeln erst später abrief.

Seit September beliefern die Waldviere das Stadtspital Triemli mit Hackschnitzeln für die neue Holzfeuerung.

### Weinproduktion

Unter anderem wegen des sehr milden Winters konnte sich die Kirschessigfliege, ein neuer Schädling aus Asien, explosionsartig vermehren. Neben dem Ertragsausfall machte vor allem die zeit- und arbeitsintensive Sonderung bei der Weinlese zu schaffen.

Eine schöne Bestätigung für die gute Arbeit, die im Rebberg am Chillesteig geleistet wird, ist das an der diesjährigen Expovina verliehene Silberdiplom für den 2013 Riesling-Silvaner.

Mit Führungen durch den Rebberg am Chillesteig, Degustation und Weinverkauf nahm der Gutsbetrieb Juchhof am 1. Mai 2014 erstmals am Tag der offenen Weinkeller teil. Wie letztes Jahr wurde das Reberzeugnis am Anlass «Zürcher Weine goin' downtown» präsentiert.



Lorenz Kern, Winzer, und Donat Streuli, Leiter Gutsbetrieb Juchhof, im Einsatz für den Stadtwein. (Bild: GSZ)

### Beratungen und Dienstleistungen

Die Beurteilung und Stellungnahme zu Baugesuchen und Infrastrukturbauten bewegte sich leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Verknappung des Raums in der sich verdichtenden Stadt führt wegen inhaltlicher Abhängigkeiten und einer grösseren Anzahl von Projektbeteiligten zu komplexeren Projekten. Das ist sowohl bei der fachlichen Begleitung der Infrastrukturbauten, unter der Federführung des Tiefbauamts, wie auch in der Tätigkeit als Fachinstanz des Amts für Baubewilligungen (AfB) deutlich spürbar.

Die Voranwendung der Baumschutzgebiete im Rahmen der Teilrevision der BZO erfordert den Aufbau einer Bewilligungspraxis bei Grün Stadt Zürich und beim AfB.

Übergeordnete Schwerpunkte der Beratungstätigkeit bildeten die Entwicklungsgebiete Letzi, Zürich-West, Manegg und Europaallee. In enger Zusammenarbeit mit städtischen und kantonalen Fachstellen entstanden in komplexen Verfahren Masterpläne zum Hochschulgebiet, zur Universität Zürich Irchel und zum Kasernenareal. Zwei weitere Verfahren zur Weiterentwicklung der ETH Höggerberg und der Kliniklandschaft im Gebiet Lengg/Burghölzli wurden gestartet.

Schwerpunkte in der Umsetzung des Alleenkonzepts waren die Projekte Stauffacher, Limmatquai/Utoquai, Tram Rosengarten und Affoltern.

In der Begleitung qualitativer Verfahren für gemeinnützige Wohnbauträger wurden bestehende und künftige Freiraumqualitäten im Wohn- und Arbeitsplatzumfeld thematisiert und gesichert.



Elektro-Laubgebläse (links) im Vergleich zu einem mit Viertaktmotor. (Bild GSZ)

## Werkstätten & Logistik

Weiterhin werden, dem Wunsch des Gemeinderats entsprechend, benzinbetriebene Laubgebläse durch Akkubläser ersetzt. Durch den Ersatz weiterer sieben Geräte wurde 2014 der Anteil der Elektrogeräte von 35 % auf 42 % erhöht.

## Fachreferate

### Allergene Pollen von Bäumen in der Stadt

(Internationaler Kongress der Schweizerischen Gesellschaft für Allergologie und Immunologie)

Axel Fischer, Leiter des Geschäftsbereichs Unterhalt, unterstrich die Aufmerksamkeit der öffentlichen Hand für die Sorgen von Menschen mit Allergien wegen allergener Pollen von Stadtbäumen. Den Fachleuten wurde demonstriert, dass angesichts der stark eingeschränkten Auswahl an geeigneten Bäumen in der Stadt Kompromisse unumgänglich sind.

### Aktion «Bäume bewegen»

(Verein «Stadtgespräche» in Olten)

Margrith Göldi Hofbauer, Projektleiterin Direktion/Stab, berichtete über den Nutzen von Bäumen, ihre positiven Auswirkungen auf die Stadtbewohnenden und erläuterte die Anstrengungen der Stadt Zürich rund um den Baumerhalt.

### EUF 2014

(17<sup>th</sup> international conference of the European Forum on Urban Forestry, Lausanne)

Dr. Regina Wollenmann, Produktverantwortliche Stadtwald, und Jürgen Faiss, Projektleiter Freiraumplanung, beleuchteten die Themen Erholungswald und Parkwald sowie das Konfliktmanagement im Stadtwald.

#### 4.4.3 Spezifische Kennzahlen

|  |   | 2010            | 2011               | 2012                   | 2013                   | 2014                  |
|--|---|-----------------|--------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| <b>Naturverständnis und Naturförderung</b> | betreute Schulklassen                         | 862             | 823                | 844                    | 851                    | 839                   |
|  | Lehrpersonen in Weiterbildungsveranstaltungen | 70 <sup>1</sup> | 354                | 447                    | 442                    | 522                   |
|  | Anzahl Veranstaltungen für die Bevölkerung    | 92              | 102                | 106 <sup>2</sup>       | 110                    | 94                    |
| <b>Chinagarten</b>                         | Eintritte                                     | 32 586          | 34 669             | 29 359                 | 25 815                 | 33 945                |
| <b>Stadtgärtnerei</b>                      | Besuchende (geschätzt)                        | 32 000          | 32 500             | 32 000                 | 18 000 <sup>3</sup>    | 22 000 <sup>3</sup>   |
| <b>Sukkulenten-Sammlung</b>                | Besuchende (Zählung mittels Lichtschranke)    | 52 675          | 45 883             | 45 978                 | 44 217                 | 40 000 <sup>12</sup>  |
| <b>NahReisen</b>                           | Teilnehmende                                  | 968             | 1 093              | 1 180                  | 1 775                  | 1 463                 |
| <b>Internet</b>                            | Anzahl Besuche                                | 282 309         | 319 643            | 372 586                | 468 991                | 418 800 <sup>11</sup> |
| <b>Parkanlagen</b>                         | in m <sup>2</sup>                             | 1 320 023       | 1 356 753          | 1 380 269 <sup>4</sup> | 1 434 953 <sup>5</sup> | 1 478 910             |
| <b>Erholungswald</b>                       | (ohne Sihlwald) in ha                         | 2 231           | 2 231              | 2 231                  | 2 233                  | 2 233                 |
|  | davon in Stadtbesitz in ha                    | 1 138           | 1 414 <sup>6</sup> | 1 414                  | 1 429                  | 1 429                 |
| <b>Forstliche Produkte</b>                 | Holznutzung in m <sup>3</sup>                 | 7 740           | 9 149              | 8 705                  | 12 250                 | 8 694                 |
|  | Anzahl verkaufter Weihnachtsbäume             | 5 606           | 5 430              | 5 528                  | 5 592                  | 5 401                 |
| <b>Spielplätze</b>                         | im Unterhalt von GSZ <sup>7</sup>             | 513             | 513                | 513                    | 622 <sup>8</sup>       | 618                   |
|  | EN-konforme Spielplätze in %                  | 95              | 100                | 100                    | 100                    | 100                   |
| <b>Sportfelder<sup>9</sup></b>             | Naturrasen                                    | 73              | 70                 | 69                     | 67                     | 67                    |
|  | Sandplätze                                    | 4               | 4                  | 4                      | 4                      | 4                     |
|  | Kunstrasen (altes System)                     | 11              | 7                  | 7                      | 6                      | 5                     |
|  | Kunstrasen (neue Systeme)                     | 16              | 20                 | 23                     | 26                     | 27                    |
| <b>Landwirtschaft</b>                      | Landwirtschaftsbetriebe                       | 10              | 10                 | 10                     | 10                     | 10                    |
| <b>Städtischer Gutsbetrieb Juchhof</b>     | Getreideertrag in t                           | 135             | 210                | 151                    | 142                    | 233                   |
|  | Ölsaatertrag in t                             | 74              | 70                 | 59                     | 64                     | 66                    |
|  | Milchverkauf in kg                            | 479 536         | 500 562            | 508 579                | 507 157                | 581 562               |
|  | Mastschweinverkauf in Stück                   | 915             | 900                | 1 053                  | 1 118                  | 1 288                 |
|  | Weinverkauf in Flaschen                       | 7 730           | 9 400              | 16 739                 | 7 390 <sup>10</sup>    | 14 700                |
| <b>Kleingärten und Quartierareale</b>      | Anzahl  | 5 576           | 5 541              | 5 543                  | 5 539                  | 5 529                 |
|  | Fläche in m <sup>2</sup>                      | 1 390 206       | 1 419 901          | 1 396 748              | 1 416 391              | 1 416 126             |

<sup>1</sup> Im Jahr 2010 wurden keine Weiterbildungen (Schule auf dem Bauernhof) für Studierende der Pädagogischen Hochschule durchgeführt.

<sup>2</sup> ab 2012 inkl. Pflegeeinsätze mit Firmen (Corporate Volunteering)

<sup>3</sup> Schauhäuser ab April wegen Umbaus geschlossen

<sup>4</sup> hinzugekommen sind: Hardaupark (2. Etappe), Gleisbogen, Ruggächern, Klopstockwiese

<sup>5</sup> neu: Sperlweg, Seefeldwiese, ev.-ref. Kirchgemeinden Enge, Neumünster, Oerlikon, Altstetten

<sup>6</sup> Übernahme des ETH-Lehrwalds auf Stadtgebiet und Optimierung der Flächen mit dem Kanton

<sup>7</sup> einschliesslich Bauspielplätzen

<sup>8</sup> Übernahme der Spielplätze der Liegenschaftenverwaltung und der Sozialbauten

<sup>9</sup> Stand Ende Jahr, inkl. Baseballplatz der Sportanlage Heerenschürli. Die Grösse der Sportfelder variiert zwischen 1200 und 10000 m<sup>2</sup>.

<sup>10</sup> Grössere jährliche Schwankungen sind durch Sanierungsarbeiten bedingt.

<sup>11</sup> Starker Befall mit Mehltau führte zu geringem Ertrag.

<sup>12</sup> Die Besucherstatistik wird mit einer neuen Software erfasst. Dadurch sind Vergleiche mit den Vorjahren nur bedingt aussagekräftig.

<sup>13</sup> Schätzung, Zähler teilweise defekt

## 4.5 Tiefbauamt

### 4.5.1 Aufgaben

«Mobilität und Räume für Menschen» – unter diesem Motto stellen die über 320 Mitarbeitenden des Tiefbauamts eine stadtgerechte Mobilität sicher, entwickeln und gestalten attraktive Stadträume, sorgen für effizientes und effektives Bauen und sind verantwortlich für die nachhaltige Bewirtschaftung der städtischen Infrastruktur.

Im Jahr 2014 befanden sich im Tiefbauamt insgesamt 431 Projekte in der Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungsphase. Davon waren 129 Bauprojekte in der Ausführung. Zentrale Bauvorhaben waren im Berichtsjahr u. a. die Gesamtanierung der Riedtlistrasse, die in knapp zehn Monaten in intensiver Bauweise umgesetzt wurde. Grosse Bauarbeiten sind auch in der Birmensdorferstrasse im Gange, und diese Arbeiten dauern auch noch einige Zeit an. Wie auch rund um den Bahnhof Oerlikon – dort bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. Die SBB bauen den Bahnhof Oerlikon um und erweitern ihn, die Stadt wiederum schliesst Oerlikon und Neu-Oerlikon besser an den Bahnhof an und verbindet die beiden Quartiere miteinander. Dazu wird der Bahnhofplatz Süd umgestaltet, und mit dem neuen Max-Frisch-Platz erhält Oerlikon auch nördlich des Bahnhofs einen grosszügigen Platz. Die Arbeiten in der Bahnhofstrasse konnten nach zwei Jahren Bauzeit rechtzeitig vor dem Weihnachtsverkauf fertiggestellt werden. Dies trotz der Tatsache, dass für die Dauer der Leichtathletik-Europameisterschaften die Arbeiten unterbrochen wurden.

Mit dem mehrtägigen Fest zur Einweihung des Sechseläutenplatzes fand auch dieser bedeutende Umbau seinen Abschluss. Heute setzt der Platz durch seine Grösse und Gestaltung neue Akzente und findet bei der Bevölkerung grossen Anklang.

In der Projektierung vorangetrieben wurden beispielsweise das Sanierungsprojekt Dreikönigstrasse, die Umgestaltung des Römerhofplatzes, die Sanierung des Mythenquais oder der Gestaltungswettbewerb für die Lärmschutzwand entlang der Bernerstrasse an der A1.

Das Strategieprogramm «Stadtverkehr 2025» stand ganz im Zeichen der Umsetzung von Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs – beispielsweise die Tramverbindung Hardbrücke oder das neue Veloverleihsystem.

Nach jahrelangen Verfahren konnte in diesem Jahr die teilrevidierte Parkplatzverordnung in Kraft gesetzt werden, die u. a. die Ansätze zur Bemessung der Anzahl Parkplätze bei Wohnnutzung neu definiert.

### 4.5.2 Jahresschwerpunkte

#### Mobilität

##### Provisorium Veloroute Seebecken

Die durchgehende Veloroute um das Seebecken ist ein Kernstück des Masterplans Velo und im Aktionsplan von «Stadtverkehr 2025» enthalten. Wichtige Punkte sind die vom Fussverkehr getrennte Führung, die Steigerung des Fahrkomforts und das Schliessen der Lücke zwischen der Landiwiese und der Roten Fabrik. Während der Veloweg in Etappen umgesetzt und voraussichtlich 2019 fertiggestellt wird, konnten vorab

einige Optimierungen realisiert werden: Diverse Beläge, Randsteine, Markierungen und Signalisationen verbessern die Veloverbindung zwischen der Badi Tiefenbrunnen und der Landiwiese. Seeseitig wurde zwischen der Landiwiese und dem Gemeinschaftszentrum Wollishofen das Trottoir mit provisorischen Massnahmen auf rund 4,5 m verbreitert und als «Fussweg, Velo gestattet» signalisiert. Dadurch lässt sich das GZ wie auch die Unterführung Bachstrasse sicherer und komfortabler erreichen. Bisher musste dazu das stark befahrene Mythenquai zweimal gequert werden. Die Wirkung des erstellten Provisoriums wird beobachtet, und die Erkenntnisse fliessen direkt in die Detailplanung der definitiven Projekte ein.



Bis 2019 entsteht rund ums Seebecken eine durchgehende Veloroute. (Bild TAZ)

#### Wirkungsanalyse flankierende Massnahmen Westumfahrung

Im Frühling 2012 konnten dank der «flankierenden Massnahmen Westumfahrung» aufgewertete Strassen eingeweiht werden. Die Strassen und Plätze entlang der ehemaligen Transitachse wurden vom Motorfahrzeugverkehr entlastet – früher fuhren hier bis zu 40 000 Fahrzeuge pro Tag. Es entstand mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr und zum Verweilen. Im Rahmen einer Wirkungsanalyse hat das Tiefbauamt die Auswirkungen dieser flankierenden Massnahmen analysiert. Dabei zeigt sich, dass dem Veloverkehr zu einem flächendeckenden Qualitätssprung verholfen werden konnte, was einen quantitativ grossen Zuwachs bewirkte. So hat sich der Veloverkehr entlang der beruhigten Strassenabschnitte beinahe verdreifacht. Auch der Fussverkehr profitiert deutlich. Die Anzahl der Fussgängerinnen und Fussgänger entlang den beruhigten Strassen und bei den Querungen der ehemaligen Westtangente hat durchschnittlich um etwa 20 Prozent zugenommen. Kinder müssen zudem nicht mehr so häufig von Erwachsenen begleitet werden wie vor den Umgestaltungen. Besonders verbessert hat sich die Aufenthaltsqualität. Entlang den beruhigten Strassen hielten sich 2013 beinahe doppelt so viele Personen auf wie noch 2008.

Für die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung wurde der Stadt Zürich der Flâneur d'Or 2014 verliehen. Mit dem «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiiert Fussverkehr Schweiz bereits zum achten Mal Infrastrukturen und Mobilitätskonzepte, die die Attraktivität und Qualität des Zufussgehens erhöhen.



Für die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung erhielt die Stadt Zürich den «Flâneur d'Or». (Bild TAZ)

### Veloverleihsystem «Züri Velo»

In Erfüllung einer Motion hat das Tiefbauamt ein Konzept für ein öffentliches Veloverleihsystem ausgearbeitet. Das Projekt mit dem Namen «Züri Velo» hat zum Ziel, ein nutzerfreundliches und kostengünstiges Veloverleihsystem (VVS) einzuführen. Velos sollen dabei an einer beliebigen, frei wählbaren Station ausgeliehen und zurückgebracht werden können. Planung, Finanzierung, Aufbau und Betrieb des VVS sollen während fünf Jahren durch einen Gesamtdienstleister erfolgen. Ein entsprechender Auftrag wurde öffentlich ausgeschrieben. In der Grundleistung umfasst das VVS mindestens 1500 Velos und 100 Stationen. Als Option wird für den gleichen Zeitraum eine räumliche Ausdehnung mit zusätzlich mindestens 750 Velos und 50 Stationen ausgeschrieben.

### Mobilität im Unternehmen (MIU)

Etwa ein Drittel der in der Stadt Zürich zurückgelegten Strecken entfallen werktags auf den Pendlerverkehr. Dies vor allem während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend. Die Art und Weise, wie die Mitarbeitenden zur Arbeit kommen, hat einen grossen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt. Seit 2008 (und seit 2010 zusammen mit dem Kanton Zürich) bietet das Tiefbauamt Beratungsdienstleistungen für Unternehmen an. Dabei wird die Mobilität des Unternehmens nach verschiedenen Aspekten (Kosten, Effizienz, Umweltwirkung, Image) analysiert und werden Optimierungsmassnahmen vorgeschlagen. Erfolgversprechend ist eine Beratung vor allem dann, wenn ein Unternehmen im Wandel steht (Umzug, Zusammenzug mehrerer Standorte, Neu-/Umbau usw.) und infolgedessen die Möglichkeiten der Mobilität neu betrachtet werden müssen. Neben dem Beratungsangebot fördert MIU mit dem zweimal jährlich erscheinenden Newsletter und dem jährlichen Mobilitätslunch den Kontakt und den Erfahrungsaustausch.

### Entwickeln

#### Temporäre Nutzung

An der Höggerstrasse (Ecke Dorfstrasse) wurde im Rahmen des stadträtlichen Projekts «Räumliche Entwicklungsstrategie» (RES) eine monotone Rasenfläche in eine farbenfrohe Blumenwiese verwandelt. Verschiedene Strassenzüge der Stadt wurden untersucht, um zu prüfen, wie sie mit einer geeigneten Bepflanzung aufgewertet werden können. Die Forschungsgruppe Pflanzenverwendung der ZHAW in Wädenswil hat im Auftrag

des Tiefbauamts ein Bepflanzungskonzept für drei Jahre ausgearbeitet, das nun in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung umgesetzt wird.

### Uraniastrasse und Trülleplatz

Auf der Uraniastrasse soll der Autoverkehr künftig auf zwei Fahrstreifen Richtung See und auf einem Fahrstreifen Richtung Bahnhof geführt werden. Dadurch kann die Sihlstrasse zwischen der St.-Anna-Gasse und der Bahnhofstrasse sowie die Bahnhofstrasse bei der Einmündung des Rennwegs weitestgehend vom Autoverkehr befreit werden. Die heutige Bedeutung des St.-Anna-Platzes als Ort für Essen und Trinken wird durch die Einrichtung einer Begegnungszone und die Pflanzung neuer Bäume gestärkt. Auf dem «Trülleplatz» entsteht mit dem bestehenden Brunnen und einer Sitzbankreihe ein neuer Aufenthaltsbereich mit wenigen ausgewählten Ausstattungselementen.

### Zollstrasse

Die heutige Zollstrasse bietet nur wenig Aufenthaltsqualität. Zudem ist die Strasse zum Teil in einem sehr schlechten Zustand. Südlich der Zollstrasse wird das ehemals für den Bahnbetrieb genutzte Areal bebaut. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Langstrasse entstehen auf einer Länge von rund 600 Metern mehrere Gebäude: rund 140 Wohnungen mit unterschiedlicher Ausrichtung, 15 000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für Dienstleistungen und 7 000 m<sup>2</sup> Erdgeschossfläche für Gewerbe, Gastronomie und Läden. Die neuen Gebäude werden in einen öffentlich zugänglichen Freiraum eingebettet, der teilweise auf SBB-Grund liegen wird. Hier sollen der «Rangierweg» als Verlängerung des Perrons 18 und der «Louis-Favre-Platz» an der Kreuzung Hafner-/Zollstrasse entstehen. Ein weiterer Platz entsteht entlang der Zollstrasse zwischen der Klingen- und der Ackerstrasse.



Die Zollstrasse wird in den nächsten Jahren zu einem urbanen Lebens- und Arbeitsraum umgestaltet. (Computerbild maaars architektur visualisierungen)

### Projektieren

#### Gebiet Dreikönigstrasse

Das Gebiet zwischen dem Bleicherweg und dem General-Guisan-Quai sowie zwischen der Claridenstrasse und der Genferstrasse ist ein Geschäftsviertel mit hoher Arbeitsplatzdichte und eher geringem Wohnanteil. Die umfassende Sanierung der Strassen, der Werkleitungen und der über 100-jährigen Kanalisation ist dringend nötig. Von der Sanierung sind alle

Strassenabschnitte betroffen. Dies gibt der Stadt die Gelegenheit, den Strassenraum im ganzen Quartier aufzuwerten. Das Augenmerk wird dabei auf die bestehende Bepflanzung und auf kleinräumige Verbesserungen gelegt. Die Leistungsfähigkeit der Dreikönigstrasse und der Stockerstrasse bleibt für den motorisierten Individualverkehr unverändert, ebenso die Anzahl der Parkplätze. Ausser in der Stocker- und in der Dreikönigstrasse wird Tempo 30 eingeführt. Um den Verkehrsfluss zu optimieren, wird die Gotthardstrasse auf der ganzen Länge im Einbahnverkehr geführt, ebenso die Tödistrasse im Abschnitt General-Guisan-Quai bis zum Knoten Tödistrasse/Gotthardstrasse.

### **Max-Frisch-Platz**

Auf der Nordseite des Bahnhofs Oerlikon kommt der Max-Frisch-Platz zu liegen. Hier entsteht ein grosszügiger Platz für Fussgänger, Velofahrende und Busse. Der Platz wird durch hohe Bushaltekanten und ein taktil-visuelles Leitliniensystem hindernisfrei ausgestaltet. Baumgruppen und die lockere Anordnung der Ausstattungselemente ergänzt durch Sitzbänke und einen Brunnen beleben den Platz und verleihen ihm eine dynamische und attraktive Atmosphäre. Mit seiner bewusst schlichten Gestaltung und optischen Grosszügigkeit nimmt der Platz Bezug auf die industrielle Vergangenheit Neu-Oerlikons. Prägnantes Element auf dem neuen Platz sind die neuen Bushaltestellen, die einerseits als gestalterische Elemente für sich zu bestehen vermögen, gleichzeitig aber auch die Geometrie der benachbarten Häuser übernehmen.

### **Mutschellen-, Etzel-, Morgental- und Albisstrasse**

Die Mutschellenstrasse sowie Teile der Etzel- und der Morgentalstrasse sind Bestandteil des Quartierzentrums Morgental. Die Mutschellenstrasse wird deshalb im Rahmen des Programms «Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren» umgestaltet. Gleichzeitig werden die VBZ die Gleise in der Kurve Albisstrasse (Höhe Tannenrauchstrasse) ersetzen und eine neue Busendhaltestelle vor der Migros-Filiale in der Mutschellenstrasse bauen. Bei dieser Gelegenheit werden die Werkleitungen ersetzt.

### **Römerhofplatz**

Am Römerhofplatz sind die VBZ-Gleise stark abgenutzt und müssen ersetzt werden. Im Zuge des Gleisersatzes werden die Haltestellen in der Asyl- und der Klosbachstrasse normgerecht



Für eine höhere Schulwegsicherheit sowie bessere Verkehrsbeziehungen und höhere Aufenthaltsqualität wird der Römerhofplatz umgestaltet. (Bild TAZ)

verlängert und behindertengerecht gestaltet. Die dadurch notwendige Verschiebung der Haltestelle in der Asylstrasse und die Erstellung als einseitige Kaphaltestelle ermöglichen neben einer Verbesserung der Fussgängerquerungen (Schulwegsicherheit) auch die Einführung eines Radstreifens bergwärts und eine Vergrösserung des nördlichen Platzteils. Als Begegnungszone wird der neugestaltete Römerhofplatz eine spürbare Erhöhung der Aufenthaltsqualität bieten und für klarere und sicherere Verkehrsverhältnisse sorgen. Dazu wird auch die geplante Aufhebung der Einmündung der Rüti- in die Asylstrasse beitragen.

### **Uetlibergstrasse**

Die Uetlibergstrasse ist eine stark frequentierte Verkehrsachse und erfüllt eine wichtige Funktion für die Erschliessung der Industriezone Binz. Zudem führt eine wichtige Veloroute durch die Uetlibergstrasse. Der Umstand, dass die Werkleitungen wegen ihres schlechten Zustands dringend ersetzt werden müssen, wird dazu genutzt, gleichzeitig die Strassenoberfläche zu erneuern. So werden die Uetlibergstrasse zwischen der Giesshübelstrasse und dem Manesseplatz sowie die Haldenstrasse zwischen der Uetlibergstrasse und der Binzstrasse in den kommenden Jahren umfassend saniert. Der Fahrbahnquerschnitt wird neu aufgeteilt, sodass in beide Richtungen Radstreifen markiert werden können. In den Knotenbereichen werden Mehrzweckstreifen oder Fussgängerinseln eingerichtet. Die Haldenstrasse wird entlang dem SZU-Bahnhof Binz als Tempo-30-Zone signalisiert. Die Bushaltestelle Binz sowie die Haltestelle des Nachtbusses in der Uetlibergstrasse werden hindernisfrei gestaltet.

### **Bauen**

#### **Riedtlistrasse**

Während knapp zehn Monaten wurde die Riedtlistrasse zwischen der Winterthurer- und der Weinbergstrasse komplett saniert. Möglich war diese sehr kurze Bauzeit durch die sogenannte «Intensive Bauweise». Dazu wurde der private Durchgangsverkehr komplett umgeleitet. Kernstück der Sanierung war der Bau eines 230 Meter langen Abwasserspeicherkanaals. Dieser hält bei starken Niederschlägen das Wasser zurück und verhindert Überschwemmungen. Für die Speicherkanaäle waren Baugruben von bis zu 9 Meter Tiefe nötig. Die Kanalelemente wurden vorgefertigt auf die Baustelle geliefert, wo sie zusammengefügt und mit Beton umgossen wurden. Damit entfiel die zeitaufwendige Betonschalung vor Ort, was



Dank intensiver Bauweise und Vorfabrikation konnte die Riedtlistrasse in lediglich zehn Monaten saniert werden. (Bild TAZ)

die Bauzeit wesentlich reduzierte. In konventioneller Bauweise hätte man für die Komplettisanierung der Riedtlistrasse rund drei Jahre benötigt.

### **Oerliker Bahnhofplatz Süd**

Ankunfts- und Orientierungsort für Bahnreisende ist in Oerlikon der Bahnhofplatz Süd. Er ist Dreh- und Angelpunkt und Zugang zum Zentrum. Der bis anhin von Autos, Bus und Tram dominierte Platz mit hohen Randsteinen und markierten Fahrspuren wird nun fussgängerfreundlich gestaltet. Niedrige Randsteine ermöglichen ein unkompliziertes Queren und eröffnen neue, diagonal über den Platz führende Wegbeziehungen. Zwischen der Ohmstrasse und der Schulstrasse wird die Hofwiesenstrasse vom Durchgangsverkehr befreit. Trotzdem bleiben der Anlieferverkehr sowie die Zufahrt zum «Swissôtel» und zum Neumarkt gewährleistet. Die Haltestellen der Tram- und Buslinien werden an einem Ort zusammengefasst. Das Tram der 11er-Linie wird neu in beiden Richtungen über die Hofwiesenstrasse und die Ohmstrasse geführt. Dazu wird die bestehende Gleisanlage auf eine Doppelspur ausgebaut, und die Tramhaltestelle erhält eine übersichtliche Wartehalle. Gleichzeitig mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd sanieren die städtischen Werke und private Kabelnetzbetreiber grosse Teile ihrer Infrastruktur (Kanalisation, Werkleitungen).

### **Saatlenstrasse**

Die Tramhaltestelle Schwamendingerplatz wurde in beiden Fahrrichtungen mit einer 30 Zentimeter hohen Haltekante versehen und zu einem hindernisfreien Werk umgebaut. Um dies zu ermöglichen, musste ein Teil der Geleise abgesenkt und die Haltestelle um etwa 25 Meter Richtung Tramtunnel/Blauäcker verschoben werden. Gleichzeitig wurde auch der Mischabwasserkanal in der Saatlenstrasse ersetzt und an den bestehenden Sammelkanal angeschlossen. Die vorhandenen Bäume in der Saatlenstrasse waren in einem schlechten Zustand und mussten ersetzt werden. Dabei wurde die Baumreihe um zwei Ahornbäume erweitert. Ausserdem wurde die öffentliche Beleuchtung den neuen Gegebenheiten angepasst.

### **Soodstrasse**

Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels im Jahr 2009 ist der Verkehr im Sihltal erwartungsgemäss zurückgegangen. Deshalb wird die Kantonsstrasse im Rahmen der flankierenden Massnahmen redimensioniert und werden Anpassungen im



Die Saatlenstrasse wurde saniert, und die Tramhaltestellen wurden hindernisfrei gestaltet. (Bild TAZ)

Strassenquerschnitt vorgenommen. Da die Soodstrasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand war, musste sie dringend erneuert werden. Künftig wird das Strassenabwasser über einen Grünstreifen abgeleitet, gereinigt und versickert. In diesem Grünstreifen wird neu eine Baumreihe aus Pappeln den Strassenraum aufwerten. In den vergangenen Monaten wurde der Durchlass des Rüttschlibachs saniert, wurden die Stützmauern entlang der Soodstrasse fertiggestellt und die Hauptarbeiten rund um den Bahnhof Leimbach so weit vorangetrieben, dass dieser Abschnitt bis Ende 2014 weitgehend abgeschlossen werden konnte. Die Arbeiten dauern noch bis Oktober 2015.

### **Krönleinstrasse**

Die Kanalisation und die Trinkwasserleitungen in der Krönleinstrasse waren über hundert Jahre alt und mussten ersetzt werden. Gleichzeitig wurden die Stromleitungen und die öffentliche Beleuchtung angepasst. Im Zuge dieser Sanierungen wurde auch die Pflasterung auf der ganzen Länge der Krönleinstrasse erneuert. Die Krönleinstrasse ist eine der letzten durchgehend gepflasterten Strassen am ganzen Zürichberg und damit eine wichtige Zeugin der Strassenbaukunst zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Insgesamt wurden rund 4000 Quadratmeter Fahrbahn neu gepflastert und damit der besondere Charakter in dieser Strasse erhalten. Das Trottoir wurde wieder mit einem Asphaltbelag versehen, um die Sicherheit und den Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere für Menschen mit Behinderung sicherzustellen.

### **Erhalten**

#### **Fussgängerbrücke über die Glatt**

Die Glatt wird bei der Aubrugg von einer Fussgängerbrücke gequert, über die ein regionaler Rad- und Fussweg führt, der von Schülerinnen und Schülern des Quartiers Auzelg benutzt wird. Zustandsuntersuchungen zeigten, dass die 1971 gebaute Holzbrücke faule Stellen und statische Mängel aufwies. Eine Sanierung war nicht möglich. Die Holzbrücke wurde mitsamt beiden Pfeilern abgebrochen und durch eine schlanke Stahlfachwerkbrücke ersetzt. Bei der Gestaltung der Brücke wurden die Grundsätze des überregionalen Leitbilds «Fil Bleu» zur Aufwertung des Naherholungsgebiets Glatt berücksichtigt. Der Brückenbelag besteht aus robusten und langlebigen Fiberglas-Bohlen. Als seitliche Absturzsicherung dienen Geländerfüllungen aus Drahtgeflecht. Während der dreimonatigen Bauzeit stand eine temporäre Ersatzbrücke zur Verfügung.

#### **Spitalerbach**

Wiederholt hat bei Hochwasser der gedeckte Spitalerbach beim Strickhof den Geschiebesammler beim Waldrand verstopft, sein Bett verlassen und in der Folge die landwirtschaftliche Parzelle und eine Liegenschaft an der Frohburgstrasse überschwemmt. Es zeigte sich, dass der Bach im Abschnitt Letziweg bis Frohburgstrasse die geforderte Hochwassersicherheit nicht erfüllte. Mit einer Bachöffnung zwischen dem Waldrand und der Frohburgstrasse bei der Hausnummer 152 konnte Abhilfe geschaffen werden.

#### **Brücke am Glattbogen**

Die Brücke am Glattbogen wurde Mitte der Siebzigerjahre gebaut. Sie ist 26 Meter lang und 11,3 Meter breit. Sie dient der



Erschliessung des EWZ-Unterwerks und ist gleichzeitig ein beliebter Übergang für FussgängerInnen und Velofahrende. Eine Inspektion zeigte undichte Fahrbahnübergänge und diverse Belagsrisse, was durch den Ersatz der Randabschlüsse, der Fahrbahntwässerung und des Belags behoben werden musste.

## Kunst im öffentlichen Raum (KiöR)

### Hafenkran und Gasträume

Temporäre Kunstprojekte zeitgenössischer Kunst setzen einen wesentlichen Akzent im Stadtbild. Solche Projekte verändern das vertraute Stadtbild und greifen für eine bestimmte Zeit in den städtischen Alltag ein. Dass diese Interventionen für Gesprächsstoff sorgen können, liegt in der Natur der Sache. Nirgendwo ist der Austausch zwischen Kunst und Publikum so direkt und unmittelbar wie im öffentlichen Raum. Für besondere Aufmerksamkeit sorgte im April der Hafenkran, ein Projekt der Künstlergruppe zürich-transit-maritim. Der Hafenkran war das Siegerprojekt eines Wettbewerbs, der 2008 als Studienauftrag national und international ausgeschrieben worden war. Das Ziel war, der Diskussion über die Nutzung des Limmatquais eine öffentliche Plattform zu geben. Das achtmonatige Gastspiel des Hafenkrans an der Limmat hat weit über die Stadtgrenzen hinaus für Schlagzeilen gesorgt. Kopfschütteln und politische Initiativen gehörten genauso dazu wie begeisterte Zuschriften aus aller Welt oder die Charmeooffensive von Zürich Tourismus mit einer Inserate- und Plakataktion.

### Gasträume

«Gasträume» fand 2014 bereits zum fünften Mal statt und hat sich inzwischen im städtischen Kulturkalender etabliert. Es ist ein Ausstellungsformat, das KiöR in enger Zusammenarbeit mit lokalen Galerien und Kunstinstitutionen realisiert. Museen, Galerien und Off-Spaces haben die Möglichkeit, sich bei einer Fachjury mit Projekten zu bewerben und dadurch Auftritte an attraktiven städtischen Orten zu erhalten. Im letzten Jahr waren es insgesamt 17 öffentliche Plätze – in der Innenstadt, in Zürich-West und in Altstetten –, die von national und international bekannten Künstlerinnen und Künstlern mit teils eigens dafür konzipierten Kunstwerken bespielt wurden.

Ein breites Vermittlungsangebot begleitete die dreimonatige Sommerausstellung.

### Schenkung der Plastik «Anne-Sophie»

Die Freiluft-Ausstellung «Art and the City» zeigte 2012 in Zürich-West über vierzig Kunstwerke. Drei davon wurden mit dem Ankaufspreis «Art and the City Award» ausgezeichnet – ein Preis, der von der Hardturm AG gestiftet wurde. Die prämierten Werke wurden von einer Jury ausgewählt und werden auf dem Areal des «Hard Turm Park» öffentlich zugänglich sein. Eines der drei ausgezeichneten Werke war «Vanessa», eine 5,2 Meter hohe Skulptur aus Chromstahl des St. Galler Künstlers Alex Hanimann. Die Plastik stand für die Dauer von «Art and the City» auf dem Steinfelsplatz und ging danach zurück an seinen Besitzer in Heerbrugg. Nun hat der Künstler für Zürich eine gleichartige, aber formal neue Plastik entwickelt – «Anne-Sophie». In Zusammenarbeit mit der Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK) führte Hanimann ein Casting unter den Studentinnen durch. Ziel war es, das Vorbild für eine Figur zu finden, die prototypisch für die aktuelle Generation der Zwanzigjährigen steht. Im Oktober 2014 konnte die monumentale Plastik feierlich der Stadt Zürich übergeben werden. Die Plastik steht in unmittelbarer Nähe zur ZHdK, auf dem Areal «Hard Turm Park».



«Anne-Sophie» erhält ihren Platz im Hard Turm Park. (Bild Regula Bearth)

## 4.5.3 Spezifische Kennzahlen

|  | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------|------|------|------|------|
| Projekte (inkl. Kanalbauten ERZ)   | 644  | 551  | 495  | 484  | 431  |
| davon in Realisierung  | 154  | 133  | 117  | 115  | 129  |
| davon in Projektierung   | 223  | 225  | 244  | 231  | 204  |
| davon in Planung   | 267  | 193  | 178  | 138  | 98   |
| Anzahl Mitarbeitende   | 315  | 313  | 330  | 305  | 323  |
| davon Lernende   | 19   | 16   | 18   | 17   | 16   |
| Investitionen kommunale und überkommunale Strassen (exkl. ERZ, VBZ, WVZ, ewz usw.) |      |      |      |      |      |
| Ausgaben, in Mio. Fr.  | 75,9 | 73,0 | 85,9 | 93,5 | 99,6 |
| Einnahmen, in Mio. Fr.   | 21,8 | 22,7 | 23,7 | 28,5 | 39,6 |

## 5. Parlamentarische Vorstösse

### I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2014)

Volks- und Einzelinitiativen, die vom Gemeinderat dem Stadtrat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen wurden und noch unerledigt sind.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| VI<br>2013/000280  | 30.01.2013<br>27.03.2013   | Initiativkomitee vertreten durch Probst Mathias<br>Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten (Veloinitiative) |

1. Für die Planung und den Bau eines flächendeckendes Velorouten-Netzes in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 200 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat im Rahmen der Geschäftsberichterstattung jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung des Velorouten-Netzes.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat die Ablehnung der Volksinitiative und die Annahme eines Gegenvorschlags. Der Gemeinderat hat Ende 2014 sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag angenommen. Die Volksabstimmung ist für Sommer 2015 geplant.

|                        |                          |  |
|------------------------|--------------------------|--|
| VI<br>700.110.100-0043 | 05.03.2014<br>26.03.2014 | Initiativkomitee vertreten durch Steiner Kathy<br>Volksinitiative «Grünstadt-Initiative» |
|------------------------|--------------------------|--|

Ergänzung der Gemeindeordnung mit einem Art. 2<sup>septies</sup> mit folgendem Wortlaut:  
Art. 2<sup>septies</sup> (neu)

<sup>1</sup> Die Gemeinde setzt sich aktiv für die Sicherung von öffentlichem Grünraum auf dem gesamten Gemeindegebiet und in allen Quartieren ein.

<sup>2</sup> Sie ergreift Massnahmen, um unversiegeltes Land zu schützen und zu vernetzen, um dessen Qualität als Naherholungsgebiet sowie dessen ökologische Funktion langfristig zu gewährleisten.

<sup>3</sup> Sie sorgt dafür, dass in allen Quartieren ökologisch wertvoller, multifunktionaler und der Nutzungsdichte entsprechender Grünraum besteht.

Übergangsbestimmungen

Art. 125 (neu)

Bis zum Inkrafttreten von rechtlichen Grundlagen zur Umsetzung von Artikel 2<sup>septies</sup> dürfen weder Grundstücke aus den Erholungszonen, der Freihaltezone und der Landwirtschaftszone in eine Bauzone umgezont werden, noch dürfen Grundstücke aus der Erholungszone E3, der Freihalte- und der Landwirtschaftszone in die Erholungszone E1 und E2 umgezont werden.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat die Ablehnung der Volksinitiative und die Annahme eines Gegenvorschlags. Für den Antrag des Stadtrats an den Gemeinderat läuft eine Frist bis 5. Juli 2015.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| EIS<br>2014/000016 | 10.01.2014<br>05.02.2014 | Müller Alfred<br>Schutz der Baumallee an der Freudenbergstrasse |
|--------------------|--------------------------|---|

Bei den Sanierungsprojekten der Freudenbergstrasse, Abschnitt Toblerplatz bis Susenbergstrasse (Strassenbelag und Unterbau, Erneuerung der Kanalisation und Werkleitungen), ist auf das Fällen der ca. 80 noch gesunden Bäume zu verzichten und die Strassenbauprojekte sind unter Erhalt und grösstmöglicher Schonung des bestehenden Baumbestandes zu realisieren.

Die zur Diskussion stehenden Strassenbauprojekte in der Freudenbergstrasse wurden 2013 vom Stadtrat festgesetzt und sind rechtskräftig, die entsprechenden gebundenen und neuen Ausgaben liegen in der Kompetenz des Stadtrats und wurden von diesem ebenfalls bereits bewilligt.

Gegenstand einer Initiative auf kommunaler Ebene kann nur sein, was der Sache nach dem obligatorischen oder fakultativen Referendum untersteht. Da dies weder für die Projektfestsetzung nach Strassengesetz noch für die Ausgaben zutrifft, erfüllt die Einzelinitiative die Gültigkeitsanforderungen nicht. Der Stadtrat hat deshalb dem Gemeinderat beantragt, die Initiative für ungültig zu erklären. Der Gemeinderat hat am 21. Januar 2015 antragsgemäss die Ungültigkeit der Einzelinitiative beschlossen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| EIS<br>2014/000050 | 04.02.2014<br>12.03.2014 | Diehl Hans<br>Errichtung eines Rebbergs unterhalb der Kirche Fluntern |
|--------------------|--------------------------|---|

Auf der in städtischem Besitz befindlichen Wiese unterhalb der evangelisch reformierten Kirche Fluntern, oberhalb der Gloriastrasse, soll ein Rebberg nach den neuesten ökologischen Kriterien und den Prinzipien des biologischen Rebbaus errichtet werden.

Die Frist zur Antragstellung betreffend Gültigkeit der Einzelinitiative läuft für den Stadtrat bis September 2015. Gegenstand einer Initiative auf kommunaler Ebene kann nur sein, was der Sache nach dem obligatorischen oder fakultativen Referendum untersteht. Dies ist bei der Einzelinitiative von Hans Diehl nicht der Fall. Die Einrichtung eines Rebbergs am besagten Ort oder der Verzicht auf einen Rebberg ist kein referendumsfähiges Geschäft. Dies spricht für die Ungültigkeit der Einzelinitiative.

Derzeit ist ein Rechtsmittelverfahren betreffend Unterschutzstellung der Magerwiese bei der Kirche Fluntern vor Verwaltungsgericht hängig. Dessen Ausgang ist für die Frage der Zulässigkeit eines Rebbergs im Schutzobjekt massgeblich.

## II. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2014)

Motionen und Postulate, die vom Gemeinderat dem Stadtrat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen wurden und noch unerledigt sind.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung                        |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>1992/000528 | 18.11.1992<br>25.05.1994   | Baur Toni<br>Veloroute Margaretenweg, Realisierung der fehlenden Teilstücke |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das fehlende Teilstück der Veloroute Margaretenweg – allenfalls kurzfristig mit provisorischen Massnahmen zwischen Borweg und der Abzweigung Räfifelstrasse – realisiert werden kann.*

Im Abschnitt Margaretenweg sind derzeit keine Massnahmen vorgesehen. Auf dem Agnes-Robmann-Weg, zwischen Borweg und Räfifelstrasse, laufen die Planungen, um nach den erforderlichen Bauarbeiten des Elektrizitätswerks den Weg zu verbreitern und für den Veloverkehr zu öffnen (erwartete Realisierung 2017/18).

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>1994/000154 | 18.05.1994<br>08.06.1994 | Baur Toni und Niggli Peter<br>Wollishofen, Massnahmenplan zur Verkehrsberuhigung |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie mit dem Regierungsrat zusammen ein Massnahmenplan zur Verkehrsberuhigung in Wollishofen ausgearbeitet werden kann.*

Im Rahmen der FLAMA West wurde auf Höhe des Autobahnanschlusses Wollishofen die Verkehrsregelung auf eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Die Zufahrt über die Achse Brunau ins Quartier wurde an der Verkehrsregelungsanlage Brunastrasse/Rieterstrasse dosiert. In der Mutschellenstrasse sind im Bereich des Quartierzentrums Morgental Aufwertungen des Strassenraums geplant. Der Regierungsrat hatte im Dezember 2010 das städtische Projekt einer zweiseitigen Kaphaltestelle Morgental abgelehnt, war aber als Kompromiss mit einer einseitigen Kaphaltestelle stadtauswärts einverstanden. In der Zwischenzeit hat das Tiefbauamt ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt, es soll voraussichtlich 2016/17 realisiert werden. Im Rahmen des städtischen Konzepts zum Lärmschutz werden im Bereich Mutschellen-, Waffenplatz- und Rieterstrasse 2014/15 weitere Massnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Netz evaluiert.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>1994/000169 | 25.05.1994<br>08.06.1994 | Widmer Graf Andrea und 9 Mitunterzeichnende<br>Kreis 2, Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten, ein Verkehrskonzept für den Kreis 2 auszuarbeiten und zu verwirklichen, welches folgende Punkte umfasst:*

- Da der geplante Brunairegel nach dem Entscheid des Bundesrates nicht verwirklicht wird, sollen andere, kurzfristig realisierbare Massnahmen getroffen werden, welche geeignet sind, die Quartiere Wollishofen und Enge vom quartierfremden Durchgangsverkehr zu entlasten.*
- Während der mehrjährigen Bauzeit des Üetlibergtunnels soll mit geeigneten Massnahmen verhindert werden, dass der Verkehr in die Wohnquartiere des Kreises 2 ausweicht.*
- Spätestens mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels ist im Kreis 2 ein umfassendes Verkehrskonzept zu verwirklichen, mit dem der Mehrverkehr, der durch den Üetlibergtunnel entsteht, von den Wohnquartieren ferngehalten werden kann.*
- Diese Konzepte sind in Zusammenarbeit mit der Wohnbevölkerung und mit dem Gewerbe auszuarbeiten.*

Im Rahmen der FLAMA West wurde auf Höhe Autobahnanschluss Wollishofen die Verkehrsregelung auf eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Die Zufahrt über die Achse Brunau ins Quartier wurde an der Verkehrsregelungsanlage Brunastrasse/Rieterstrasse dosiert. In der Mutschellenstrasse sind im Bereich des Quartierzentrums Morgental Aufwertungen des Strassenraums geplant. Der Regierungsrat hatte im Dezember 2010 das städtische Projekt einer zweiseitigen Kaphaltestelle Morgental abgelehnt, war aber als Kompromiss mit einer einseitigen Kaphaltestelle stadtauswärts einverstanden. In der Zwischenzeit hat das Tiefbauamt ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt, es soll voraussichtlich 2016/17 realisiert werden. Im Rahmen des städtischen Konzepts zum Lärmschutz werden im Bereich Mutschellen-, Waffenplatz- und Rieterstrasse 2014/15 weitere Massnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Netz evaluiert.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>1996/000341 | 11.09.1996<br>08.01.1997 | Tschopp Kurt und Schönbächler Robert<br>Rosengartenstrasse, Erstellung einer Fussgängerüberführung |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob beim Schulhaus Nordstrasse und dem westlichen Teil der Nordstrasse eine Fussgängerüberführung über die Rosengartenstrasse errichtet werden kann.*

Unter Berücksichtigung der kritischen Stellungnahme des kantonalen Amts für Verkehr zu den Fussgängerstreifen über die Rosengartenstrasse hat der Stadtrat als Sofortmassnahme ein Teilprojekt zur Busbevorzugung mit Lichtsignalanlage festgesetzt. Dadurch kann zumindest ein Teil der vom Gemeinderat geforderten Massnahmen ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden.

Zusammen mit dem Amt für Verkehr wird nach Evaluation der verkehrlichen Wirkungen der Verkehrsregelungsanlagen eine einvernehmliche Lösung gesucht. Es wird angestrebt, die geforderten Fussgängerübergänge in einem separaten Projekt zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>1999/000168 | 14.04.1999<br>24.05.2000 | Biedermann Silvia und Spring-Gross Monika<br>Breitensteinstrasse/Am Wasser, Bau von beidseitigen Trottoirs |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob unverzüglich ein Projekt ausgearbeitet werden kann, welches den Bau von möglichst beidseitig durchgehenden Trottoirs sowie von sicheren und benutzerInnenfreundlichen Übergängen für Fussgängerinnen und Fussgänger entlang des Strassenzuges Breitensteinstrasse/Am Wasser vorsieht.*

Für die Strasse Am Wasser wurde ein Projekt ausgearbeitet, das dem Postulat entspricht, aber noch auf das heute mehrheitlich geltende Tempo-50-Regime ausgerichtet ist. Aufgrund des im Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» von der Quartierbevölkerung gewünschten und vom Gemeinderat befürworteten Tempo-30-Regimes muss ein neues Projekt ausgearbeitet werden. Vordringlich wird nun ein Projekt zur Schliessung der Trottoirlücke im Bereich Am Wasser 108 erarbeitet. Sofern keine Einsprachen dies verzögern, wird es voraussichtlich 2015 realisiert werden können.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2002/000258 | 10.07.2002<br>12.03.2003 | Leupi Daniel und Jäger Alexander<br>Veloverkehr, Sicherung im Bereich des Hauptbahnhofs |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine sichere Führung des Veloverkehrs rund um den Hauptbahnhof sichergestellt werden kann.*

Mit dem Rückbau von Bauinstallationen der Durchmesserlinie wurden 2014 in der Unterführung im Bahnhofquai Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umgesetzt. Zudem entstehen in der Lagerstrasse im Rahmen ihrer Umgestaltung beidseitige, grosszügige Velostreifen (2016). Im Interesse einer sicheren Veloführung rund um den Hauptbahnhof sind zudem verschiedene Projekte in Planung. Mit der Umnutzung des «Stadttunnels» entsteht eine sichere Verbindung von der Kasernenstrasse zum Sihlquai (2017). Die Weiterführung auf dem Sihlquai erfolgt mit einem grosszügigen Zweirichtungsradweg bis zum Escher-Wyss-Platz (2017). Weiter sind im Rahmen der Sanierung der Zollbrücke punktuelle Verbesserungsmaßnahmen auf der Museumstrasse vorgesehen, die die Sicherheit erhöhen (2017). Auf der Zollstrasse soll 2019 im Rahmen der Strassenumgestaltung die Hauptroute des Masterplans Velo bis zur Langstrasse attraktiv gestaltet werden. Einzig auf dem Bahnhofplatz fehlen konkrete Massnahmen für den Veloverkehr. Die Möglichkeiten dazu werden momentan im Rahmen einer Vorstudie geprüft.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2003/000183 | 04.06.2003<br>17.09.2003 | Leupi Daniel und Schönbächler Robert<br>Langstrasse, sichere Verkehrsführung zwischen Hohl- und Militärstrasse |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen,*

- *wie dem Veloverkehr in der Langstrasse (Abschnitt zwischen Hohl- und Militärstrasse) so schnell wie möglich eine legale und sichere Verkehrsführung in beiden Richtungen angeboten werden kann und*
- *wie das im regionalen Richtplan vorgesehene Verkehrskonzept für die Langstrasse umgesetzt werden kann (Langstrasse autoarm mit öffentlichem Verkehr, Taxi-, Velo-, Anwohner- und Lieferverkehr/Kanonengasse bzw. Feldstrasse mit motorisiertem Durchgangsverkehr).*

Im Rahmen der Begehrensäusserung gemäss § 45 Strassengesetz hat das Amt für Verkehr des Kantons Zürich 2014 mitgeteilt, dass es der Umsetzung der verkehrssamen Langstrasse nicht zustimmen kann. In einem nächsten Schritt müssen das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr DAV die vom Kanton zusätzlich geforderten Leistungsnachweise erbringen, so dass das Projekt erneut dem Amt für Verkehr zur Begehrensäusserung vorgelegt werden kann. Von Seiten DAV sind alle Vorkehrungen getroffen worden, um den Erlass der noch benötigten Verkehrsvorschriften zu erwirken. Die notwendigen baulichen Anpassungen sowie die für die Festsetzung des Projekts nötigen akustischen Projekte sind definiert.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2004/000201 | 07.04.2004<br>13.09.2006 | Danner Ernst<br>Zehntenhausplatz, oberirdische Fussgängerverbindungen über die Wehntalerstrasse |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie möglichst rasch oberirdische Fussgängerverbindungen über die Wehntalerstrasse beim Zehntenhausplatz in Affoltern realisiert werden können.*

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Wehntalerstrasse wurde wegen der offenen Fragen zur Tramlinienführung zurückgestellt. Im Rahmen der Arbeiten zum Tram Affoltern muss die Anordnung der Haltestellen und der Fussgängerübergänge untersucht werden. Die Lage der Fussgängerübergänge ist abhängig von den künftigen Standorten der Haltestellen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2005/000405 | 05.10.2005<br>02.11.2005 | Stucker Rolf und Tuena Mauro<br>Hallenstadion, Standort für die Skulptur eines Eishockeyspielers |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei der Neugestaltung des Platzes vor dem Hallenstadion, nach der Fertigstellung des neuen Stadthofs 11 und der Haltestelle der Stadtbahn, die Chad-Silver-Skulptur einen prominenten Standort analog dem heutigen beibehält.*

Eine Wiedererwägung im Sinne der Postulanten ist für 2015 vorgesehen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2007/000406 | 11.07.2007<br>30.09.2009 | Leupi Daniel und Nielsen Claudia<br>Sihl an der Lessingstrasse, Realisierung eines Stegs gemäss Richtplan |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der im kommunalen Richtplan vorgesehene Steg über die Sihl zwischen Lessingstrasse und Sihlcity so schnell als möglich realisiert werden kann.*

Mit dem besagten Steg könnte die Erschliessung des Einkaufszentrums Sihlcity für den Fuss- und Veloverkehr merklich verbessert werden. Aus Ressourcengründen werden derzeit andere Projekte priorisiert, weshalb bisher kein Bauprojekt ausgelöst wurde.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung                                 |
|--------------------|----------------------------|--|
| MOT<br>2007/000510 | 19.09.2007<br>30.09.2009   | Graf Franziska und Leupi Daniel<br>Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft |

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, mittels derer stadtweit ein einfaches, benutzerfreundliches und kostengünstiges Fahrradverleihsystem eingerichtet und dieses einer geeigneten Trägerschaft für den Betrieb übergeben werden kann. Als Vorbild sollen erfolgreiche Konzepte wie zum Beispiel jenes der Stadt Lyon dienen, angepasst an die Verhältnisse der Stadt Zürich.

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 3. Dezember 2014 die Frist für die Erfüllung der Motion um acht Monate bis zum 25. Oktober 2015 verlängert.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2008/000083 | 30.01.2008<br>26.05.2010 | Abele Martin und Bloch Süss Monika<br>Cargo-Tram, Angebot in jedem Stadtkreis |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in jedem Stadtkreis ein Cargo-Service angeboten werden kann, der demjenigen der acht zurzeit bestehenden Cargo-Trams entspricht. Für diejenigen Stadtkreise, in denen ein Angebot mittels Tramwagen nicht möglich ist, sollten gleichwertige Alternativen entwickelt werden.

Nicht alle Gebiete der Stadt Zürich können mit den elf Haltestellen des Cargo- und des E-Trams abgedeckt werden. Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) ist sich dieser Tatsache bewusst und hat aus diesem Grund ein Projekt für eine mobile, bediente Recyclinginfrastruktur ausserhalb der Recyclinghöfe gestartet. Das Ziel ist, allen Einwohnenden eine bedarfsgerechte Infrastruktur für die Entsorgung von Sperrgut, Elektrogeräten und diversen Wertstoffen anzubieten. Anfang 2014 wurde eine Marktforschungsstudie erstellt, um die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung zu evaluieren. Darauf aufbauend wird ERZ einen Vorschlag ausarbeiten.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2008/000183 | 16.04.2008<br>14.05.2008 | Tognella Roger<br>Autobahn SN 1.4.4, Verzicht auf Schliessung der Einfahrt Aubrugg |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Kanton angehalten werden kann, dass die Einfahrt Aubrugg, zusammen mit der Realisation der Einhausung des Autobahnteilstückes N1.4.4 Schwamendingen, nicht geschlossen wird.

Die Plangenehmigungsverfügung zum Auflageprojekt Einhausung Schwamendingen wird im Mai 2015 erwartet. Die Aufhebung des Anschlusses Aubrugg ist Bestandteil des Auflageprojekts und kann nicht mehr geändert werden.

In Zusammenhang mit den Arbeiten zur Engpassbeseitigung (Glattalautobahn) beurteilt das Astra jedoch Möglichkeiten für einen «Vollanschluss Opfikon». Geprüft werden auch neue Anschlussmöglichkeiten im Bereich Oberhauserriet/Auzelg als Ersatz für die Autobahneinfahrt Wallisellenstrasse («Hosenbein»). Die Prüfung ist noch im Gang.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000285 | 24.06.2009<br>08.12.2010 | Bloch Süss Monika und Kisker Gabriele<br>Bessere Zugänglichkeit der SZU-Haltestelle Brunau |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Zugänglichkeit der SZU-Haltestelle Brunau für alle Fahrgäste verbessert werden kann.

Um die Zugänglichkeit der Haltestelle zu verbessern, muss ein Lift von der Passerelle zum Perron 1 erstellt werden. Um das Perron 2 ebenfalls behindertengerecht erschliessen zu können, ist entweder eine rund 150 m lange Rampe von der Muggenbühlstrasse bis zum Perron nötig oder aber ein Lift bis zur Passerelle und von da aus eine ungefähr 40 m lange Rampe bis zur Muggenbühlstrasse. Die Rampe darf eine Neigung von 6% nicht überschreiten (behindertengerechtes Bauen), deshalb wird sie so lang.

Die Stadt wäre bereit, zusammen mit der SZU im Rahmen eines Projekts für den behindertengerechten Ausbau der Haltestelle allfällige Verbesserungsmassnahmen zu prüfen und gegebenenfalls mitzufinanzieren. Verhandlungen mit der SZU betreffend Kostenaufteilung erbrachten bisher allerdings keine Einigung.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000514 | 11.11.2009<br>09.03.2011 | Spieler Frauenfelder Marianne und Jahreiss-Montagnani Fiammetta<br>Bahnhof Wollishofen, behinderten- und familiengerechter Zugang zu den Perrons und zum Seeufer |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die SBB baldmöglichst dazu veranlasst werden kann, durch geeignete Massnahmen einen behinderten- und familiengerechten Zugang zu den Perrons im Bahnhof Wollishofen und zum Seeufer herzustellen.

Die SBB haben die Testplanung auf ihrem Areal vor dem Bahnhof Wollishofen bis auf weiteres verschoben. Die SBB klären derzeit, ob der Ausbau der Personenunterführung vorgezogen werden kann. Für die Personenunterführung unter dem Mythenquai (Zuständigkeit Stadt) wurde inzwischen entschieden, dieses Teilstück zu erhalten und zu sanieren. Ob ein Ausbau auch für dieses Teilstück möglich ist, wird durch das TAZ abgeklärt.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000561 | 25.11.2009<br>09.12.2009 | Regli Daniel und Anderegg Peter<br>Verkehrsplanung im Umfeld der Bahnübergänge in Zürich-Affoltern |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verkehrsplanung im Umfeld der Bahnübergänge in Zürich-Affoltern unter Einbezug der relevanten Personen der Stadtverwaltung, der SBB, der privaten Eigentümerschaft sowie der Bevölkerungsvertreter (Parteien, Kerngruppe) koordiniert und umgesetzt werden kann.*

Die Vorbereitungsarbeiten für die Machbarkeitsstudie Tram Affoltern wurden gestartet. In der Studie sollen unter anderem die verkehrsplanerischen Fragen und die Potenziale zur Aufwertung des städtischen Raums im Bereich Zehntenhausplatz–Bahnhof Affoltern detailliert geprüft werden. Zudem wird der Niveauübergang Blumenfeldstrasse bis zum Sommer 2015 mit einer Personenunterführung ergänzt.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000572 | 02.12.2009<br>09.12.2009 | SP-Fraktion und Grüne-Fraktion<br>Strasseninfrastruktur, Reduktion der Investitionen in Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, verkehrsberuhigende Rückbauten von Strassen und Ausbau der Velowege |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die unmittelbare Planung so gestalten kann, dass in den kommenden Jahren deutlich weniger Baustellen zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr betrieben werden und das dadurch eingesparte Geld zu Gunsten des forcierten Ausbaus von Velowegen eingesetzt werden kann. Gleichzeitig soll bei den Strassenbauten die verkehrsberuhigenden Rückbauten von Strassen und die Sicherung von Quartierstrassen und Quartierzentren prioritär durchgeführt werden.*

Gemäss der Strategie «Stadtverkehr 2025» verfügt die Stadt über einen Aktionsplan mit Schlüsselmassnahmen, die für das Erreichen der Ziele der städtischen Verkehrspolitik einen wesentlichen Beitrag leisten. Der Aktionsplan bietet mit klaren Prioritäten und einem Controlling die Chance, die verkehrspolitischen Ziele wie gefordert beschleunigt umzusetzen. Die Massnahmen werden auch finanziell priorisiert, und das Bauprogramm wird darauf ausgerichtet. Der Aktionsplan enthält u.a. wichtige Massnahmen aus dem Masterplan Velo. Die Schwerpunkte sind klar gesetzt, und mit der 2015 anstehenden Abstimmung zur Veloinitiative und zum Gegenvorschlag des Stadtrats steht auch ein Rahmenkredit für Velomassnahmen zur Debatte.

Nebst begrenzten finanziellen Ressourcen gibt es aber diverse Gründe, weshalb der Ausbau des Veloroutennetzes nicht so rasch vorangetrieben werden kann, wie das die Postulanten verlangen. Ein wichtiger Grund ist der knappe Raum; ausserdem gibt es andere Nutzungsansprüche, die berücksichtigt werden müssen, wie zum Beispiel die Realisierung von Eigentrassees für Bus und Tram oder der Denkmalschutz.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000599 | 11.12.2009<br>29.02.2012 | Bloch Süss Monika und Abele Martin<br>Fussgängerführung vom Areal Sihcity bis zur Haltestelle Sihcity Nord |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger vom Areal Sihcity bis zur Haltestelle Sihcity Nord der Buslinie 33 (Richtung Wiedikon) verbessert werden kann.*

Mit dem Strassenbauprojekt Manessestrasse wird auch der Knotenbereich Manessestrasse/Giesshübelstrasse angepasst. Der Baubeginn ist für 2017 geplant. Im Zuge dieser Strassensanierung ist vorgesehen, die Edenstrasse für den motorisierten Individualverkehr als Sackgasse zu gestalten. Die Einfahrt von der Utobrücke oder der Manessestrasse in die Edenstrasse fällt künftig zugunsten des Fussverkehrs weg, wodurch der Knotenbereich übersichtlicher wird. Der Fussverkehr von Sihcity zur Bushaltestelle der Linie 72 (ehemals Linie 33) in Richtung Schmiede Wiedikon muss nur noch zwei Strassen queren. Die postulierte Weiterführung des Fusswegs entlang der Sihl unter der Brücke braucht voraussichtlich eine Genehmigung des AWEL. Das Bedürfnis ist aber erkannt, und die Möglichkeiten für eine Optimierung der Querung an dieser Stelle werden geprüft.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| MOT<br>2010/000154 | 07.04.2010<br>26.09.2012 | Grüne-Fraktion<br>Rahmenkredit für flächendeckende Veloabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weisung vorzulegen, welche bedürfnisgerecht Veloabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ermöglicht.*

Der Stadtrat unterstützt die Zielsetzung der Motion. Mit der Definition von Massnahmen an kleineren Haltestellen im Rahmen des Masterplans Velo sowie mit dem Gegenvorschlag des Stadtrats zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (STRB Nr.259/2014) werden die Ziele der Motion erreicht. Mit Weisung vom 28. Mai 2014 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung der Motion. Das Geschäft wurde der SK PD/V zur Bearbeitung zugewiesen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2010/000207 | 21.04.2010<br>26.09.2012 | Sidler Bruno und Hauri Theo<br>Vereinfachung der Zufahrt zu den Liegenschaften am Max-Bill-Platz |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob im Zentrum Zürich-Nord die Zu- und Wegfahrt für Lastwagen und Personenwagen zu den Liegenschaften am Max-Bill-Platz (Anlieferer für die Ladengeschäfte und Benutzer des Parkhauses Nordlicht) vereinfacht von der Binzmühle- über die Birchstrasse in den Armin-Bollinger-Weg – unter Aufhebung des jetzigen Fahrverbots auf dem Teilstück der Birchstrasse zwischen der Binzmühlestrasse und dem Armin-Bollinger-Weg – angeordnet werden kann.*

Gemäss den geltenden Sonderbauvorschriften für das Gebiet Neu-Oerlikon erfolgt die Zufahrt zu den Liegenschaften am Max-Bill-Platz über den Armin-Bollinger-Weg oder über den Otto-Schütz-Weg. Insbesondere die Erschliessung über den Armin-Bollinger-Weg erscheint aus heutiger Sicht als kompliziert und schlecht auffindbar. Zudem verläuft der Armin-Bollinger-Weg entlang dem Oerlikerpark und ist mit einer Fahrbahnbreite von fünf Metern für den Anlieferverkehr eher knapp bemessen. Es sollte also eine andere Lösung gefunden werden.

Da für eine Änderung der Verkehrsführung die planerischen Grundlagen angepasst werden müssen, wurde sie in die laufende Revision der Sonderbauvorschriften aufgenommen. Darin ist geplant, die Birchstrasse im Abschnitt Binzmühlestrasse bis Armin-Bollinger-Weg für den motorisierten Privatverkehr zu öffnen. Im Jahr 2012 fand hierzu eine öffentliche Auflage nach § 7 PBG statt. Zurzeit ist die Revision beim Amt für Städtebau in Bearbeitung. Ein Zeitpunkt für den Abschluss des Verfahrens und für die Einrichtung der neuen Verkehrsführung kann nicht genannt werden.

| Gruppe<br>GR-G-Nr.   | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--|----------------------------|---|
| POS<br>2010/000319   | 14.07.2010<br>25.08.2010   | Käppeli Hans Jörg und Tognella Roger<br>Verbreiterung der Bushaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost zur Verbesserung der Sicherheit             |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Bushaltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» in der Schaffhauserstrasse in Fahrrichtung Sternen Oerlikon zur Verbesserung der Sicherheit deutlich verbreitert werden kann, unter Aufrechterhaltung freier Fahrwege für die Blaulichtorganisationen.</i></p> <p>Die Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost befindet sich im Bereich des Projekts «Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon». Zur Realisierung dieses Projekts hat die Gemeinde am 28. November 2010 einen Objektkredit über 110 Millionen Franken bewilligt. Das Projekt wird in Etappen realisiert. Zurzeit laufen die Bauarbeiten für die dritte und letzte Etappe. Nach dem Abschluss dieser Etappe ist geplant, die Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse an die neuen Verhältnisse anzupassen. Im Rahmen dieser Planung wird zurzeit geprüft, wie weit neue oder bestehende Bushaltestellen verbreitert werden können.</p>  |                            |   |
| POS<br>2012/000359   | 29.09.2010<br>26.09.2012   | CVP-Fraktion<br>Escher-Wyss-Platz, Aufwertung durch eine einfache und kostengünstige Platzgestaltung                                      |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Escher-Wyss-Platz umgestaltet werden kann, dass die Aufenthaltsqualität für zu Fuss Gehende verbessert werden kann. Für Velofahrende soll eine nutzbare Verkehrsführung geplant und gebaut werden.</i></p> <p>Eine 2013 durchgeführte Publikumsbefragung hat ergeben, dass die Offenheit und Übersichtlichkeit des Platzes geschätzt wird. Als Manko wurden das fehlende Grün genannt und eine lockere Möblierung. Ab 2015 soll deshalb im Sommerhalbjahr eine adäquate Möblierung vorgenommen werden. Der Escher-Wyss-Platz wurde als Gemischtverkehrsfläche konzipiert. Die Verkehrsteilnehmenden müssen sich entsprechend aufmerksam und rücksichtsvoll verhalten. Um die Veloführung über den Platz zu verbessern, sind verschiedene Massnahmen geplant. Das Trottoir im Haltestellenbereich in der Limmatstrasse stadtauswärts darf von Velos bereits heute in beiden Richtungen befahren werden. Sperrige Signalisationen und Ausstattungselemente sollen entfernt werden. Die Versuchsordnung, die Velofahrenden stadtauswärts das Befahren des Tramtrassees im Haltestellenbereich erlaubt, hat sich bewährt. Diese Verkehrsanordnung wird rechtskräftig, falls bis Mitte Januar 2015 keine Einsprachen eingehen. Im eigentlichen Platzbereich sind zusätzliche Velowegweiser vorgesehen. Bei Fahrbahnquerungen sind punktuell 50 cm breite Randsteinabsenkungen vorgesehen, die die Befahrbarkeit für Velofahrende verbessern. Die Lichtsignalanlagen der Querungen werden, wo verkehrstechnisch möglich, mit Velosignalen ausgestattet.</p> |                            |   |
| POS<br>2011/000081   | 16.03.2011<br>30.03.2011   | SP-, FDP-, Grüne-, CVP- und AL-Fraktion<br>Realisierung eines durchgehenden Fusswegs zwischen dem Botanischen Garten und der Lenggstrasse |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie zwischen dem Botanischen Garten und der Lenggstrasse ein durchgehender Fussweg geplant und realisiert werden kann. Hierzu sollen insbesondere mit dem Kanton Verhandlungen aufgenommen werden. Der Planungsprozess soll transparent und unter Einbezug aller Beteiligten geschehen. Den Anliegen des Naturschutzes ist möglichst weitgehend Rechnung zu tragen.</i></p> <p>Zur Umsetzung des vorliegenden Postulats und des Richtplaneintrags wurde mit der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich vereinbart, einen Pilotversuch mit einem Weg über das Burghölzli-Gelände durchzuführen. Interessierte Kreise wurden in die Entwicklung eingebunden. Der Versuch startet 2015 und findet unter Beteiligung verschiedener städtischer Dienstabteilungen statt. Mittels eines Monitorings wird verfolgt, wie sich die neue Verbindung bewährt.</p>   |                            |   |
| POS<br>2011/000202   | 08.06.2011<br>20.03.2013   | Spiess Christoph und Blöchlinger Patrick<br>Ausbau des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger   |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die noch nötigen Ausbauten des Velowegnetzes ohne Nachteile und Gefahren für die Fussgänger(innen) ausgeführt werden können.</i></p>  |                            |   |
| POS<br>2011/000212   | 15.06.2011<br>20.03.2013   | Aubert Marianne und Papageorgiou Kyriakos<br>Einführung eines Kunststoff-Sammelsystems mit einem Recyclingkonzept                         |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein Kunststoff-Sammelsystem mit einem Recyclingkonzept auch in Zusammenarbeit mit Privaten aufgebaut werden kann, das zukunftsweisend nach dem Motto «Nichts ist wertlos» Kunststoffe und Plastik möglichst sortengetrennt einsammelt und wieder verwertbar aufarbeitet.</i></p>  |                            |   |
| POS<br>2011/000335   | 14.09.2011<br>17.04.2013   | Hagger Joachim und Jäger Alexander<br>Errichtung eines automatischen, kostenpflichtigen Parkiersystems für Velos                          |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er an einem geeigneten zentralen Standort eine Anlage für ein automatisches Parkiersystem für Velos erstellen kann.</i></p>   |                            |   |
| POS<br>2011/000464   | 07.12.2011<br>17.04.2013   | Di Concilio Salvatore<br>Paradeplatz, Errichtung eines Trinkwasser-Brunnens   |
| <p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob auf dem Paradeplatz ein schlichter, zweckmässiger Trinkwasser-Brunnen aufgestellt werden kann.</i></p>   |                            |   |

| Gruppe<br>GR-G-Nr.   | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung   |
|--|----------------------------|--|
| POS<br>2011/000468   | 07.12.2011<br>17.04.2013   | Urben Michel und Schönbächler Marcel<br>Realisierung einer Veloroute zwischen Sternen Oerlikon und der Tramstation Hirschwiesenstrasse   |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Teilstück der Veloroute zwischen Sternen Oerlikon und Schaffhauserstrasse 192 (Tramstation Hirschwiesenstrasse) auf der Schaffhauserstrasse selbst oder auf alternativen Routen realisiert werden kann. Für das steile Teilstück auf der Oerlikonerstrasse zwischen Gubelstrasse und Allenmoosstrasse soll nach Möglichkeit eine andere Lösung gesucht werden.</i> |                            |  |
| POS<br>2012/000054   | 08.02.2012<br>14.03.2012   | Knauss Markus<br>Umgestaltung des Utoquais, Realisierung eines durchgehend abgesetzten Radstreifens  |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei einer Umgestaltung des Utoquais ein durchgehender abgesetzter Radstreifen in beide Richtungen realisiert werden kann.</i>  |                            |  |
| Zurzeit wird im Rahmen einer Vorstudie an der Gestaltung eines taktil abgesetzten Velowegs in der Seeanlage entlang dem Utoquai gearbeitet. Mit dem Abschluss der Vorstudie ist im Frühjahr 2015 zu rechnen. Der Veloweg soll dann ab 2017 gemeinsam mit der geplanten Sanierung der Seeanlage realisiert werden.  |                            |  |
| POS<br>2012/000154   | 04.04.2012<br>05.06.2013   | von Matt Hans Urs und Wepf Mirella<br>Realisierung einer direkten Veloroute von der Eichstrasse (Kehrplatz) zur rechtsseitigen Sihlpromenade Richtung City   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie beim Bahnhof Giesshübel eine direkte Veloroute von der Eichstrasse (Kehrplatz) zur rechtsseitigen Sihlpromenade Richtung City respektive Hauptbahnhof geschaffen werden kann.</i>   |                            |  |
| MOT<br>2012/000204   | 23.05.2012<br>05.06.2013   | Grüne-Fraktion<br>Gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes  |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, die eine gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes vorsieht, damit der Heimplatz den neuen Anforderungen als Platz der Künste und als Verbindung zwischen den beiden Gebäuden des Kunsthouses genügt.</i>  |                            |  |
| POS<br>2012/000210   | 23.05.2012<br>05.06.2013   | Aubert Marianne und Rothenfluh Gabriela<br>Erstellung eines von der Fahrbahn abgesetzten Fuss- und Velowegs parallel zur Seebacherstrasse ab der Bahnunterführung bis zum Friedhof Schwandenholz             |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie parallel zur Seebacherstrasse ab der Bahnunterführung durch das Hürstholz und über die Felder zum Friedhof Schwandenholz ein Fuss- und ein Veloweg – klar abgesetzt von der Fahrbahn – erstellt werden können. Die Fahrbahn soll dabei nicht verbreitert werden.</i>   |                            |  |
| MOT<br>2012/000227   | 30.05.2012<br>03.07.2013   | SP-Fraktion, FDP-Fraktion, Grüne-Fraktion, CVP-Fraktion und AL-Fraktion<br>Bahnhof Hardbrücke, Anpassung der Infrastruktur an die gestiegene Anzahl Reisende sowie Sicherstellung der Halte aller S-Bahnzüge |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, zusammen mit dem ZVV und der SBB den Bahnhof Hardbrücke der gestiegenen Anzahl Reisenden anzupassen, die Sicherheit zu erhöhen und sicherzustellen, dass auch langfristig alle S-Bahnzüge anhalten können.</i>  |                            |  |
| MOT<br>2012/000246   | 13.06.2012<br>30.10.2013   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und GLP-Fraktion<br>Ausbau der Nordumfahrung, Realisierung von flankierenden Massnahmen  |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, die Umsetzung von mindestens den im Rahmen der Plangenehmigung zum Ausbau der Nordumfahrung von der Stadt Zürich verlangten flankierenden Massnahmen zu verkehrlichen Aspekten selbst umgehend an die Hand zu nehmen. Damit soll der Durchgangsverkehr effektiv vom Stadtgebiet ferngehalten werden.</i>  |                            |  |
| MOT<br>2012/000292   | 11.07.2012<br>30.10.2013   | Dubs Früh Marianne und Urben Michel<br>Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu-Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd                   |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche die Erstellung einer durchgehenden Busspur auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu-Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd in beiden Fahrrichtungen beinhaltet.</i>  |                            |  |



| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000443 | 28.11.2012<br>14.12.2012 | Kisker Gabriele und Kunz Markus<br>Umsetzung der vorgeschlagenen kompensatorischen Massnahmen<br>zur Klimaverbesserung im Gebiet 1 der Klimaanalyse der Stadt |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die vorgeschlagenen kompensatorischen Massnahmen zur Klimaverbesserung im Gebiet 1 der Klimaanalyse der Stadt Zürich (hohe Luftschadstoffbelastung, schlechte Durchlüftungssituation, dichte Bebauung und/oder hoher Versiegelungsgrad) in einer Masterplanung festgesetzt und in geeigneter Frist umgesetzt werden können.

Grün Stadt Zürich hat einen Entwurf für einen Vorgehensplan zu einem Masterplan erarbeitet, der aktuell mit weiteren Dienstabteilungen abgestimmt wird.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000449 | 05.12.2012<br>06.03.2013 | Jäger Alexander und Hagger Joachim<br>Bericht zur langfristigen Zukunft der Fernwärme in der Stadt |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat einen Bericht zur langfristigen Zukunft der Fernwärme in der Stadt Zürich (Zürich West und Zürich Nord/ Hochschulquartier) vorzulegen. Insbesondere soll der Bericht folgende Punkte berücksichtigen:

- Abschätzung der nachgefragten Wärmemenge im Vergleich zu heute zum Heizen von Gebäuden und zur Warmwasserproduktion vor dem Hintergrund der zunehmenden energetischen Sanierung von Liegenschaften. Angabe der zukünftigen sinnvollen Grösse von Liegenschaften für den Anschluss ans Fernwärmenetz.
- Energetische und wirtschaftliche langfristige Attraktivität der Fernwärmegebiete für die Wärmeversorgung unter der Annahme, dass langfristig im Gebäudepark eine forcierte Sanierungsstrategie umgesetzt wird. Da die relevanten Entwicklungen im Gebäudepark (Sanierungen und Ersatzneubauten) und die Wirtschaftsentwicklung in einzelnen Stadtgebieten unterschiedlich erfolgen können, ist eine spezifische Darstellung dieser Aspekte für die Fernwärmegebiete Zürich Nord, Zürich West und Hochschulquartier vorzunehmen. Ferner sind auch künftig allenfalls bedeutender werdende Kältebedürfnisse von Dienstleistungskunden und deren Deckung durch die Fernwärme einzubeziehen.
- Abschätzung der nachgefragten Prozesswärmemenge für industrielle und gewerbliche Nutzung vor dem Hintergrund der Abwanderung energieintensiver Nutzer aus der Stadt.
- Erwartete Zukunft von zentralen Wärmeproduktionsanlagen und entsprechenden flächendeckenden Fernwärmenetzen vor dem Hintergrund der Zunahme von dezentralen Abwärmenutzungen, Solarkollektoren, WKK-Anlagen und anderen Wärmeproduzenten.
- Künftige Rolle von zentralen Wärmeproduktionsanlagen in der Stadt Zürich (insb. Kehricht, aber auch Einbezug der langfristigen Option tiefer Geothermie) unter Berücksichtigung der mutmasslichen Entwicklung der Kehrichtmengen im Kanton Zürich bzw. gemäss Zürcher Abfallverband und der Bedeutung der städtischen Fernwärmenetze für eine hohe Energieausbeute aus dem Kehricht, der Attraktivität allfällig neuer Fernwärmeerwartungsgebiete und Beitrag der geplanten Verbindungsleitung zwischen den Gebieten Zürich Nord und Zürich West für deren Erschliessung. Dabei sollen auch Aspekte der Konkurrenzfähigkeit der Fernwärme gegenüber anderen Versorgungslösungen wie dezentralen Abwärmenutzungen, Anergienetzen, Solarkollektoren und WKK-Anlagen einbezogen werden.
- Überprüfung der Standorte der beiden Heizkraftwerke, insbesondere die Verträglichkeit der Standorte der heutigen Kehrichtheizkraftwerke mit der sich verändernden Nutzung in deren Umgebung, die Planung des Ersatzes der Verbrennungsöfen in den jeweiligen Werken sowie das Inbetrachtziehen des Verschiebens des Kehrichtheizkraftwerkes Hagenholz in eine umliegende Gemeinde, wo Prozesswärme abgegeben werden kann.
- Strategie, ob Heizkraftwerke wärme- oder stromgeführt sein sollen.
- Zusammenstellung und Würdigung aktueller Studien zum Thema leitungsgebundener Energieversorgungssysteme.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000483 | 12.12.2012<br>23.01.2013 | Kisker Gabriele und Steiner Kathy<br>Bau der Wohnsiedlung Herdernareal, Ersatz oder Kompensation<br>der durch die Erweiterung der Bauzone verlorengelassene Grünfläche im Gebiet 1 |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die beim Bau der Wohnsiedlung Herdernareal durch die Erweiterung der Bauzone verlorengelassene Grünfläche im Gebiet 1 (gem. Klimaanalyse) ersetzt oder mit welchen baulichen, freiraumgestalterischen Massnahmen vor Ort diese Reduktion des Grünraums kompensiert werden kann.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2013/000006 | 09.01.2013<br>27.11.2013 | Bourgeois Marc und Pflüger Severin<br>Spurreduktion am Vorderberg, bessere Abschätzung der Konsequenzen<br>des geplanten Spurbbaus |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Konsequenzen der geplanten Spurreduktion am Vorderberg im Rahmen eines mehrwöchigen Versuchsbetriebs mit nur einer MIV-Spur besser abgeschätzt werden können.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| MOT<br>2013/000013 | 16.01.2013<br>27.11.2013 | von Planta Gian und Huber Patrick Hadi<br>Aufwertung des Strassenraums der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz<br>bis Herman-Greulich-Strasse sowie Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche den Strassenraum der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse aufwertet und die Verkehrsführung im Langstrassenquartier anpasst. Dabei soll im Strassenabschnitt der Stauffacherstrasse zwischen Lang- und Ankerstrasse eine Begegnungszone geschaffen werden.

| Gruppe<br>GR-G-Nr.  | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung   |
|---|----------------------------|--|
| POS<br>2013/000014  | 16.01.2013<br>13.03.2013   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion, GLP-Fraktion und CVP-Fraktion<br>Neugestaltung des Helvetiaplatzes, Belebung der spärlich genutzten Freifläche<br>und Öffnung der Erdgeschossnutzungen am Platzrand für publikumsnahe Nutzungen |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten, die Neugestaltung des Helvetiaplatzes zu prüfen. Diese ist nach Abschluss der geplanten Sanierung des Amtshauses an der Molkestrasse 5/9 zu realisieren. Der Platz ist so zu gestalten, dass dieser auch ausserhalb der üblichen Nutzungen zum Verweilen einlädt und die Erdgeschossnutzungen am Platzrand für publikumsnahe Nutzungen geöffnet werden können. Der Markt, die Belegung durch Festanlässe und Veranstaltungen sind dabei weiterhin zu gewährleisten.</i>   |                            |  |
| POS<br>2013/000015  | 16.01.2013<br>27.11.2013   | Aubert Marianne und Sangines Alan David<br>Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Erhöhung der Anzahl Sitzbänke  |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Anzahl der Sitzbänke markant erhöht werden kann.</i>   |                            |  |
| MOT<br>2013/000049  | 27.02.2013<br>29.01.2014   | Trevisan Guido und von Planta Gian<br>Papierwerd-Areal, Neugestaltung zu einem offenen Platz<br>sowie Erarbeitung eines Nutzungskonzepts   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Neugestaltung des Bereichs Papierwerd-Areal (Globusprovisorium) nach 2020 zum Ziel hat.<br/>Das dazugehörige Nutzungskonzept soll einen Platz mit möglichst flexiblen, temporären Nutzungsmöglichkeiten und einen aufzuwertenden Zugang zur Limmat beinhalten.</i>   |                            |  |
| POS<br>2013/000069  | 06.03.2013<br>20.03.2013   | Brander Simone und Knauss Markus<br>Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf dem Hardplatz<br>unter Berücksichtigung der Massnahmenvorschläge der Klimaanalyse   |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in der Detailplanung die Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf dem Hardplatz unter Einbezug der Anwohnenden und des umliegenden Gewerbes gesteigert werden kann. Dabei soll insbesondere geprüft werden, wie die Massnahmenvorschläge aus der Klimaanalyse umgesetzt werden können (Grünflächenanteil erhöhen, Unterbauung von begrünten Flächen minimieren, Versiegelungsgrad senken und Versickerung ermöglichen) und die Pflanzen und Bäume einen ökologischen Mehrwert bringen. Spezielle Beachtung verdienen auch die Fusswege und Veloverbindungen.</i> |                            |  |
| POS<br>2013/000070  | 06.03.2013<br>20.03.2013   | Käppeli Hans Jörg und Schönbächler Marcel<br>Optimierung der Buskanten bei der Haltestelle Hardbrücke  |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen des Projektes für ein Tram über die Hardbrücke bei der Haltestelle Hardbrücke die Buskanten um 10 cm näher an das Tramgleis erstellt werden können, damit der Spalt reduziert werden kann für ein komfortableres und sicheres Ein- und Aussteigen.</i>   |                            |  |
| POS<br>2013/000100  | 20.03.2013<br>03.04.2013   | Altinay Petek und Seidler Christine<br>Beleuchtung des Wegs auf der Klopstockwiese   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Weg auf der Klopstockwiese – die wichtige Quartierverbindung im Park zwischen der Haltestelle Waffenplatzstrasse und Siedlung Sihlberg – beleuchtet werden kann.</i>   |                            |  |
| POS<br>2013/000109  | 27.03.2013<br>10.04.2013   | Scheck Roland und Hüsey Kurt<br>Öffentliche Ausschreibung für die Beschaffung der Kehrichtgebührensäcke  |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Beschaffung der Kehrichtgebührensäcke sichergestellt werden kann, dass ordnungsgemäss eine öffentliche Ausschreibung durchgeführt wird.</i>   |                            |  |
| MOT<br>2013/000119  | 03.04.2013<br>03.07.2013   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und AL-Fraktion<br>Realisierung eines Velowegs über die Hardbrücke   |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, gestützt auf den Bericht Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr zu GR-Nr. 2005/551 sowie der Machbarkeitsstudie dazu, eine kreditschaffende Weisung für einen Objektkredit zur Realisierung eines Velowegs über die Hardbrücke vorzulegen.</i>   |                            |  |
| POS<br>2013/000135  | 10.04.2013<br>12.06.2013   | Hagger Joachim und Piller Bernhard<br>Entlastung bei den einmaligen Konzessionsgebühren bei Gebäuden,<br>die energetisch saniert werden und öffentlichen Raum beanspruchen   |
| <i>Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Gebäude, die zwischen 1990 und 2009 erbaut wurden und bei energetischen Sanierungen durch Fassadenisolationen öffentlichen Raum beanspruchen, bei einmaligen Konzessionsgebühren um 50% entlastet werden können.</i>  |                            |  |

| Gruppe<br>GR-G-Nr.   | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--|----------------------------|---|
| POS<br>2013/000153   | 17.04.2013<br>03.07.2013   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion, GLP-Fraktion und AL-Fraktion<br>Führung der Velos bergwärts über die Nansenstrasse/Edisonstrasse statt über die Ohmstrasse   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Zusammenhang mit der Umsetzung der Neugestaltung Oerlikon Bahnhofplatz Süd die Veloführung bergwärts über die Nansenstrasse und weiter in die Edisonstrasse statt über die Ohmstrasse erfolgen kann. In der Schaffhauser- und in der Nansenstrasse soll dazu für die Velofahrenden ein vom MIV getrennter Fahrbereich erstellt werden.</i>   |                            |   |
| POS<br>2013/000167   | 15.05.2013<br>27.11.2013   | Knauss Markus und Probst Matthias<br>Anpassung der Randabschlüsse bei Veloführungen über Trottoirs  |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die bauliche Ausgestaltung von Veloquerungen über Trottoirs in der ganzen Stadt möglichst rasch den Erkenntnissen der Studie «Behinderten- und velogerecht Randabschlüsse» angepasst werden kann. Dabei soll die Stadt Zürich eine Priorisierung der Umgestaltungen nach Bedeutung der Velorouten vornehmen.</i>   |                            |   |
| POS<br>2013/000186   | 22.05.2013<br>27.11.2013   | Probst Matthias und Knauss Markus<br>Prüfung einer Begegnungszone auf dem Strassenabschnitt der Kasernenstrasse zwischen Gessner-Brücke und Hauptbahnhof sowie der Postbrücke                     |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Strassenabschnitt der Kasernenstrasse ab Gessner-Brücke bis Hauptbahnhof und die Postbrücke vom Durchgangsverkehr befreit werden können, damit die Wegbeziehungen für zu Fuss gehende und Velofahrende markant verbessert werden. Dabei sollen insbesondere eine Begegnungszone, eine komplette Sperrung für den motorisierten Individualverkehr mit Ausnahmen für das Taxigewerbe oder eine Aufhebung der Strasse und Überführung in einen Platz geprüft werden.</i>   |                            |   |
| POS<br>2013/000301   | 22.05.2013<br>04.09.2013   | Kisker Gabriele und Würth Eva-Maria<br>Areal Dunkelhölzli, Ausarbeitung eines Projektkredits, der sämtliche Kosten der Nutzung der umgezonten Fläche miteinbezieht                                |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung für das Areal Dunkelhölzli vorzulegen, in der sämtliche Kosten, inklusive der nicht in den drei Etappen enthaltenen aber ebenfalls in eine E3 umgezonte Fläche, miteinbezogen werden. In einer Nutzungsordnung soll die für das Gebiet Dunkelhölzli spezifische Nutzung festgelegt werden. Dabei soll insbesondere darauf geachtet werden, dass Infrastrukturen wie zum Beispiel Wege, Wasseranschlüsse, Kanalisation und Geräteschuppen auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Es sollen prioritär kooperative und gemeinschaftliche Nutzungen bevorzugt werden, sofern dafür eine Nachfrage besteht.</i> |                            |   |
| MOT<br>2013/000234   | 19.06.2013<br>04.09.2013   | Scherr Niklaus und Leiser Albert<br>Befristete Senkung der ERZ-Gebühren für Abwasser und Abfall in Form eines Bonus   |
| <i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung für eine befristete Senkung der ERZ-Gebühren für Abwasser und Abfall in Form eines Bonus in Höhe von 15–20% vorzulegen. Dieser ist so zu gestalten, dass er auch den Mieterinnen und Mietern direkt zugute kommt.</i>  |                            |   |
| POS<br>2013/000295   | 28.08.2013<br>26.02.2014   | Kälin Simon und Luchsinger Martin<br>Darstellung der Kunstwerke im öffentlichen Raum auf dem Online-Stadtplan   |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Informationen zu Kunstwerken im öffentlichen Raum, beziehungsweise zu Kunstwerken, die vom öffentlichen Grund her einsehbar sind, mit den wichtigsten Angaben auf dem Online-Stadtplan der Stadt Zürich «ZüriPlan» dargestellt und wie die zugrunde liegenden Daten auch Dritten zur Verfügung gestellt werden können.</i>   |                            |   |
| POS<br>2013/000316   | 11.09.2013<br>26.03.2014   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und AL-Fraktion<br>Umsetzung der Städtelinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs, Erarbeitung eines Planungsinstruments zur Förderung des Fussverkehrs |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein «Masterplan Fussverkehr» oder ein Planungsinstrument im Sinne eines Masterplans (z.B. Konzept) geschaffen werden kann.</i>   |                            |   |
| POS<br>2013/000335   | 25.09.2013<br>02.10.2013   | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion, GLP-Fraktion und AL-Fraktion<br>Strassenprojekt Allmendstrasse, Verbreiterung der Velostreifen ohne Ausweitung der Fahrbahnbreite                                    |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Ausführung des Strassenprojektes Allmendstrasse (GR-Nr.2013/114) die beiden durchgehenden Velostreifen auf beiden Seiten der Allmendstrasse verbreitert werden können, ohne die Fahrbahnbreite insgesamt auszuweiten.</i>  |                            |   |

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2013/000346 | 02.10.2013<br>13.11.2013 | Kisker Gabriele und Knauss Markus<br>Gestaltungsplan Zollstrasse, optimale Nutzung der Versickerungseignung<br>des Gestaltungsplangebiets |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die sehr gute Versickerungseignung des Gestaltungsplangebietes Zollstrasse optimal genutzt werden kann und dieser Tatsache entsprechend bei der Ausgestaltung der Bodenbeläge auf den nicht überbauten Teilen des Areals und bei der Bemessung und Qualität der Dachbegrünung Rechnung getragen wird.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| MOT<br>2013/000392 | 13.11.2013<br>26.03.2014 | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und GLP-Fraktion<br>Realisierung der Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ)<br>am Lindenplatz unter Einbezug des Quartiers |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ) am Lindenplatz in Altstetten realisiert. Dies sind: M01 (Optimierung Verkehrsfläche zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs), M02 (Priorisierung Fussverkehr), M06 (Altstetterstrasse südlich Badenerstrasse aufwerten für Langsamverkehr), M08 (übergeordnete Fusswegverbindung entlang Altstetterstrasse zum Bahnhof aufwerten) und M10 (Velomassnahmen für übergeordnete Route entlang Badenerstrasse). Das Quartier ist bei der Umsetzung der QUARZ Massnahmen mit einzubeziehen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| MOT<br>2013/000414 | 27.11.2013<br>26.03.2014 | FDP-Fraktion und CVP-Fraktion<br>Aufwertung des Raums Lindenplatz–Altstetterstrasse–Bahnhof Altstetten<br>unter Einbezug der betroffenen Quartiere und der Limmattalbahn |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die unter Einbezug der betroffenen Quartiere und der Limmattalbahn die Aufwertung des Raums Lindenplatz–Altstetterstrasse–Bahnhof Altstetten bezweckt. Dies unter Berücksichtigung der Passagierströme am Bahnhof Altstetten SBB, an der Station Limmattalbahn und am Lindenplatz. Die geplanten QUARZ Massnahmen (M01, M02, M06, M08, M10) sind auch bei einem neuen Projekt umzusetzen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2013/000422 | 27.11.2013<br>08.01.2014 | Recher Alecs und Kisker Gabriele<br>Gestaltungsplan Belvoirpark, Ersatz des Kleinkinderspielplatzes im Park<br>an einem für die Bedürfnisse von Kleinkindern angepassten Ort |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Kleinkinderspielplatz, der bei Annahme und Umsetzung des Gestaltungsplanes Belvoirpark durch die Autoabstellplätze verdrängt werden wird, im Park an einem für die Bedürfnisse von Kleinkindern angepassten Ort ersetzt werden kann. Insbesondere ist auf eine Platzierung des Kleinkinderspielplatzes in unmittelbarer Nähe zur stark befahrenen Alfred-Escher-Strasse zu verzichten und der neue Standort soll möglichst wenig zusätzliche Eingriffe in die Parklandschaft auslösen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2014/000021 | 22.01.2014<br>26.03.2014 | Bär Linda und Kraft Michael<br>Parkanlage Platzspitz, durchgehende Öffnung des Parks |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Parkanlage Platzspitz der Öffentlichkeit zeitlich durchgehend zugänglich gemacht werden kann.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2014/000042 | 05.02.2014<br>26.02.2014 | FDP-Fraktion, GLP-Fraktion und CVP-Fraktion<br>Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem, Finanzierung des Aufbaus<br>und des Betriebs durch den Betreiber |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen wie er eine Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem in der Stadt Zürich darauf ausrichten kann, dass die öffentliche Hand die Abstellflächen für die Stationierungsanlagen (Tiefbauarbeiten) und deren Zugänglichkeit sicherstellt und dass der Betreiber sämtliche übrigen Aufwände (z. B. Aufbau, Betrieb und Unterhalt des Systems, Lizenzkosten, ...) finanziert. Sollte sich für ein solches Modell kein Anbieter finden lassen, ist auf die Umsetzung eines stadtweiten Fahrradverleihsystems zu verzichten.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2014/000045 | 05.02.2014<br>09.07.2014 | Strub Jean-Daniel und Luchsinger Martin<br>Juliastrasse, Einrichtung einer Begegnungszone oder einer autofreien Strasse |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Juliastrasse nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an den angrenzenden Liegenschaften der Dr. Stephan à Porta-Stiftung autofrei gehalten oder als Begegnungszone gemäss Art. 22b der Signalisationsverordnung signalisiert werden kann.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2014/000070 | 12.03.2014<br>26.03.2014 | Knauss Markus und Probst Matthias<br>Umgestaltung der Lintheschergasse zwischen Bahnhofplatz und Schweizergasse<br>als attraktive Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Lintheschergasse zwischen Bahnhofplatz und Schweizergasse als attraktive Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger umgestaltet werden kann.

| <b>Gruppe<br/>GR-G-Nr.</b>  | <b>Einreichung<br/>Überweisung</b> | <b>Name Ratsmitglied/Kommission<br/>Geschäftsbezeichnung</b>  |
|---|------------------------------------|---|
| POS<br>2014/000096  | 26.03.2014<br>09.04.2014           | Würth Eva-Maria und Weyermann Karin<br>Bahnhof Tiefenbrunnen, Verbesserung der Umgebung, der Zugänglichkeit,<br>der Aufenthaltsqualität sowie des Quartiernutzens                       |
| <i>Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Umgebung, Zugänglichkeit sowie die Aufenthaltsqualität und der Quartiernutzen rund um den Bahnhof Tiefenbrunnen verbessert werden kann. Insbesondere soll die Zugänglichkeit vom Quartier zum Bahnhof mit der geplanten SBB-Überbauung sowie zum See unter Einbezug der Personenunterführung behindertengerecht ausgestaltet werden bzw. überhaupt ermöglicht werden.</i>              |                                    |   |
| POS<br>2014/000108  | 02.04.2014<br>09.07.2014           | Knauss Markus und Probst Matthias<br>Zusätzliche Veloabstellplätze an der Hardstrasse und auf der Hardbrücke  |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie beim Bahnhof Hardbrücke mehr Veloabstellplätze an der Hardstrasse und auf der Hardbrücke geschaffen werden können.</i>   |                                    |   |
| POS<br>2014/000125  | 16.04.2014<br>09.07.2014           | Sangines Alan David und Rothenfluh Gabriela<br>Kennzeichnung des FKK-Bereichs auf der Werdinsel   |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er den FKK Bereich der Werdinsel geeignet kennzeichnen kann.</i>  |                                    |   |
| POS<br>2014/000155  | 14.05.2014<br>01.10.2014           | Edelmann Andreas und Wyler Rebekka<br>Binz-Quartier, bessere Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr  |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Erschliessung des Binz-Quartiers für Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.</i>   |                                    |   |
| POS<br>2014/000187  | 11.06.2014<br>01.10.2014           | Küng Peter und von Planta Gian<br>Errichtung einer Kapphaltestelle am Stauffacher<br>für die in Richtung Hardplatz fahrenden Trams der Linie 8  |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der geplanten Verlegung der Haltestelle des Trams 8 am Stauffacher auch für die in Richtung Norden (Richtung Hardplatz) fahrenden Trams eine Kapphaltestelle eingerichtet werden kann.</i>  |                                    |   |
| POS<br>2014/000188  | 11.06.2014<br>05.11.2014           | Knauss Markus und Kisker Gabriele<br>Ersatzlose Aufhebung der Parkplätze auf dem Prediger- und dem Zähringerplatz   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Parkplatz auf dem Zähringerplatz aufgehoben werden kann.</i>   |                                    |   |
| POS<br>2014/000338  | 29.10.2014<br>05.11.2014           | Bürlimann Martin und Hüsey Kurt<br>Metallrückgewinnung aus Kehrichtschlacke, Rückerstattung der Erlöse an die Gebührenzahler  |
| <i>Der Stadtrat wird gebeten, dafür zu sorgen, wie ein allfälliger Gewinn aus der Metallrückgewinnung aus Kehrichtschlacke dem Konsumenten in geeigneter Weise zurückgeführt werden kann.</i>   |                                    |   |
| POS<br>2014/000382  | 26.11.2014<br>13.12.2014           | SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und GLP-Fraktion<br>Vermehrte Berücksichtigung von Velomassnahmen bei Strassenbauprojekten<br>sowie Lärmsanierung von Strassen mit Massnahmen an der Quelle |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie künftig bei Strassenbauprojekten vermehrt Velomassnahmen vorgesehen werden können, und wie der Masterplan Velo konsequent umgesetzt werden kann. Ebenso wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, wie die Lärmsanierung von Strassen in erster Linie mit Massnahmen an der Quelle – wie es das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung des Bundes verlangen – erfolgen kann.</i> |                                    |   |
| POS<br>2014/000384  | 26.11.2014<br>13.12.2014           | Probst Matthias<br>Ausschliessliche Installation der kostengünstigen Veloabstellbügel Typ «Veloagraffe»   |
| <i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, in Zukunft in der Stadt Zürich nur noch die praktischen und kostengünstigen Veloabstellbügel vom Typ Veloagraffe zu installieren und auf die unpraktischen und teuren Veloposten zu verzichten.</i>  |                                    |   |

### III. Abschreibungsanträge für Postulate

Postulate, für die der Stadtrat dem Gemeinderat den Antrag auf Abschreibung stellt.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>1991/000392 | 28.08.1991<br>18.11.1992   | Baur Toni und Mägli-Fischer Erika<br>Gessnerallee/Sihlpost/Sihlquai, Realisierung einer Veloroute |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Veloroute realisiert werden kann, welche den Raum Gessnerallee/Sihlpost mit dem Raum Sihlquai verbindet.*

In Planung ist eine Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai unter dem Hauptbahnhof hindurch. Teil dieser Veloverbindung ist auch eine Veloabstellanlage mit rund 1000 Abstellplätzen unter dem Hauptbahnhof mit einem direkten Zugang zur Passage Sihlquai. Die öffentliche Planaufgabe des Projektes ist für Anfang Februar 2015 vorgesehen. Dem Gemeinderat wird voraussichtlich im Jahr 2016 eine Kreditvorlage unterbreitet. Der geplante Baubeginn der Veloverbindung ist 2017.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>1999/000591 | 24.11.1999<br>14.11.2001 | Seliner Emil und Ottmer Lars<br>Langstrasse, Aufwertung der umliegenden Quartierplätze |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Bereich der Langstrasse Quartierplätze durch gezielte Gestaltungsmaßnahmen und Nutzungsvorgaben aufgewertet werden können. Insbesondere bieten sich die Raumöffnungen an den Kreuzungspunkten der Langstrasse mit Stauffacher-, Kanzei-, Hohl-, Diener- und Militärstrasse an.*

Im Rahmen der notwendigen Begehrensäusserung gemäss §45 Strassengesetz hat das Amt für Verkehr des Kantons Zürich im 2014 mitgeteilt, dass es der Umsetzung der verkehrsarmen Langstrasse nicht zustimmen kann. Die Einführung der verkehrsarmen Langstrasse verzögert sich deshalb bis zu einem weiteren Entscheid.

Die Aufwertung im Bereich des Helvetiaplatzes und der Molkenstrasse soll im Anschluss an die Sanierung des Amtshauses Helvetiaplatz umgesetzt werden. Die aktuelle Planung sieht vor, das Amtshaus in den Jahren 2016/17 zu sanieren.

Entlang der Langstrasse im Kreis 5 wurde 2014 die Raumöffnung am Knoten Langstrasse/Josefstrasse zu einem neuen Quartierplatz mit Sitzgelegenheiten und Bäumen aufgewertet.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2000/000065 | 09.02.2000<br>05.06.2002 | Schüepf Jürg R. und Furter Willy<br>Westast, Anschluss nach Brunau und Schöneich |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Planung des so genannten Westastes der A1 (Grünau bis Sihlquai) in eigener Regie und/oder bei den zuständigen Instanzen von Kanton und Bund mitgewirkt werden kann, damit dieses Nationalstrassenstück der Klasse III im Bereich Sihlquai/Hauptbahnhof ohne Kapazitätserweiterung im Raume Sihlquai an den Stadttunnel Sihltief angeschlossen wird.*

Der Westast ist Teil des Projektes Stadttunnel. Die Verknüpfung zwischen dem tiefgelegten Sihlquai und dem Stadttunnel war bei den bisherigen Planungen mithilfe eines unterirdischen Halbanschlusses von und nach Süden vorgesehen. Der Stadttunnel geniesst seitens des Bundes allerdings keine Priorität, entsprechend wird auch der Westast nicht weiterverfolgt. Zudem ist zu erwähnen, dass der Waidhaldetunnel keinen Zusammenhang mit dem Stadttunnel und dem Westast aufweist. Die beiden Vorhaben nehmen Verkehr unterschiedlicher Beziehungen auf. Dies wurde in einer gemeinsamen Studie von Stadt und Kanton bereits im Jahr 2005 so festgehalten («Neue Wege und Räume für Zürich, Projektstudie Stadttunnel – Verkehr Zürich West»).

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2000/000590 | 06.12.2000<br>26.03.2003 | Schiltler Armin und Casparis Jürg<br>Sihltiefstrasse, beschleunigte Realisierung des Tunnels |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er bei Bund und Kanton mit dem Anliegen vorstellig werden kann, dass der Bau des geplanten Stadttunnels Sihltiefstrasse so rasch als möglich realisiert werden kann.*

Der Stadttunnel ist im kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt (KRB vom 26.3.2007). Der Stadttunnel wird vom von der Stadt Zürich präsierten «Verein Metropolitanraum Zürich» als langfristiges Projekt mit einem Realisierungshorizont nach 2030 eingestuft. Beim Bund wurde er unterdessen noch weiter zurückgestellt. Neben ihrem Engagement im Verein Metropolitanraum Zürich hat die Stadt keine weiteren Möglichkeiten zur Beschleunigung dieses Prozesses. Der von den Postulanten erhoffte stadtweite Befreiungsschlag beim Verkehrslärm kann mit dem Stadttunnel nicht erreicht werden. Wie im Bericht der gemeinsamen Projektstudie «Neue Wege und Räume für Zürich» von Stadt und Kanton Zürich aus dem Jahr 2005 dargelegt, würden zwar einzelne Achsen im Sihl- und Limmatraum sowie in Zürich-West stark entlastet, das restliche Stadtgebiet würde hingegen nur gering bis gar nicht entlastet, ja vereinzelt sogar zusätzlich belastet. Damit bliebe die Lärmproblematik in diesen Gebieten trotz des Stadttunnels bestehen. Die hohen Kosten für einen Stadttunnel können deshalb nicht mit wegfallenden Kosten beim Lärmschutz verrechnet werden.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2003/000132 | 31.01.2001<br>02.04.2003 | Schönbächler Robert und 12 Mitunterzeichnende<br>S-Bahnhof Hardbrücke bis Pfingstweidstrasse, Gestaltung des Raumes als Bahnhofplatz |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die den Raum S-Bahnhof Hardbrücke bis Pfingstweidstrasse als Bahnhofplatz grosszügig mit den angrenzenden Arealen (Maag, Gerold und Welti-Furrer) und in Absprache mit den übergeordneten Instanzen aufwertet und welche in den nächsten Jahren realisiert werden kann. In die Planung ist der Innenbereich des Bahnhofs mit den räumlichen und nutzungsmässigen Bedürfnissen einzuschliessen.

Der gesamte Hardstrassenraum und der Vorplatz des Bahnhofs Hardbrücke sind im kommunalen Richtplan als Fussgängerbereiche klassiert. In den Leitlinien Zürich-West und in den Sonderbauvorschriften Maag-Plus ist die Aufwertung der S-Bahn-Station ein zentrales Element der Entwicklung von Zürich-West. Der Bahnhofzugang wurde bereits aufgewertet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge usw.). Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

Im Rahmen des Projektes Tram Zürich-West wurde der Bahnhof Hardbrücke vergrössert und soll eine grosszügige Plattform mit einer kubischen Überdachung auf beiden Seiten der Geleise erhalten.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2001/000340 | 20.06.2001<br>14.01.2004 | Zimmermann Markus und 4 Mitunterzeichnende<br>Limmatuferzone in Wipkingen, Aufwertung |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Gebiet zwischen Bahnhof Letten und Gemeinschaftszentrum Wipkingen aufgewertet werden kann. Von besonderem Interesse ist dabei die Aufwertung der Limmatuferzone vom Bahnhof Letten bis zum GZ Wipkingen, aber auch die Wasserwerk- und Hönnggerstrasse sowie der Wipkingerplatz.

Im Zusammenhang mit einem privaten Bauvorhaben wird bei der Wipkingerbrücke die Wegverbindung zwischen der Hönnggerstrasse und dem Fussweg längs der Limmat verlegt und für Menschen mit einer Behinderung verbessert. Der Weg ist im Bau und soll Mitte 2015 fertiggestellt werden.

Im Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» wurde gewünscht, dass die Auffindbarkeit des Wipkingerparks verbessert wird. In diesem Zusammenhang wurden Wegweiser für die stufenlosen Zugänge angebracht.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2001/000577 | 14.11.2001<br>23.10.2002 | Schmid Roland und Rosenheim Monjek<br>Manesseplatz, verkehrstechnische Verbesserung |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Manesseplatz im Kreis 3 verkehrstechnisch verbessert werden kann. Insbesondere ist zu prüfen, ob

- eine Verflüssigung des Durchgangsverkehrs durch Entflechtung und Vereinfachung der Verkehrsströme erreicht werden kann;
- die Bushaltestelle auf der allgemeinen Fahrspur versetzt werden kann, um Rückstau in der Steinstrasse zu vermeiden;
- mittels Kanalisierung der Verkehrsströme in der Steinstrasse und in der Zurlindenstrasse die Entlastung der übrigen Quartierstrassen und insbesondere der Austrasse erreicht werden kann.

In der Vorstudie Manessestrasse wurde am heutigen Rechtsvortrag festgehalten. Alternative Lösungen (u. a. Lichtsignalanlage und Kreisel) wurden im Rahmen eines Variantenstudiums geprüft, aber verworfen. Die Platzverhältnisse erlauben keine grundlegend neuen Lösungen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2001/000587 | 21.11.2001<br>21.01.2004 | Virag Jansen Eva,<br>Uetlibergtunnel, flankierende Verkehrsmassnahmen |
|--------------------|--------------------------|---|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er Druck auf den Regierungsrat ausüben kann, dass im Hinblick auf die Eröffnung des Uetlibergtunnels in den Kreisen 2 und 3 weitergehende flankierende Massnahmen projektiert werden als bis jetzt geplant und genehmigt worden sind.

Die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental wurde weiter vorangetrieben. Der Regierungsrat hatte im Dezember 2010 das städtische Projekt einer zweiseitigen Kaphaltestelle Morgental abgelehnt, war aber als Kompromiss mit einer einseitigen Kaphaltestelle stadtauswärts einverstanden. In der Zwischenzeit hat das Tiefbauamt ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt, es soll voraussichtlich 2016/2017 realisiert werden.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2002/000057 | 06.02.2002<br>02.04.2003 | Schönbächler Robert und Furter Willy<br>Maag-Areal/Gerold-Areal/ Bahnhof Hardbrücke, Gestaltungsplan |
|--------------------|--------------------------|--|

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei einem Gestaltungsplan Maag-Areal Plus/Gerold-Areal/Bahnhof Hardbrücke die nachstehenden Punkte integriert werden können:

- Attraktive Verkehrsverbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger von den Perron-Enden des S-Bahnhofs Hardbrücke nach Westen Richtung Maschinenstrasse, nach Osten Richtung Neugasse und nach Süden Richtung Kreis 4, gegebenenfalls in Richtung ehemaligem Güterbahnhof.
- Ausreichende Velo-Abstellplätze bei allen Zugängen zum S-Bahnhof Hardbrücke mit attraktiven Velo-Zufahrtswegen.
- Festlegung von Baulinien, um den Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke seiner Bedeutung gemäss zu ermöglichen.

Der gesamte Hardstrassenraum und der Vorplatz zum Bahnhof Hardbrücke sind im kommunalen Richtplan als Fussgängerbereiche klassiert. In den Leitlinien Zürich-West und in den Sonderbauvorschriften Maag-Plus ist die Aufwertung der S-Bahn-Station ein zentrales Element der Entwicklung von Zürich-West. Der Bahnhofzugang wurde bereits aufgewertet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge usw.). Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

Im Rahmen des Projekts Tram Zürich-West wurde der Bahnhof Hardbrücke vergrössert, und er soll eine grosszügige Plattform mit einer kubischen Überdachung auf beiden Seiten der Geleise erhalten.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2003/000370 | 01.10.2003<br>18.01.2006 | Bartholdi Roger und im Oberdorf Bernhard<br>Velowege, keine Erstellung auf Trottoirs |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie inskünftig Velorouten nur noch ausnahmsweise auf Trottoirs geführt werden.*

Die gleichzeitige Benützung des Trottoirs durch Velos und Fussgänger ist für beide Seiten keine optimale Lösung. Sie wird deshalb nur ausnahmsweise gewählt, wenn aus räumlichen Gründen keine andere Lösung möglich ist oder wenn die Mischung der Verkehrsarten Teil eines Verkehrskonzepts ist, wie z. B. in Begegnungszonen, wo von allen Verkehrsteilnehmenden besondere Rücksichtnahme gefordert wird.

Das 2011 verabschiedete «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» sieht vor, dass der Veloverkehr auf eigenem Trassee oder – auf wenig befahrenen Strassen – im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden soll. Innerhalb von Fussgänger-, Fahrverbots- oder Begegnungszonen ist eine Verkehrstrennung allerdings nicht angebracht, dort werden Velofahrende in der Regel im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsteilnehmenden (Tram ausgenommen) geführt.

Der Masterplan Velo wurde im November 2012 vom Stadtrat genehmigt. Die darin beschriebenen Hauptrouten sind gemäss Bericht eigentrasseiert zu führen, das heisst auf Radwegen oder -streifen. Mischverkehr ist für Hauptrouten nicht geeignet.

Die Prinzipien der Veloführung sind in Form von neuen «Velostandards» in Bearbeitung. Deren Fertigstellung hat sich aus Ressourcengründen verzögert und ist nun für die erste Hälfte 2015 vorgesehen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2004/000098 | 03.03.2004<br>13.09.2006 | SVP-Fraktion<br>Graffitis und andere Verunreinigungen, Entfernung durch Private |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob Graffitis und Sprayereien in der Stadt Zürich durch private Personen und Unternehmungen entfernt werden können.*

Reinigungsarbeiten, die privaten Reinigungsunternehmen überlassen werden können, werden an Private vergeben. 2014 wurden verschiedene Aufträge, etwa die Entfernung von Graffiti an Brücken, direkt an diverse Unternehmen vergeben. Für diese Vergaben waren 120 000 Franken budgetiert. Kleine Tags entfernt die Stadtreinigung selber, weil der Aufwand für die Koordination der Arbeiten mit privaten Unternehmen zu gross wäre.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2006/000387 | 09.06.2004<br>13.09.2006 | Scherr Niklaus und Leiser Albert<br>Werk-Tarifordnungen, einheitlicher gemeinsamer Gebührenbezug |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird ersucht, dem Gemeinderat eine Vorlage zur Anpassung der verschiedenen Werk-Tarifordnungen zu unterbreiten, die einen einheitlichen gemeinsamen Gebührenbezug mindestens für Wasser, Abwasser und Kehricht vorsieht. Die Abrechnungstichtage sollen so festgelegt werden, dass sie mit den ortsüblichen mietrechtlichen Terminen übereinstimmen; bei den Zahlungsmodalitäten ist der Liquidität der Eigentümer und Betriebe angemessen Rechnung zu tragen.*

Die Anpassung der verschiedenen Werk-Tarifordnungen und Rechnungssysteme setzt voraus, dass alle betroffenen Dienstabteilungen ein einheitliches SAP-Abrechnungssystem benützen. Dies ist heute nicht der Fall und wäre nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand zu erreichen, der sich nicht rechtfertigen lässt, weil die heute eingesetzten IT-Lösungen zuverlässig und stabil laufen. Soweit möglich werden bereits heute gewisse Leistungen der Werke gemeinsam in Rechnung gestellt. So stellt beispielsweise die Wasserversorgung gleichzeitig den Leistungspreis Abwasser von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) und das Trinkwasser in Rechnung. Auch wird der Infrastrukturpreis Abwasser und Abfall in einer gemeinsamen Rechnung in Rechnung gestellt. Eine weitere Vereinheitlichung des Gebührenbezugs ist nicht zweckmässig und wird nicht weiterverfolgt.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2007/000061 | 25.08.2004<br>31.01.2007 | Stokar Gasser Christine<br>Rüthihofquartier, kostengünstige Aufwertung der Verkehrssituation |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird beauftragt die Verkehrssituation im Rüthihofquartier, im Bereich Frankentalerstrasse/Geeringstrasse/Regensdorferstrasse/Im oberen Boden möglichst kostengünstig aufzuwerten.*

Ein entsprechendes Projekt wurde vom Stadtrat am 14.1.2009 bewilligt. Aufgrund von Rekursen konnte es noch immer nicht festgesetzt werden.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2006/000209 | 31.05.2006<br>21.06.2006 | Pauli Pascal und Leupi Daniel<br>Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, Bewegungs- und Gestaltungsräume für Jugendliche und Kinder |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen der Einhausung in Schwamendingen Bewegungs- und Gestaltungsräume für Jugendliche und Kinder auf dem entstehenden Deckel realisiert werden können. In die Prüfung soll auch die Gestaltung der Wände miteinbezogen werden, die sich beispielsweise für Sportzwecke – z. B. für eine Boulderwand (Trainingstrecke fürs Sportklettern) eignen könnten. Dabei sollen die Bedürfnisse im Quartier erhoben und in eine kooperative Planung mit den Betroffenen einbezogen werden.*

Im Rahmen der Projektentwicklung der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen wurde und wird die betroffene Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in die Gestaltung der Wände und des zukünftigen Parks auf dem Deckel einbezogen. Dieses kooperative Verfahren erfolgt dem jeweiligen Projektstand entsprechend in zwei Phasen.

Aufgrund des noch abstrakten Planungsstands wurden in der ersten Phase die bereits bekannten Quartieranliegen zusammen mit Fach- und Quartierinstitutionen überprüft und ergänzt. Ein erster sogenannter Echoraum fand im November 2011 statt. Dabei wurden Konzeptideen diskutiert, Wünsche und Ideen eingebracht sowie kritische Punkte erörtert. Den eingebrachten Aspekten wurde bei der Weiterbearbeitung des Projekts besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Im November 2012 wurde das Zwischenergebnis in Form eines Werkstattberichts wieder im selben Rahmen vorgestellt und von den Besuchenden der Veranstaltung sehr positiv aufgenommen.

In einer zweiten Phase werden die Anstösser und Nutzergruppen während der Erstellung der Einhausung (geplant ab 2017) für die Detaillierung der Ausgestaltung in die endgültige Ausführungsplanung einbezogen.



| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung                   |
|--------------------|----------------------------|--|
| POS<br>2006/000222 | 07.06.2006<br>14.05.2008   | Seidler Christine und Mariani Mario<br>Familiengärten, Ersatzstandorte |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für die Familiengärten, welche dem Bedürfnis nach notwendigen öffentlichen Grünräumen weichen müssen, geeignete Ersatzstandorte gefunden oder in den Arealen der Familiengärten teilweise öffentliche Nutzungen zugelassen werden können.*

Grün Stadt Zürich versucht stets, für Realersatz zu sorgen, wenn ein Familiengartenareal – egal aus welchem Grund – aufgehoben werden muss. Es ist aber in erster Linie Aufgabe der Nutzungsplanung, aufzuhebende Familiengartenareale durch die Zonierung entsprechender neuer Flächen zu ersetzen. Mit der erfolgten Umzonung im Dunkelhölzli und den vorgesehenen Umzonungen in der laufenden BZO-Teilrevision 2014 werden neue Flächen ersetzt und einige Areale gemäss Arealplan angepasst. Im Dunkelhölzli hat die Projektierung für das neue Gartenareal begonnen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2006/000457 | 25.10.2006<br>25.02.2009 | im Oberdorf Bernhard und Wohler Bruno<br>Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, Integration der Grünzone |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Grünzone auf dem Deckel der Einhausung in Zürich Schwamendingen gut in das Quartier integriert werden kann. Sie sollte derart gestaltet werden, dass sie bevölkerungsfreundlich und auch in der Dunkelheit sicher ist.*

Im Rahmen der Projektentwicklung der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen wurde und wird die betroffene Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in die Gestaltung der Wände und des zukünftigen Parks auf dem Deckel einbezogen. Mit dem gewählten Vorgehen können eine gute Integration der Grünzone ins Quartier und eine hohe Akzeptanz von Seiten der Bevölkerung gewährleistet werden. Dieses kooperative Verfahren erfolgt dem jeweiligen Projektstand entsprechend in zwei Phasen.

Aufgrund des noch abstrakten Planungsstands wurden in der ersten Phase die bereits bekannten Quartieranliegen zusammen mit Fach- und Quartierinstitutionen überprüft und ergänzt. Ein erster sogenannter Echoraum fand im November 2011 statt. Dabei wurden Konzeptideen diskutiert, Wünsche und Ideen eingebracht sowie kritische Punkte erörtert. In der Weiterbearbeitung des Projekts wurde wichtigen Anliegen wie Vielfalt der Nutzung, Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sowie dem Wunsch nach einem Angebot für alle Altersgruppen grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Eine ausreichende Beleuchtung der Wege und Plätze auf und neben der Einhausung ist geplant; dem Beleuchtungskonzept wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Im November 2012 wurde das Zwischenergebnis in Form eines Werkstattberichts wieder im selben Rahmen vorgestellt und von den Besuchenden der Veranstaltung sehr positiv aufgenommen. 2013 wurde im Rahmen einer Studie der Ort eines später zu realisierenden zentralen Pavillons mit WC-Anlage im neuen Park definiert; die notwendigen Infrastrukturanschlüsse werden mit dem Bau der Einhausung vorgängig realisiert. Ausserdem wurde in diesem Jahr ein Bepflanzungskonzept für die verschiedenartige Vegetation des Parks ausgearbeitet.

In einer zweiten Phase werden die Anstösser und Nutzergruppen während der Erstellung der Einhausung (geplant ab 2017) für die Detaillierung der Ausgestaltung in die endgültige Ausführungsplanung einbezogen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2007/000104 | 07.03.2007<br>25.02.2009 | Egger Urs<br>Bahnhöfe und wichtige Plätze, Erstellen kostenpflichtiger Velostationen |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie an neuralgischen Punkten (z. B. Bahnhöfe, wichtige Plätze etc.) Veloparkanlagen erstellt werden können. Eine Aufteilung in kostenpflichtige (zentral gelegene) und kostenfreie (weiter entfernte) Abstellplätze ist selbstverständlich.*

Der Bau von Veloabstellanlagen an zentralen Orten ist ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Velostrategie.

Sowohl die Velostation Nord als auch die Station Postbrücke am Hauptbahnhof sind kostenpflichtig. Nach der Fertigstellung des Bahnhofs Löwenstrasse ist geplant, diese beiden provisorischen Anlagen durch zwei definitive Einrichtungen zu ersetzen. Für die künftige Velostation Süd liegt bereits die Baugenehmigung vor.

Am Bahnhof Stadelhofen ist ebenfalls eine Velostation in Planung.

An verschiedenen Bahnhöfen werden gebührenpflichtige abschliessbare Veloboxen angeboten. Die neueste Anlage wurde im November 2011 beim Bahnhof Tiefenbrunnen erstellt.

Eine Anlage mit rund 500 Abstellplätzen – davon ein Teil abschliessbar und gebührenpflichtig – wurde Ende 2010 beim Bahnhof Stettbach erstellt.

Für die Bearbeitung der Motion betreffend Rahmenkredit für flächendeckende Veloabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden 92 Standorte untersucht und prioritäre Massnahmen an 21 kleineren Haltestellen definiert. Am 26. März 2014 hat der Stadtrat dem Gemeinderat einen Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Veloinitiative) unterbreitet (STRB Nr. 259/2014). Dieser beinhaltet einen Rahmenkredit für das kommunale Velorouten-Netz sowie für Velostationen und -anlagen. Das umfasst sowohl grössere Anlagen, wie zum Beispiel die Velostation am Bahnhof Stadelhofen, als auch kleinere Abstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, wie es die Motion fordert.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2007/000248 | 09.05.2007<br>27.06.2007 | Liebi Roger und Tuena Mauro<br>Boulevard-Gastronomie, Gewährleistung unternehmerischer Freiheiten |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie mit dem «Leitfaden zur Boulevardgastronomie» unternehmerische Freiheiten von innovativen Gastronomen nicht unnötig eingeschränkt werden.*

Der aktuelle Leitfaden «Boulevardgastronomie» regelt nur das Nötigste und hält die Balance zwischen unternehmerischer Freiheit und Sicherung der öffentlichen Interessen bei der gewerblichen Nutzung des öffentlichen Grunds. Der Leitfaden ist in Zusammenarbeit mit den Gastroverbänden entstanden und hat sich in der Praxis bewährt. Angesichts der über 600 Boulevardcafés, die in der Stadt erfolgreich betrieben werden, ist es offenkundig, dass der Leitfaden die unternehmerische Freiheit der Gastrobetriebe nicht behindert.

Im Februar 2015 soll der überarbeitete Leitfaden veröffentlicht werden. Ziel der Überarbeitung war keine inhaltliche Änderung, sondern die Berücksichtigung der aktuellen Bewilligungspraxis. Das Bundesgericht entschied 2008, dass es für den Betrieb einer Aussengastwirtschaft auf öffentlichem Grund nicht nur einer Polizeibewilligung für die Benützung des öffentlichen Grundes, sondern auch einer Baubewilligung bedarf. Dieser Aspekt wurde bisher auf einem separaten Einlageblatt erläutert und ist nun in den Leitfaden integriert worden. Im Rahmen der Überarbeitung wurden zudem Begriffe geklärt, Redundanzen eliminiert und eine vereinfachte Darstellung für den Bewilligungsprozess erarbeitet.

Der überarbeitete Leitfaden wurde den Gastronomieverbänden zur Vernehmlassung geschickt und stiess dabei auf Zustimmung.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2008/000061 | 23.01.2008<br>06.02.2008 | SK Verkehr<br>Baulinienrevisionen, Information betroffener Grundeigentümerschaften |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er bei Baulinienrevisionen, welche mehrere GrundeigentümerInnen in ihrem Eigentum stark beeinträchtigen oder ein ganzes Gebiet umgestalten, neu entwickeln oder reparieren sollen, die betroffenen GrundeigentümerInnen vor Abschluss der Kommissionsberatung über die Pläne informieren kann.*

Das Tiefbauamt hat eine Wegleitung erstellt, die die Kriterien und das Vorgehen für eine Information der Privaten im Sinne des Postulats definiert. Die Einführung der neuen Informationspraxis erfolgt per Frühjahr 2015.

Es ist zudem zu erwarten, dass im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes Neuerungen bezüglich der Mitwirkung von Privaten bei Baulinienfestsetzungen beschlossen werden. Die Einführung eines kantonal vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahrens würde die vorstehend erwähnte Wegleitung bzw. Informationspraxis des Tiefbauamts zu gegebener Zeit ersetzen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2008/000062 | 23.01.2008<br>26.05.2010 | Seidler Christine und Traber Christian<br>Arten- und Lebensraumförderung, Konzept |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein umfassendes Konzept vorgelegt werden kann, welches Arten- und Lebensraumförderung als übergeordnetes Ziel verfolgt und klare Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der baulichen Verdichtung der Stadtentwicklung festsetzt. Die Handlungsfelder sollen Kernschutzgebiete, Vernetzung der Biotoptypen, ökologische Ausgleichflächen und Artenförderung abdecken.*

2013 konnte Grün Stadt Zürich das umfassende Konzept mit dem Titel «Konzept Arten- und Lebensraumförderung» abschliessen. In vier Handlungsfeldern – 1. Kerngebiete (Schutzgebiete), 2. Ökologischer Ausgleich, 3. Vernetzung, 4. Artenförderung – werden die übergeordneten Ziele zur Förderung der Biodiversität hergeleitet, dargelegt und die Instrumente zur Umsetzung benannt. Für jedes Handlungsfeld sind die rechtlichen Grundlagen, die Ziele, die Ist-Situation sowie der jeweilige Handlungsbedarf detailliert dargestellt. Das Konzept ist öffentlich und kann bei Grün Stadt Zürich eingesehen werden.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2008/000063 | 23.01.2008<br>23.06.2010 | Käppeli Hans Jörg und Elmer Lück Annemarie<br>Fronwaldstrasse, Erstellen einer Überführung über die Bahnlinie |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine provisorische Überführung der Fronwaldstrasse über die Bahnlinie erstellt werden, damit eine Buslinie von der Glaubtenstrasse direkt in das Quartier nördlich der Bahn geführt werden kann. Die Brücke soll nur für Fussgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr zugänglich sein.*

Die Vorbereitungsarbeiten zur Machbarkeitsstudie Tram Affoltern wurden gestartet. Laut Gesamtverkehrskonzept Affoltern ist keine Busverbindung von der Glaubtenstrasse Richtung Unteraffoltern vorgesehen, wenn das Tram Affoltern gebaut wird. Die Erschliessung soll analog der heutigen Lösung über das Quartierzentrum von Affoltern erfolgen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2008/000078 | 30.01.2008<br>26.05.2010 | von Matt Hans Urs und Wyler Rebekka<br>Agnes-Robmann-Weg, Ausbau für den Veloverkehr |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Agnes Robmann-Weg in Zürich-Wiedikon im Abschnitt zwischen Borweg und Einmündung Binzstrasse für den Veloverkehr ausgebaut und geöffnet werden kann.*

Es ist geplant, den Agnes-Robmann-Weg im genannten Abschnitt wie im Postulat angeregt zu verbreitern und für den Veloverkehr zu öffnen (erwartete Realisierung 2017/18).

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2008/000109 | 05.03.2008<br>26.03.2008 | Jäger Alexander<br>Kehrichtheizkraftwerk (KHKW) Josefstrasse, Weiterbetrieb nach 2020 |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen Szenarien zu entwickeln, nach denen das KHKW Josefstrasse auch nach 2020 zum Zweck der Energieerzeugung für das Fernwärmenetz weiter betrieben werden kann, bis die Einspeisung von erneuerbarer Energie sichergestellt ist. Die Szenarien sollten den weitest möglichen Transport des Abfalls auf der Schiene und die erfolgte Ausschöpfung aller Alternativen zur Einspeisung erneuerbarer Energien enthalten.*

Im Rahmen des Projekts «Wärmeversorgung Zürich West nach 2020» wurden die Entscheidungsgrundlagen im Jahre 2014 so weit vorbereitet, dass dem Gemeinderat ein Projektierungskredit für den Bau einer Verbindungsleitung zwischen den Fernwärmegebieten Zürich-Nord und Zürich-West beantragt werden konnte.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung                               |
|--------------------|----------------------------|--|
| POS<br>2008/000300 | 25.06.2008<br>27.08.2008   | Knauss Markus und Leupi Daniel<br>Westtangente, Umsetzung flankierender Massnahmen |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur Westtangente in den folgenden Streckenabschnitten Verbesserungen für die Velofahrenden erreicht werden können. Dies ohne Beeinträchtigung der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern:*

- Badenerstrasse/Seebahnstrasse stadteinwärts
- Hohlstrasse/Seebahnstrasse stadteinwärts
- Hardstrasse: Zu- und Wegfahrt zu und von den neuen, separaten Velowegen auf der Hardbrücke und Führung bis Albisriederplatz
- Schimmelstrasse
- Übergang Zurlindenstrasse–Sihlhölzli-Anlage(–Hertersteig).

Badener-/Seebahnstrasse: Das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr haben 2012 Möglichkeiten zur Verbesserung geprüft. Der Bericht liegt vor. 2013 hat man auf Grund der Optimierungsmassnahmen am Bullingerplatz auf eine Umsetzung verzichtet. 2014 wurde die Umsetzung möglicher Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton geprüft. Die Zustimmung des Kantons steht noch aus.

Hohl-/Seebahnstrasse: Ein Vorfahrstreifen für den geradeaus stadteinwärts fahrenden Veloverkehr wird im Rahmen der definitiven Erstellung des Knotens nochmals geprüft. Dieses Vorhaben ist jedoch weiterhin durch ein laufendes Enteignungsverfahren blockiert.

Hardstrasse: Der Abschnitt Albisriederplatz bis Bullingerstrasse wurde 2005/06 neu gebaut. Auf Velomassnahmen wurde zugunsten von ÖV-Massnahmen verzichtet. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten 2011 konnten teilweise nachträglich Velostreifen markiert werden. Zwischen Bullingerstrasse und Hardplatz konnten im Rahmen der flankierenden Massnahmen teilweise Velomassnahmen realisiert werden. Die Zu- und Wegfahrten auf die Fuss-/Radwege auf der Hardbrücke werden mit dem Tram Hardbrücke optimiert, weitergehende Massnahmen auf der Strecke sind frühestens im Rahmen des Trams Rosengarten geplant.

Schimmelstrasse: Mit den FLAMA West konnten keine Velomassnahmen umgesetzt werden.

Übergang Zurlindenstrasse: Im Rahmen der Vorstudie zum Projekt Manessestrasse sind am Knoten Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die Umsetzung ist für 2016/17 geplant.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2008/000396 | 03.09.2008<br>02.06.2010 | Mariani Mario und Schönbächler Robert<br>Wipkingerplatz, Aufwertung |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Wipkingerplatz im Zusammenhang mit den gleichzeitig anstehenden Instandsetzungs- und Ausbaurbeiten der Hardbrücke zwischen Hardplatz und Wipkingerplatz, mit städtebaulichen Massnahmen und mittels einer neuen Verkehrsführung – unter Berücksichtigung einer Radwegverbindung Röschibachplatz–Röschibachstrasse–Wipkingerplatz in beide Richtungen – nachhaltig aufgewertet werden kann.*

Die Aufwertung des Wipkingerplatzes wurde von einem Projektteam aus Architekten und Verkehrsplanern detailliert untersucht. Das Aufwertungspotential wird massgeblich von der künftigen Verkehrsführung beim Portal des geplanten Rosengartentunnels bestimmt. Im Zusammenhang mit dem Ersatz der Tramgleise wurden 2012 Instandsetzungsarbeiten am Wipkingerplatz ausgeführt. Dabei wurden die Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet, Velomassnahmen umgesetzt und auf Wunsch des Quartiervereins die Fussgängerunterführung aufgehoben.

Angesichts der hohen Kosten einer Neugestaltung und der betrieblichen Komplexität muss die Neugestaltung des Platzes aufgeschoben werden, bis die künftige Situation mit dem geplanten Rosengartentunnel geklärt ist.

Die Radwegverbindung Röschibachstrasse–Wipkingerplatz wurde 2014 mit einem gemeinsamen Fuss- und Radweg realisiert. Mit provisorischen Massnahmen konnte auch die Querung der Hönggerstrasse umgesetzt werden. Die definitive Ausführung der Querung erfolgt zusammen mit der anstehenden Sanierung der Hönggerstrasse.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000030 | 21.01.2009<br>04.02.2009 | Stähli-Barth Peter, Sidler Bruno und 17 Mitunterzeichnende<br>Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon dafür gesorgt werden kann, dass nach der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd und der damit zusammenhängenden Entlastung der Hofwiesenstrasse vom Durchgangsverkehr (zwischen Ohmstrasse und Schulstrasse) nicht das Zentrum Oerlikon und die Franklinstrasse verkehrsmässig stärker belastet werden.*

Mit der Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd wurde die Hofwiesenstrasse im Bereich Ohm- bis Schulstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Vorgängig wurde die neue Verkehrsführung geprüft und aufgezeigt, dass der Verkehrsfluss an den peripheren Knoten gesteuert werden muss. Vor den Bauarbeiten zur Neugestaltung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd wurde im Juni 2013 die Verkehrsbelastung im Umfeld des zu sperrenden Strassenstücks analysiert. Voraussichtlich im Jahr 2015 soll im Rahmen einer Nachher-Untersuchung festgestellt werden, wie sich die Sperrung der Hofwiesenstrasse auf das umliegende Strassennetz auswirkt.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2009/000031 | 21.01.2009<br>04.02.2009   | Sidler Bruno, Stähli-Barth Peter und 17 Mitunterzeichnende<br>Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, attraktives Erscheinungsbild |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon sichergestellt werden kann, dass die Option für eine spätere Verlegung des Eingangs in das Parkhaus Swissôtel/Neumarkt nicht durch weitere Bauten und Planungen verunmöglicht wird.*

Die heutige Zu- und Ausfahrt ins Parkhaus Swissôtel/Neumarkt befindet sich in der Nansenstrasse, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Marktplatz. Die Rampe erschliesst die Parkplätze und dient auch der Anlieferung des «Swissôtel», muss daher für Lastwagen befahrbar sein und eine Mindesthöhe von 4,20 Meter aufweisen. Alternative Lösungsansätze für die Parkhauserschliessung wurden 2006 in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Insgesamt wurden sechs Varianten untersucht, mit einer Rampe in die Hofwiesenstrasse, in die Schulstrasse oder weiter östlich in die Nansenstrasse. Neuere Planungen wie die Testplanung aus dem Jahr 2012 zur Überbauung des SBB-Areals beim Bahnhof Oerlikon haben aufgezeigt, dass eine Erschliessungsrampe in der Hofwiesenstrasse nicht umsetzbar ist. Hier verhindern die Tramgleise, die übrige Verkehrsinfrastruktur für den Velo- und Fussverkehr, die Vorfahrt zum Bahnhof und der bestehende unterirdische Zugang zum Neumarkt eine weitere Zufahrtsrampe. Ausgehend von der Studie aus dem Jahr 2006 verbleiben somit als mögliche alternative Standorte die Schulstrasse im Abschnitt Nansen- bis Franklinstrasse und die Nansenstrasse im Abschnitt Ohm- bis Schaffhauserstrasse. Diese Standorte werden durch die Planungen am Bahnhof Oerlikon nicht tangiert und bleiben als Optionen für eine künftige Erschliessung des Parkhauses Swissôtel/Neumarkt erhalten.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000118 | 01.04.2009<br>10.11.2010 | Reimann Beatrice und Ammann Andreas<br>Künftige Tiefbauprojekte, Verzicht auf das Konzept der Längsparkierung auf dem Trottoir |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei allen zukünftigen Tiefbauprojekten nur Parkierungskonzepte realisiert werden können, die auch für Menschen mit Behinderung kein Risiko darstellen. Insbesondere soll auf die Trottoirparkierung verzichtet werden.*

Die Arbeitsgruppe behindertengerechtes Bauen hat im Rahmen des Teilprojekts Trottoirparkieren unter Einbezug der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen eine Lösung für eine behindertengerechte Parkierung auf Trottoirniveau entwickelt. Es wäre nicht angemessen, auf die Trottoirparkierung gänzlich zu verzichten.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2010/000028 | 16.09.2009<br>13.01.2010 | Käppeli Hans Jörg und Odermatt André<br>Lückenlose Wegführung auf dem Velonetz um den Bahnhof Oerlikon |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, mit dem Ziel durch bauliche Massnahmen das Velonetz um den Bahnhof Oerlikon lückenlos mit durchgehender Wegführung, so wie im Entwicklungsrichtplan und städtischem Richtplan vorgesehen, anforderungsgerecht umzusetzen. Die Realisierung ist etappenweise mit der Umsetzung der einzelnen Projektteile rund um den Bahnhof Oerlikon vorzusehen.*

Im «Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon» sind die übergeordneten Netzüberlegungen für den Bahnhof Oerlikon und Umfeld enthalten. Neben den Veloachsen sind auch die Standorte für Veloabstellanlagen bezeichnet. Konkrete Projekte, die diese Vorgaben berücksichtigen, sind in Planung, zum Beispiel der Max-Frisch-Platz oder die Unterführung Schaffhauserstrasse. Einige Projekte sind bereits in Umsetzung, wie der Bahnhofplatz Süd, die Velostation Ost oder die Quartierverbindung.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000425 | 23.09.2009<br>08.06.2011 | SVP-Fraktion<br>Sicherstellung der verfügbaren Anzahl Parkplätze gemäss Stand 1990 |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird um Prüfung der Frage gebeten, auf welche Weise sichergestellt wird, dass die besucher- und kundenorientierten Parkplätze auch tatsächlich auf dem Stand von 1990 bleiben und für den bestimmungsgemässen Gebrauch stets zur Verfügung stehen.*

Das Tiefbauamt hat mit dem Bericht «Der Historische Kompromiss von 1996, Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung» vom Oktober 2009 ausführlich dargelegt, wie sichergestellt wird, dass die Zahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der City und den citynahen Gebieten auf dem Stand von 1990 bleibt. Jährlich wird eine Bilanz der besucher- und kundenorientierten Parkplätze, differenziert nach Strassenparkplätzen und Abstellplätzen in Parkhäusern sowie nach City und citynahen Gebieten, erstellt und publiziert (vgl. dazu, wie auch zum oben erwähnten Bericht: [www.stadtzuerich.ch/parkplatzkompromiss](http://www.stadtzuerich.ch/parkplatzkompromiss)). Am 8. Juni 2011 nahm der Gemeinderat zustimmend Kenntnis vom Bericht «Parkierungskonzept (Historischer Kompromiss): Bericht der GPK über die Abklärungen betreffend Umsetzung des sogenannten «Historischen Kompromisses»», den die Geschäftsprüfungskommission des Gemeinderats am 6. Juni 2011 veröffentlicht hat. Der Bericht bestätigt, dass der Stadtrat den Parkplatzkompromiss korrekt umsetzt, und formuliert verschiedene Empfehlungen, u. a. zum Umgang mit baustellenbedingt aufgehobenen Parkplätzen. Am 12. Juni 2013 hat der Stadtrat zusammenfassend dargelegt (STRB Nr. 518/2013), wie die Empfehlungen der Geschäftsprüfungskommission umgesetzt werden. Dabei stützt er sich auf den vom Tiefbauamt erarbeiteten Bericht «Der Historische Parkplatzkompromiss, Kurzbericht zu den Empfehlungen der GPK und zum Stand der Umsetzung» vom 17. April 2013, der dem STRB Nr. 518/2013 beiliegt. Demgemäss wird bei jedem entsprechenden Strassenprojekt geprüft, ob es Alternativen zur temporären Aufhebung gibt, oder es werden bei längerfristigen Aufhebungen wenn möglich teilweise Ersatzparkplätze zur Verfügung gestellt. Hingegen sind bei privaten Projekten, die zu temporären Aufhebungen führen, keine Ersatzmassnahmen geplant, da dies zu einer unerwünschten Verteuerung von privaten Bauvorhaben führen würde.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung                         |
|--------------------|----------------------------|--|
| POS<br>2011/000066 | 18.11.2009<br>09.03.2011   | Nagel Ueli und Leupi Daniel<br>Rechtlicher Schutz der Bäume und Baumbestände |

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung für den rechtlichen Schutz der Bäume und Baumbestände in der Stadt Zürich zu unterbreiten, welche eine Regelung umfasst, die mindestens dem Standard der anderen grossen Städte in der Schweiz entspricht. Dazu gehört auch die Begrenzung von Unterbauungen in Grün- und Freiräumen und eine nachhaltige Strategie bei baulichen Verdichtungen, insb. im Zusammenhang mit Grenzabständen.*

Die aufgrund des Mitwirkungsverfahrens überarbeitete Revisionsvorlage zur kommunalen Bau- und Zonenordnung hat der Stadtrat am 29. Oktober 2014 dem Gemeinderat zur Beratung und Festsetzung überwiesen. Inhalt dieser Teilrevision ist u. a. die Einführung von Baumschutzgebieten. Damit soll in ausgewählten Gebieten der Schutz bestehender, stadtbildprägender Bäume verbessert werden. Ziel der Baumschutzgebiete und der dazugehörigen Vorschriften ist es, die wichtigsten charakteristischen Baumstrukturen der Stadt Zürich zu erhalten. Mit der Einführung des neuen Artikels 11a in der Bauordnung wird in den Baumschutzgebieten das Fällen von Bäumen mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm bewilligungspflichtig. Auch Eingriffe im Kronenbereich oder am Wurzelwerk, die sich wie eine Beseitigung auswirken oder eine solche notwendig machen, bedürfen einer Bewilligung. Wenn solche Bäume natürlich absterben, sind sie zu ersetzen.

Neben den Baumschutzgebieten dienen weitere Instrumente und Verfahren (Leitbilder, Baubewilligungsverfahren, Einzelbaumschutz oder Unterschutzstellungen, Inventare) dem Erhalt und der Entwicklung des Baumbestands in der Stadt. Auch eine sog. Unterbauungsziffer wäre zielführend. Diese definiert in Analogie zur oberirdisch geltenden Freiflächenziffer den Anteil der Grundstücksfläche, der unterbaut werden darf. Dafür müsste allerdings das PBG angepasst werden. Der Stadtrat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine entsprechende Revision des PBG ein.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2009/000580 | 02.12.2009<br>16.12.2009 | Käppeli Hans Jörg und Katumba Andrew<br>Schmiede Wiedikon, Realisierung einer hohen Einstiegskante für Bus und Tram |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Umsetzung der Umgestaltung Schmiede Wiedikon, je Fahrtrichtung mindestens auf der Länge eines Tramzuges (43 m) eine hohe Einstiegskante «Kombibord» für Bus und Tram realisiert werden kann.*

Die Haltestelle Schmiede Wiedikon wurde im Jahr 2011 neu gestaltet und mit sogenannten «Kissen» ausgerüstet. Der Bau einer hohen Einstiegskante für Bus und Tram («Kombibord») wurde im Rahmen des Variantenstudiums für die neue Haltestelle geprüft, aber verworfen. Mit Beschluss vom 16. Dezember 2009 hat der Gemeinderat die Ausgaben für die Neugestaltung der Haltestelle Schmiede Wiedikon bewilligt. In der Volksabstimmung vom 13. Juni 2010 wurde das Projekt klar angenommen.

Postulate verpflichten den Stadtrat gemäss Art. 93 GesCh GR dazu, eine Massnahme zu prüfen. Die Prüfung ist erfolgt, und die Antwort liegt vor. Das Postulat ist demnach abzuschreiben.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2009/000598 | 11.12.2009<br>29.02.2012 | Traber Christian und Leupi Daniel<br>Erstellung einer Verbindung zwischen Sihlpromenade und Lessingstrasse |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine direkte Verbindung zwischen der Sihlpromenade und der Lessingstrasse erstellt werden kann, damit die Verkehrsachse Utobrücke/Bederstrasse nicht mehr überquert werden muss.*

Das Tiefbauamt hat 2012/2013 eine Machbarkeitsstudie für eine niveaufreie Querung der Bederstrasse durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass der Bau einer Unterführung derzeit nicht weiterverfolgt werden soll:

- Eine Stegvariante im Flussraum (wie beispielsweise bei der nachfolgenden Unterführung Giesshübelbrücke) an diesem Ort wird vom AWEL aus Gründen des Hochwasserschutzes abgelehnt. Wenn die kantonalen Massnahmen zum Hochwasserschutz in der Sihl umgesetzt sind («Entlastungstollen» und «Anpassungen Etzel-Stauwehr»), kann aufgrund der reduzierten Hochwassermengen die Variante Steg nochmals geprüft werden (Zeithorizont: 8–15 Jahre).
- Eine Tunnelösung hinter den Widerlagern der Brücke wäre sehr kostspielig. Diese Variante überzeugt auch wegen der verwinkelten Führung und engen Dimensionierung als Folge der bestehenden Bebauungsstruktur nicht.

Das Anliegen des Postulats kann demnach gegenwärtig nicht umgesetzt werden. Aufgrund der Resultate der Machbarkeitsstudie hat das Tiefbauamt aber eine Vorstudie für eine Verbesserung der oberirdischen Querung ausgelöst.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2010/000063 | 27.01.2010<br>06.06.2012 | Seidler Christine und Nagel Ueli<br>Erhaltung von Brachflächen für eine zeitlich beschränkte Zwischennutzung für Kultur, Gesellschaft und Natur |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen der zu erwartenden Verdichtung in der Stadt- und Raumentwicklung brachliegende Flächen bewusst und rasch der grünurbanen Intervention als Zwischennutzung in Form interkultureller Gärten oder Kulturräume zugeführt werden können.*

Der Stadtrat unterstützt die Zwischennutzung von Baubrachten, und die Dienstabteilungen evaluieren die Möglichkeiten laufend. Nach den erfolgreichen Zwischennutzungen in Seebach («Seebrache») und auf der Kronenwiese in Wipkingen stellt die Stadt ab 2015 mit dem über 2 ha grossen Guggachareal an der Hofwiesenstrasse wiederum eine attraktive Brachfläche zur temporären Nutzung für rund vier bis fünf Jahre zur Verfügung. Auch die für ein Schulhaus reservierte Fläche beim Pfingstweidpark steht bis zum Baubeginn für eine quartierbezogene Zwischennutzung zur Verfügung.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000233 | 03.02.2010<br>06.06.2012 | Cerliani Pierino und Nagel Ueli<br>Ökologische Vernetzung, Schaffung einer rechtlichen Grundlage |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird beauftragt, entsprechend dem Regionalen Richtplan kommunale Richtplan-Festlegungen zu treffen und dem Gemeinderat für den rechtlichen Schutz der ökologischen Vernetzung in der Stadt Zürich eine Verordnung im Rahmen des Baureglements zu unterbreiten.*

Die Vernetzungskorridore konnten im Regionalen Richtplan, der zurzeit in Revision ist, aktualisiert und ergänzt werden. Diese Revision ist noch nicht in Kraft, entspricht aber der Stossrichtung des Postulats. Mit der Teilrevision der BZO hat die Stadt angekündigt, einen kommunalen Siedlungsrichtplan zu erarbeiten. Dabei geht es um die Konkretisierung von Verdichtungsgebieten. Die regionalen Vernetzungskorridore werden dabei ebenfalls berücksichtigt. Der erste Teil des Postulats ist somit in Erarbeitung.

Die eigentümergebundene Festsetzung von Vernetzungskorridoren im Rahmen des Baureglements erfordert eine klare gesetzliche Grundlage, die das PBG weiterhin nicht bietet. Der Stadtrat würde eine entsprechende Revision des PBG befürworten, aber angesichts des Schicksals der diversen Revisionsversuche in der Vergangenheit hat der Stadtrat wenig Hoffnung, innert nützlicher Frist zum Ziel zu gelangen. Unter diesen Voraussetzungen ist der zweite Teil des Postulats auf absehbare Zeit nicht erfüllbar.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2010/000321 | 14.07.2010<br>26.09.2012 | Nagel Ueli und Probst Matthias<br>Schaffung einer Internet-Plattform für Velofahrende in der Stadt Zürich |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er rasch eine Internet-Plattform (Website mit interaktiver Karte) schaffen kann, auf der Verkehrsteilnehmende kritische und gefährliche Stellen im städtischen Verkehrsnetz und Verbesserungsvorschläge festhalten können und die Verwaltung geplante und umgesetzte Massnahmen dokumentieren kann.*

Mit «Züri wie neu» wurde eine Plattform geschaffen, mit der Mängel und Schäden an der städtischen Infrastruktur gemeldet werden können. Die Plattform wird rege genutzt, und ein Ausbau auf weitere Themengebiete wird zurzeit geprüft.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000404 | 08.09.2010<br>07.11.2012 | Schönbächler Marcel und Mariani Mario<br>Schütze-Areal, Umgestaltung in eine kinder- und familienfreundliche Parkanlage |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, um das Schütze-Areal im Industriequartier nebst dem Bau des Schulhauses und der Quartierinfrastruktur (insb. Bibliothek und Quartierzentrum) in eine kinder- und familienfreundliche Parkanlage nachhaltig umzugestalten. Diese neue Platzgestaltung soll sich dabei an der unlängst umgestalteten Josefswiese ausrichten.*

Mit Beschluss Nr. 1354 vom 24. Oktober 2012 bewilligte der Stadtrat einen Projektierungskredit zur Durchführung der Wettbewerbsverfahren für den Umbau der Schulanlage Heinrichstrasse, die Erstellung einer Turnhalle mit Quartierhaus und Bibliothek sowie einen Quartierpark. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts mit Kostenvoranschlag wurde der Projektierungskredit vom Gemeinderat am 3. Juli 2013 (GR-Nr. 2012/377) erhöht. Der Projektwettbewerb für die Hochbauten wurde im Mai 2013 abgeschlossen. Der Auftrag für die Erarbeitung eines Projekts für den Quartierpark wurde aufgrund eines Planerwahlverfahrens vergeben. Das Projekt wurde 2014 in einem Mitwirkungsprozess mit der Quartierbevölkerung entwickelt. Das Gesamtprojekt (Hochbauten und Quartierpark) steht kurz vor dem Abschluss, der Ausgabenbeschluss soll dem Gemeinderat im ersten Semester 2015 beantragt werden.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2010/000457 | 03.11.2010<br>17.11.2010 | Tuena Mauro und Wohler Bruno<br>Bauschänzli, Verzicht auf die Pflanzung einer zusätzlichen Baumreihe |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die von Grün Stadt Zürich angekündigte Bepflanzung einer zusätzlichen Baumreihe auf dem Bauschänzli verzichtet werden kann.*

Als eines der letzten Relikte der barocken Stadtbefestigung ist das Bauschänzli von grosser historischer Bedeutung. Die Anlage wird seit 1907 als Gartenwirtschaft genutzt, und die bestehenden Bäume sind für die Gartenwirtschaft nicht wegzudenken. Neueren Datums sind das Oktoberfest und der Circus Conelli. Für diese Veranstaltungen sind die Bäume eher ein Störfaktor.

Die umstrittene zweite Baumreihe könnte den historischen Charakter der Anlage wieder verstärken. Dennoch wurde bei der Sanierung der Anlage im Jahr 2006 auf die zweite Baumreihe verzichtet. Es wurde entschieden, mit der Pflanzung der zweiten Baumreihe so lange zuzuwarten, als der Vertrag mit der Fred Tschanz AG läuft und der Circus Conelli auf dem Bauschänzli gastiert.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2010/000458 | 03.11.2010<br>07.11.2012   | Mariani Mario und Schönbächler Marcel<br>Stadtbahn Limmattal, Verknüpfung mit dem Stadtzürcher Tramnetz |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadtbahn Limmattal bei den weiteren Planungsschritten in Zusammenarbeit mit dem ZVV und Kanton mit dem Stadtzürcher Tramnetz benutzerfreundlich verknüpft werden kann. Insbesondere ist eine neue Geleiseunterquerung beim Bahnhof Altstetten zu prüfen. Damit soll sichergestellt werden, dass sowohl die Stadtbahn Limmattal möglichst attraktiv für die Nutzer gestaltet wird wie auch der Betrieb auf dem VBZ-Netz optimiert werden kann.*

Die Limmattalbahn (LTB) ist ein Projekt der Kantone Zürich und Aargau und ist ab 2017 zur Realisierung vorgesehen. Gemäss kantonalem Richtplan liegt die Endhaltestelle der LTB beim Bahnhof Altstetten. Die Verknüpfung der LTB mit der Tramlinie 4 beim Vulkanplatz wurde im Rahmen des «Dialogs Altstetten» erneut geprüft und verworfen. Die sehr hohen Kosten würden den geringen Nutzen nicht rechtfertigen. Zudem ist fraglich, ob eine Geleiseunterquerung überhaupt bewilligbar wäre, weil der sensible Grundwasserleiter tangiert würde.

Die Renaissance der Tramlinie 1 ist im regionalen Richtplan als langfristiges Vorhaben eingetragen. Eine Verknüpfung der Linie 1 mit der LTB wurde in der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «Züri-Linie 2030» geprüft und aus folgenden Gründen verworfen: Die Netzwirkungen einer Durchbindung im Raum Hauptbahnhof (z. B. mit Linie 6) sind grösser als eine Durchbindung beim Bahnhof Altstetten mit der LTB. Zudem steht diese Linienführung vom Hauptbahnhof bis nach Schlieren in ungewollter Konkurrenz zur S-Bahn. Sehr negativ würde sich eine Durchbindung auf beiden Seiten des Hauptbahnhofs auswirken, weil dies zu einer sehr langen Linie mit entsprechender Störungsanfälligkeit führen würde. Zudem besteht höhere Flexibilität mit der Angebotsgestaltung im Limmattal, wenn die LTB nicht mit einer städtischen Tramlinie verknüpft wird. Die Fahrplananforderungen der LTB, namentlich die Abstimmung auf den S-Bahn-Takt und die Anschlussausrichtung beim Bahnhof Dietikon, vertragen sich schlecht mit dem städtischen System und würden erhöhte Anforderungen an die Pünktlichkeit stellen.

Mit der geplanten Verlängerung der Tramlinie 2 in der Badenerstrasse bis Schlieren wird eine grössere Nachfrage generiert als auf der Achse Hohlstrasse-Hauptbahnhof. Die Umsteigewege beim Bahnhof Altstetten sind kurz und sicher und mit dem Ausbau der zentralen Personenunterführung beim Bahnhof auch komfortabel. Zudem kann durch die überlappende Linienführung von Tram 2 und LTB an einer der gemeinsamen Haltestellen umgestiegen werden.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2010/000489 | 24.11.2010<br>03.10.2012 | Kälin Simon<br>ZVV, Aufrechterhaltung eines Fahrplanangebots nach Sihlbrugg Station |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, sich bei den SBB und beim ZVV dafür einzusetzen, dass Sihlbrugg Station auch nach Dezember 2012 mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden kann. Als ökologisch optimale Variante soll prioritär die Fortführung der Bahnverbindung angestrebt werden.*

Der nördliche Teil des Sihlwalds ist durch die SZU-Station Sihlwald (S-Bahn Nr. 4) und durch die Station Langnau am Albis, Albispashöhe (Postautolinie 240 via Thalwil, Hausen am Albis oder Langnau-Gattikon) täglich jeweils einmal stündlich ab Zürich mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.

Der südliche Sihlwaldteil ist seit der Schliessung der Station Sihlbrugg (Dez. 2012) nicht mehr durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Sihlwald ist deshalb von der Innerschweiz her nicht mehr direkt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Indirekt ist der Sihlwald von der Innerschweiz her via Thalwil oder Hausen am Albis erreichbar.

Während der Jahre 2013 und 2014 wurde auf Anregung der Gemeinde Horgen und der Stiftung Wildnispark Zürich ein Bus-Pilotbetrieb (Nr. 135) eingeführt. Der Bus fuhr jeweils vom 21. März bis Ende Oktober an den Wochenenden. Die Linie 135 bediente die Stationen Sihlwald, Sihlbrugg alter Bahnhof, Baar Pfaffentobel, Baar Bahnhof und retour. Finanziert wurde der Pilotbetrieb gemeinsam durch die Gemeinde Horgen, die Stiftung Wildnispark Zürich (Jahr 2013) und den ZVV (Jahr 2014). Leider waren die Fahrgastzahlen so gering, dass der zweijährige Pilotbetrieb nicht verlängert werden konnte. Die Fahrplanverantwortlichen der Region Zimmerberg-Sihlthal brachten im Herbst 2014 eine neue Idee ins Gespräch: die Verlängerung der Kleinbuslinie 137 von Horgen Bahnhof via Sihlwald (bestehend) bis nach Sihlbrugg alter Bahnhof (neu). Diese kostengünstige Variante wird im Jahr 2015 vom 21. März bis Ende Oktober an Mittwochnachmittagen sowie an den Wochenenden umgesetzt. Die Finanzierung der Zusatzkosten übernimmt die Gemeinde Horgen. Die Stiftung Wildnispark Zürich ist mit der neuen Lösung zufrieden. Dank der Linienverlängerung beim Kleinbus 137 bleibt das attraktive Wandergebiet im südlichen Sihlwaldteil für Erholungssuchende und für Wanderer mit öffentlichem Verkehr erschlossen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000006 | 12.01.2011<br>07.11.2012 | Trevisan Guido und Bernhard Irene<br>Nutzung des Schlittelwegs vom Triemli bis Bahnhof Uetliberg für Velofahrende während der schneefreien Zeit |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob während der schneefreien Zeit der Schlittelweg vom Triemli bis Bahnhof Zürich Uetliberg für Velofahrende durchgängig bergaufwärts befahrbar gemacht werden kann.*

Die angeregte Signalisation ist möglich und sollte im Frühjahr 2015 erfolgen können.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2011/000046 | 02.02.2011<br>07.11.2012   | Bergmaier Guido und Scheck Roland<br>Tiefbauamt, Ausführung der Baukosten bei allen öffentlichen Planaufgaben<br>sowie den Baustellen-Infos |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Tiefbauwesen bei allen öffentlichen Planaufgaben sowie bei den Baustelleninfos für die Bevölkerung Angaben zu den Baukosten, aufgeteilt in den «Werterhalt» und für «Neu- und Ausbauten», aufgeführt werden können.*

Das Verfahren für Strassenbauprojekte richtet sich nach dem Strassengesetz (StrG; 722.1). Demgemäss werden Projekte vor der Kreditbewilligung zunächst der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet. Die Mitwirkung der Bevölkerung nach § 13 StrG erfolgt entweder im Rahmen einer Orientierungsversammlung unmittelbar und mündlich oder durch öffentliche Planaufgabe mit der Möglichkeit, Projektänderungsbegehren oder Einwendungen während einer Auflagefrist von dreissig Tagen schriftlich einzureichen. Damit sich die Bevölkerung ein Bild vom Ausmass und von den Auswirkungen des Vorhabens machen kann, wird das Projekt nachvollziehbar dargestellt und i. d. R. eine Kostenschätzung bekanntgegeben. Die geschätzten Kosten werden dabei gesamthaft ausgewiesen und nicht aufgeteilt in gebundene und neue Ausgaben. Die Auflegedokumente sind bei Planaufgaben zudem im Internet abrufbar.

Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 StrG können Direktbetroffene zur Wahrung ihrer Interessen mittels Einsprache eine rechtliche Überprüfung von Strassenbauprojekten verlangen. Baustellen-Infos informieren Anwohnende und Gewerbetreibende während der Bauphase über den geplanten Bauablauf und allfällige Behinderungen, Einschränkungen oder Verkehrsumleitungen. Auf Baustellentafeln und -blachen wird seit Mitte 2014 zudem der bewilligte Gesamtkredit aufgeführt.

Damit die Bevölkerung die demokratischen Mitwirkungsrechte ausüben kann, werden die geschätzten Kosten im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StrG bekanntgegeben, sofern sie in diesem frühen Stadium hinreichend bekannt sind.

Sämtliche Stadtratsbeschlüsse, mit denen Ausgaben für Strassenbauprojekte bewilligt werden, sind öffentlich und werden im Internet publiziert (<https://www.stadt-zuerich.ch/strb>). In diesen Kreditbeschlüssen erfolgt für jedes Strassenbauprojekt eine Aufteilung in neue und gebundene Ausgaben, sofern solche vorliegen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000055 | 02.03.2011<br>13.04.2011 | SP-, Grüne-, GLP-, AL- und der parlamentarischen Gruppe EVP<br>Erarbeitung Masterplan Mobilität zur Erreichung der CO2-Emissionsziele |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, einen Masterplan «Mobilität» zu erarbeiten, der aufzeigt, auf welchem Absenkpfad die anteilmässigen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft und der 1-Tonnen-CO2-Gesellschaft schrittweise über Zwischenziele alle 10 Jahre bis zum Jahr 2050 im Bereich Mobilität erreicht werden soll. Neben den theoretischen Überlegungen soll der Masterplan «Mobilität» konkrete Massnahmen beinhalten und u. a. auch aufzeigen, welche Beiträge der technologische Fortschritt und Verhaltensänderungen zur Erreichung der Ziele leisten sollen.*

Mit dem Masterplan Energie und dem Energieversorgungskonzept 2050 verfügt die Stadt Zürich über Instrumente zur Festlegung des Absenkpads im Hinblick auf die 2000-Watt-Gesellschaft und zur Umsetzung der dazu im kommunalen Handlungsbereich liegenden nötigen Massnahmen.

Im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» hat das Tiefbauamt unter Einbezug des Energiebeauftragten und des Umwelt- und Gesundheitsschutzes (UGZ) ein «Mengengerüst Mobilität» erarbeitet, das den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der Stadt Zürich heute und in Zukunft quantifiziert. Die Erarbeitung der nötigen und denkbaren Massnahmen zur Erreichung der Ziele einer 2000-Watt-Gesellschaft erfolgt in Koordination mit der Weiterentwicklung von «Stadtverkehr 2025». Im Rahmen der sogenannten «Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft» erfolgt die Integration dieser Arbeiten in allen energetisch relevanten Bereichen, indem bereichsspezifische Absenkpfade und die dazu nötigen Massnahmen in ihrer inhaltlichen und zeitlichen Ausprägung dargestellt werden. Neben dem Landverkehr wird auch der Luftverkehr mitberücksichtigt. Das Controlling der laufenden Entwicklung des Landverkehrs bezüglich Verkehrskennzahlen und Massnahmenumsetzung erfolgt in der jährlichen Berichterstattung koordiniert im Rahmen von «Stadtverkehr 2025».

Aufgrund dieser bereits laufenden Aktivitäten und angesichts der bestehenden Instrumente (Masterplan Energie, «Stadtverkehr 2025» sowie Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft) erübrigt sich ein separater Masterplan Mobilität. Die Ziele des Postulats sind unbestritten und lassen sich mit den laufenden Arbeiten erreichen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000097 | 30.03.2011<br>07.11.2012 | Trevisan Guido und Nabholz Ann-Catherine<br>Einrichtung von Veloliften oder von kostenlosen Velo-VBZ-Kurzstrecken |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob und wo in der Stadt Zürich aufgrund geographischer und erschliessungstechnischer Gegebenheiten die Einführung von sogenannten Veloliften sinnvoll wäre.*

Für die Verbesserung der Verkehrssituation für Velofahrende steht der Ausbau der Routeninfrastruktur gemäss Masterplan Velo im Vordergrund. Der Bau von Veloliften erscheint dem Stadtrat nicht sinnvoll. Dies auch angesichts der zunehmenden Verbreitung von Elektrovelos.



| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung   |
|--------------------|----------------------------|--|
| POS<br>2012/000405 | 06.04.2011<br>07.11.2012   | Aubert Marianne und Käppeli Hans Jörg<br>Haltestelle Klusplatz, benutzerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung |

*Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um die Haltestelle Klusplatz benutzerfreundlich und behindertengerecht zu gestalten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehungen deutlich zu verbessern und die Wege zu verkürzen.*

Die Verkehrsströme am Klusplatz wurden detailliert erhoben, und es wurden Varianten einer Neuorganisation der Haltestellen entwickelt. Eine behindertengerechte Anordnung der Haltestellen ausserhalb der Fahrbahnen erfordert gerade Haltekanten, was einen grossen zusätzlichen Flächenbedarf zur Folge hat. Dies würde den Abbruch bestehender Gebäude erfordern.

Eine behindertengerechte Anordnung der Haltestellen im bestehenden Strassenraum bedingt den Abbau von Fahrspuren oder die Mischung des öffentlichen Verkehrs mit dem Individualverkehr. Die Leistungsfähigkeit des bereits heute hoch belasteten Verkehrsknotens könnte mit Fahrbahnhaltestellen nicht aufrechterhalten werden. Erschwerend wirken sich in diesem Zusammenhang die grosse Anzahl von ÖV-Linien sowie die Situation der Endhaltestellen aus. Die Achse Witikonstrasse-Asylstrasse ist im Verkehrsrichtplan als überkommunale Verbindung enthalten, mit entsprechenden Anforderungen an ihre Leistungsfähigkeit.

Aufgrund der massiven Auswirkungen auf die Bebauungsstruktur und die betrieblichen Abläufe am Knoten wäre eine Neugestaltung mit sehr hohen Risiken und voraussichtlich auch sehr hohen Kosten verbunden. Die Planung für eine Neugestaltung wird aus diesen Gründen nicht weiterverfolgt.

Mit der geplanten Verknüpfung der Buslinien 31 und 34 zu einer Direktverbindung von Witikon ins Stadtzentrum wird eine Reduktion der Umsteigevorgänge am Klusplatz erwartet. Dass dann nicht mehr in jedem Fall ein Umsteigen nötig ist, kommt vor allem Menschen mit einer Behinderung zugute.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000122 | 13.04.2011<br>29.06.2011 | SP-, Grüne-, AL- und GLP-Fraktion<br>Einhaltung der Bestimmungen des Landesmantelvertrags im Bauhauptgewerbe auf städtischen Baustellen |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die Einhaltung der Bestimmungen des Landesmantelvertrags im Bauhauptgewerbe (LMV) zur Arbeitszeit (wöchentliche Höchstarbeitszeit, keine Samstagsarbeit in Folge Termindruck, Auszahlung von Minusstunden bei Arbeitsausfällen; keine nachträgliche Abänderung des Arbeitszeitkalenders) auf städtischen Baustellen kontrollieren und durchsetzen kann. Geprüft werden soll unter anderem, in welcher Form bei zeitkritischen Bauprojekten die zuständigen Projektleiter der Stadt vorgängig mit den Arbeitnehmerorganisationen Kontakt aufnehmen kann, um nach Lösungen zu suchen, die die Einhaltung des LMV sicherstellen.*

Die Ausschreibungsunterlagen wurden an den neuen Landesmantelvertrag angepasst, und die Vertragspartner werden in der Ausschreibung und im Vertrag zur Einhaltung der Arbeitsbedingungen gemäss Landesmantelvertrag des Bauhauptgewerbes verpflichtet.

Auszug aus den allg. Vertragsbedingungen des Tiefbauamts der Stadt Zürich:

«...Pflichten der Auftragnehmerin/des Auftragnehmers:

Sorgfaltspflicht

Die Auftragnehmerin/der Auftragnehmer wahrt die Interessen der Auftraggeberin nach bestem Wissen und Können und erbringt die vertraglich vereinbarten Leistungen unter Beachtung der anerkannten Regeln ihres/seines Fachgebietes.

Treuepflicht

Die Auftragnehmerin/der Auftragnehmer nimmt von Dritten, wie Unternehmen und Lieferanten, keine persönlichen Vergünstigungen entgegen. Kenntnisse aus der Auftragsbearbeitung behandelt sie/er vertraulich und verwendet sie nicht zum Nachteil der Auftraggeberin.

Vertretung der Auftraggeberin

Inhalt und Umfang der Vertretungsbefugnisse der Auftragnehmerin/des Auftragnehmers richten sich nach dem Vertrag. Wird keine besondere Regelung getroffen, gilt Folgendes:

Gegenüber Dritten, wie Behörden, Unternehmen, Lieferanten und weiteren Beauftragten, vertritt die Auftragnehmerin/der Auftragnehmer die Auftraggeberin, soweit es sich um Tätigkeiten handelt, die mit der Auftrags erledigung üblicherweise direkt zusammenhängen. Dabei bedürfen alle rechtsgeschäftlichen Erklärungen im Namen der Auftraggeberin, die terminlich oder qualitativ wesentlich sind, der ausdrücklichen und eindeutigen Genehmigung durch diese. Sämtliche mündlichen und schriftlichen Abmahnungen von Unternehmen oder Lieferanten sind durch die Auftragnehmerin/den Auftragnehmer umgehend in schriftlicher Form an die Auftraggeberin weiterzuleiten.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000123 | 13.04.2011<br>29.06.2011 | SP-, Grüne-, AL- und GLP-Fraktion<br>Einhaltung der Vorgaben und Empfehlungen des Bundes und der SUVA zum Schutz der Bauarbeiter auf städtischen Baustellen |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass Vorgaben und Empfehlungen des Bundes und der SUVA zum Schutz der Bauarbeiter bei Hitze und Kälte auf städtischen Baustellen eingehalten werden. Geprüft werden sollen die Möglichkeiten einer besseren Zusammenarbeit zwischen den für die Bauvorhaben Verantwortlichen der Stadt und den Inspektoren der SUVA. Geklärt werden soll ausserdem, ob eine Ergänzung der Ausschreibungsbestimmungen für öffentliche Aufträge rechtlich möglich und sinnvoll ist.*

Bauunternehmen haben die gesetzliche und gesamtvertragsvertragliche Pflicht zur Wahrung der Gesundheit ihrer Arbeitnehmenden. Die örtliche Bauleitung und der Gesamtprojektleiter überprüfen sporadisch aufgrund einer Checkliste die aufgeführten Punkte. Vertragspartner der Stadt werden gestützt auf § 8 Abs. 1 der Submissionsverordnung vertraglich zur Einhaltung aller geltenden Arbeitsschutzbestimmungen und Arbeitsbedingungen und somit auch zur Einhaltung der Bestimmungen zum Arbeitsschutz verpflichtet. Es liegt im eigenen Interesse der Bauunternehmer, die Arbeitsschutzbestimmungen einzuhalten, denn sie riskieren bei Verstoss gegen die Arbeitsschutzbestimmungen den Ausschluss vom Submissionsverfahren (§ 28 lit. g Submissionsverordnung) oder sogar den Widerruf eines allfälligen Zuschlags (§ 36 i. V. m. § 28 Submissionsverordnung). Die Stadt ist täglich durch die Bauleitung auf den Baustellen vertreten und kann in diesem Rahmen indirekte Kontrollen hinsichtlich der Arbeitsschutzbestimmungen durchführen. Auch die Zusammenarbeit mit der Suva ist gut. Die Kontrollen nach heutiger Praxis haben gezeigt, dass die Arbeits- und Arbeitsschutzbestimmungen auf den Baustellen der Stadt grundsätzlich eingehalten werden.

Die Suva wurde um eine Stellungnahme bezüglich der aktuellen Zusammenarbeit mit der Stadt gebeten. Sie erachtet die Zusammenarbeit als gut. Eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Stadt und Suva scheint aus heutiger Sicht nicht notwendig.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Stadt über ein gutes Instrumentarium verfügt, um auf ihren Baustellen die Vorschriften über den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmenden durchzusetzen. Zusätzliche Massnahmen erscheinen als nicht notwendig.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2011/000125 | 13.04.2011<br>21.09.2011   | Dubno Samuel und Luchsinger Martin<br>Aufhebung der Verlängerung des Zeltwegs und Aufwertung<br>des Heimplatzes im Rahmen des Kunsthaus-Neubaus |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verlängerung des Zeltwegs vor dem Eingang des bestehenden Kunsthauses im Zuge des Kunsthaus-Neubaus aufgehoben und der Heimplatz aufgewertet werden kann.*

Das im Siegerprojekt von Architekt Chipperfield vorgeschlagene Verkehrsregime «Aufhebung des Verkehrs vor dem bestehenden Kunsthaus» wurde bereits in der Vorbereitung zum Wettbewerb eingehend geprüft und als nicht realisierbar beurteilt, weil die Verlagerung der am stärksten belasteten Verkehrsbeziehung zahlreiche Probleme verursachen würde. Alle Verkehrsknoten sind chronisch überlastet, und eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs am Knoten Hirschengraben ist aufgrund zu vieler Abhängigkeiten kaum möglich. Die notwendige Koordination zwischen den Knoten Hottingerstrasse und Zeltweg kann nicht gewährleistet werden, weil Tram und Bus mit dem stark belasteten Linksabbieger des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Konflikt stehen. Der Stauraum für den MIV ist völlig unzureichend, wodurch die Verkehrsknoten überstaut würden. Zudem steht stellenweise derart wenig Platz zur Verfügung, dass gewisse Verkehrsbeziehungen (z. B. Rämistrasse–Hirschengraben) nur mit grossem finanziellem Aufwand realisiert werden könnten.

Aus den vorhandenen Verkehrsgutachten muss geschlossen werden, dass die vorgeschlagene Kreisvariante nicht funktionieren würde. Die notwendigen zwei Fahrspuren im Hirschengraben stadteinwärts könnten nur mittels Tunnellösung angeboten werden, weil sonst ein Konflikt mit der Parkhausausfahrt entstünde. Die Fahrbeziehung Rämistrasse–Zeltweg könnte aus Platzgründen nicht angeboten werden, und es wären Umwegfahrten durchs Quartier notwendig. Der denkmalgeschützte und im Herbst 2014 total sanierte Pavillon auf dem Heimplatz müsste abgebrochen werden, um Platz für die notwendigen Fahrspuren und das Trasse der Buslinie 31 zu schaffen. Zudem würden die überlasteten Verkehrsknoten kaum eine ÖV-Priorisierung ermöglichen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000127 | 13.04.2011<br>07.11.2012 | Jäger Alexander und Uttinger Ursula<br>Winterdienst Stadt Zürich, Einschränkung des Streusalzverbrauchs |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Streusalzverbrauch durch alternative Streumittel eingeschränkt und oder ersetzt werden kann.*

Streusalz ist immer noch das effizienteste Auftaumittel. ERZ ist überzeugt, dass die Strategie des «zweckdienlichen Winterdiensts» einen vernünftigen Kompromiss zwischen Sicherheit und Umweltschutz darstellt.

Eine weitergehende Reduktion des Salz- oder Soleverbrauchs wäre nur möglich, wenn der Winterdienst qualitativ reduziert würde. Nach welchen Kriterien die Reduktion zu geschehen hätte, wäre politisch zu entscheiden. Die Folge wären allerdings unter Umständen Entschädigungsforderungen von Personen, die durch Unfälle einen Schaden erleiden, da Strasseneigentümerinnen und -eigentümer nach dem geltenden Recht alles technisch Mögliche und wirtschaftlich Zumutbare vorzukehren haben, um die Verkehrssicherheit im Winter sicherzustellen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2011/000201 | 08.06.2011<br>07.11.2012 | Spieß Christoph und Blöchlinger Patrick<br>Verzicht auf die Errichtung nicht dringend notwendiger Inseln und Trottoirnasen<br>auf wichtigen Verkehrsachsen |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten, bei wichtigen Verkehrsachsen (namentlich bei Strassen, auf denen Bus- und Tramlinien verkehren) einen Verzicht auf die Errichtung nicht dringend nötiger Inseln, Trottoirnasen und anderer Verkehrshindernisse zu prüfen. Beim Verzicht auf die Errichtung solcher Verkehrshindernisse darf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Langsamverkehrs, nicht beeinträchtigt werden.*

Die Stadt ist verpflichtet, bei der Planung von Strassenbauprojekten die gesamtverkehrlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen. In urbanen Verhältnissen, wo sich auf beschränktem Raum verschiedenste Nutzungsansprüche überlagern, geht es darum, die beste Variante im Sinne des Gesamtnutzens umzusetzen. In der Stadt Zürich werden Inseln und Trottoirnasen nur dort platziert, wo das Bedürfnis ausgewiesen ist. Dabei orientiert man sich an der Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Bei der konkreten Ausgestaltung sind zudem die Vorgaben des hindernisfreien Bauens zu berücksichtigen.

Strassenprojekte werden departementsübergreifend entwickelt, sodass auch die spezifischen Anliegen des öffentlichen Verkehrs einfließen. Objekte wie Versätze und Inseln werden situationsgerecht auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000349 | 21.09.2011<br>05.10.2011 | Frei Dorothea, Tognella Roger und 7 Mitunterzeichnende<br>Autobahnanschluss durch das Quartier Auzelg, Verhinderung des Eintrags<br>in den kantonalen Richtplan |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat von Zürich wird gebeten zu prüfen, wie der Eintrag in den kantonalen Richtplan für einen Autobahnanschluss quer durch den Quartierteil Auzelg verhindert werden kann.*

Der revidierte kantonale Richtplan wurde mit Beschluss des Kantonsrats vom 18. März 2014 festgesetzt. Die Genehmigung des Bundes steht noch aus. Der Richtplan sieht keine neue Strasse im Bereich Auzelg vor. Der Vollanschluss Opfikon ist jedoch in Zusammenhang mit der Glattalautobahn weiterhin im Richtplan enthalten. Wie der Vollanschluss Opfikon (z. B. mit einem Teilanschluss im Bereich Oberhauserriet/Auzelg) umgesetzt werden kann, ist zurzeit in Prüfung.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000358 | 28.09.2011<br>17.04.2013 | Probst Matthias<br>Ausbau der Josefstrasse zur Haupt-Velo-Achse |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ein Konzept zu erarbeiten, wie die Josefstrasse durchgehend als Haupt-Velo-Achse für das Quartier ausgebaut, bez. zurückgebaut werden kann. Dazu soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) so gelenkt werden, dass die Josefstrasse nicht mehr als Durchgangsstrasse von einer Hauptstrasse auf eine andere genutzt werden kann. Die Josefstrasse soll durchgehend als Velobahn mit beidseitig mindestens zwei Meter breiten Spuren mit Dauervortritt mit Ausnahme einer Lichtsignalanlage bei der Überquerung der Langstrasse, markiert werden. Um genügend Platz für dieses Projekt, sowie allfällig sich durch die Verkehrsberuhigung entwickelnde Boulevardgastronomie entlang der Strasse, sollen wo nötig Parkplätze entlang der Josefstrasse aufgehoben oder verschoben werden. Für Schutz und Rettung sind durch geeignete Massnahmen die Strassenräume offen zu halten. Wo sich der Raum dazu bietet, sind durch Bänke oder kleinen Grünflächen der Quartierbevölkerung Möglichkeiten zum Verweilen zu bieten.*

Die kommunalen und überkommunalen Veloachsen sind im Verkehrsrichtplan festgelegt. Zusätzlich zum Richtplan bildet das im «Masterplan Velo» definierte Haupt- und Komfortrouthenetz die wichtigste strategische Grundlage für die städtische Velonetzplanung. Die Josefstrasse ist zwischen der Hafnerstrasse und der Röntgenstrasse bezüglich Veloverkehr weder klassiert noch Bestandteil des Masterplan-Netzes. Westlich der Röntgenstrasse ist sie als kommunale Veloachse klassiert. Um die Anliegen der Quartierbevölkerung im inneren Kreis 5 zu erfassen, wurden im Herbst 2009 drei Workshopveranstaltungen mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier wie auch der Stadtverwaltung durchgeführt. Das Resultat sind Konzepte, die als Grundlage für die in den letzten Jahren geplanten und umgesetzten Projekte im inneren Kreis 5 dienen («Leitbild Kreis 5»). Eine Veloachse in der Josefstrasse wurde in diesen Workshops von den Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier nie gefordert. Basierend auf den öffentlich aufgelegten und festgesetzten Strassenprojekten wurde in den Jahren 2013 und 2014 das «Leitbild Kreis 5» im Rahmen von Strassensanierungen diverser Strassenzüge bereits teilweise umgesetzt. Eine Umsetzung der postulierten Veloachsen würde zudem die Aufhebung von fast fünfzig Parkfeldern erfordern. Die Parkplätze in andere Strassenzüge zu verschieben, wäre nicht quartierverträglich. Aufgrund der fehlenden planerischen Priorität, der Ergebnisse aus den Mitwirkungsverfahren und der Vorgaben des «historischen Parkplatzkompromisses» kann die Anregung nicht umgesetzt werden.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2011/000477 | 07.12.2011<br>21.12.2011 | Brander Simone<br>Realisierung von Kapphaltestellen und einem Tempo 30-Regime im ganzen QUARZ-Bereich Nordbrücke unter vorläufiger Beibehaltung der heutigen Oberflächengestaltung der Nordbrücke |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei einem Ersatz der Nordbrücke im Jahr 2012 die Oberfläche der Nordbrücke vorerst wieder so wie heute gestaltet wird (inkl. Erhalt aller Fussgängerstreifen). Insbesondere auf die geplante Verbreiterung der Fahrbahn und die entsprechende Verschmälerung der Trottoirs ist zu verzichten.*

*Gleichzeitig soll der Stadtrat die Realisierung von Kapphaltestellen und einem Tempo 30-Regime im ganzen QUARZ-Bereich (inkl. Nordbrücke) an die Hand nehmen.*

*Der Ersatz der Nordbrücke darf zudem nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss als Teil des gesamten Quartierzentrums Nordbrücke realisiert werden.*

Der Stadtrat hat mit der Projektfestsetzung vom 27. Oktober 2010 die Oberfläche der Nordbrücke definiert. Einerseits sind darin alle bisherigen Fussgängerstreifen enthalten, andererseits wurden beide VBZ-Haltestellen auf der Brücke angeordnet, um die Umsteigebeziehungen zu optimieren. Durch diese Anordnung mussten die Trottoirs verschmälert werden. Stadteinwärts ist das Trottoir nun rund 3,3 m breit, was einer Reduktion von 30 cm entspricht. Stadtauswärts ist das Trottoir rund 6 m breit, was einer Reduktion von 120 cm entspricht.

Die Realisierung von Kapphaltestellen lehnte der Stadtrat ab. Dies aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens und der abschlägigen Rückmeldung der kantonalen Fachleute – bei der Nordstrasse handelt es sich um eine überkommunale Strasse.

Mit der geplanten Signalisation von Tempo 30 auf der Nordstrasse (Abschnitt Lägern- bis Guthirtstrasse) steht noch eine wichtige Massnahme an. Mit der Einführung von Tempo 30 kann der öffentliche Raum aufgewertet, die Trennwirkung der stark belasteten Strasse reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung gesenkt werden. Der Vorsteher des Polizeidepartements hat im Jahr 2013 Tempo 30 auf der Nordbrücke verfügt. Dagegen wurden Einsprachen erhoben, und die Rechtsmittelverfahren sind noch nicht erledigt.

Weitere Projekte im gesamten Bereich des Quartierzentrums werden derzeit nicht weiterverfolgt, weil die SBB noch nicht geklärt haben, wie sie ihr Areal längerfristig nutzen wollen. Sobald die SBB in dieser Sache wieder aktiv werden, wird sich die Stadt einbringen.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000029 | 25.01.2012<br>29.02.2012 | Fehr Urs und Schwendener Thomas<br>Weitere Unterstützung der Voliere in Zürich-Seebach |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Unterstützung der Voliere Zürich-Seebach auch in Zukunft gewährleistet werden kann.*

Grün Stadt Zürich hat mit den Volieren Seebach und Mythenquai Leistungsvereinbarungen abgeschlossen, die eine Unterstützung von je 20 000 Franken pro Jahr erlauben. Beide Volieren haben diesen Betrag 2014 bereits erhalten. Zusätzlich ist ein Beitrag von höchstens 5000 Franken für die Unterstützung von öffentlichen Bildungsveranstaltungen der Volieren möglich.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000053 | 08.02.2012<br>14.03.2012 | Knauss Markus<br>Realisierung einer direkten Veloführung von der Quaibrücke zur Rämistrasse |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie beim Umbau des Bellevues eine direkte Veloführung von der Quaibrücke zur Rämistrasse sichergestellt werden kann.*

In der Entwicklung des Strassenprojekts Bellevueplatz wurden verschiedene Varianten der Veloführung geprüft. Die direkte Veloführung von der Quaibrücke in die Rämistrasse wäre nur mit Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs möglich, was an diesem Ort nicht in Frage kommt. Möglich ist eine Verbesserung der Route Quaibrücke in Richtung Rämistrasse durch Querungen über das Utoquai und den Radweg in der Schoeckstrasse. In die entgegengesetzte Richtung kann auf der Rämistrasse von der Verzweigung Limmatquai bis auf die Quaibrücke ein durchgehender Velostreifen angeboten werden.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2012/000068 | 29.02.2012<br>14.03.2012   | Wepf Mirella und Manser Joe A.<br>Entfernung oder Kürzung der Hecke auf der Seeseite des Utoquais |

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Hecke auf der Seeseite des Utoquai entfernt oder auf max. 70 cm Höhe gekürzt werden kann, damit die Sicht vom Sechseläuten-Platz auf den See freigegeben wird.*

Die Hecke beim Utoquai wird Ende 2016 im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten vollständig entfernt und nicht mehr ersetzt.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000103 | 14.03.2012<br>05.06.2013 | Kälin Simon und Butz Marlène<br>Sicherung des Fortbestands der Voliere am Mythenquai sowie Abgeltung der von den Volieren Mythenquai und Seebach erbrachten Dienstleistungen mittels Vergabe von Leistungsaufträgen an die Trägervereine |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Fortbestand der Voliere Zürich am Mythenquai mit der Help-Bird-Vogelpflegestation als bedeutendster Notfallstation, Pflege- und Kompetenzzentrum für verletzte oder geschwächte Wildvögel der Schweiz unterstützt, die Infrastruktur saniert, die Notfallstation in einer Richtlinie betreffend den Umgang mit verletzt oder krank aufgefundenen Wildvögeln verankert und die von den Volieren Mythenquai und Seebach erbrachten Dienstleistungen mittels Vergabe von Leistungsaufträgen an die Trägervereine abgegolten werden können.*

Beide Volieren werden aufgrund einer Leistungsvereinbarung mit Grün Stadt Zürich durch jährliche Beiträge von 20000 Franken unterstützt. Zudem können Beiträge von höchstens 5000 Franken als Unterstützung von öffentlichen Bildungsveranstaltungen der Volieren ausgerichtet werden. Eine darüber hinausgehende finanzielle oder anderweitige Unterstützung der Volieren lehnt der Stadtrat ab. Der Betrieb von Volieren ist prinzipiell keine öffentliche Aufgabe, sowenig wie der Betrieb von Igelstationen oder Hundeheimen. Soweit an den Leistungen der Volieren ein öffentliches Interesse besteht, ist es durch die obengenannten Beiträge abgegolten.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000213 | 23.05.2012<br>13.06.2012 | Recher Alecs<br>Schaffung einer durchgängig sicheren Verbindung für Radfahrende auf der Forchstrasse zwischen Rehalp/Stadtgrenze und Stadelhofen |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten, die Realisierung von Massnahmen zu prüfen, um für Radfahrende eine durchgängig sichere Verbindung auf der Forchstrasse zwischen der Rehalp/Stadtgrenze und dem Stadelhofen zu erreichen, ohne den Raum der FussgängerInnen zu schmälern.*

Im Rahmen diverser Strassenprojekte auf der Forchstrasse zwischen der Rehalp/Stadtgrenze und dem Bahnhof Stadelhofen konnten Lücken in der Veloführung geschlossen werden. An einigen Stellen konnte aufgrund der engen Platzverhältnisse jedoch keine eigene Veloführung realisiert werden; aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und der diversen verkehrlichen Ansprüche werden auch zukünftig kaum Veloführungen realisiert werden können. Ein alternatives Veloangebot vom Bahnhof Stadelhofen via Mühlebachstrasse und Hammerstrasse besteht zu grossen Teilen bereits heute. Der Stadtrat sieht auf dieser Route auch das grösste Potenzial für Verbesserungen.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000259 | 20.06.2012<br>04.07.2012 | Käppeli Hans Jörg<br>Haltestelle Sihlpost, Ausrüstung der Buskanten mit einem «Kasseler Sonderbord» |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei der Haltestelle Sihlpost die Buskanten in einem Pilotprojekt mit einem «Kasseler Sonderbord» ausgerüstet werden können.*

Damit ein Kasseler Sonderbord richtig angefahren werden kann, braucht ein Bus vor dem Haltebereich eine etwa 40 m lange gerade Anfahrt. Da dies bei der Haltestelle Sihlpost nicht der Fall ist, ist ein solcher Versuch unmöglich.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000318 | 29.08.2012<br>12.09.2012 | FDP-Fraktion, Grüne-Fraktion, DVP-Fraktion und SP-Fraktion<br>Ausrüstung der Tramhaltestelle Rennweg mit durchgehend hohen Haltekanten |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie die Tramhaltestelle Rennweg im Rahmen der Sanierung und Erneuerung der Bahnhofstrasse (GR-Nr. 2012/139) beidseitig mit gesetzeskonformen, durchgehend hohen Haltekanten ausgerüstet werden kann.*

Die Bahnhofstrasse, Abschnitt Augustinergasse bis Uraniastrasse, wurde im Frühjahr 2013 erneuert. Dieser Abschnitt ist eine viel genutzte Fusswegverbindung. Die Querung erfolgt im Bereich der Haltestelle Rennweg. Hohe Haltekanten stellen für Passanten, die abgelenkt oder nicht gut zu Fuss sind, ein erhebliches Hindernis mit Stolpergefahr dar. Aufgrund der Anliegen des umliegenden Gewerbes sowie einer Vereinbarung mit der Behindertenkonferenz Zürich wurde die Haltestelle mit «Kissen» ausgeführt. Diese Lösung ist bei der Haltestelle «Rennweg» verhältnismässig und gesetzeskonform.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung |
|--------------------|----------------------------|--|
|--------------------|----------------------------|--|

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000391 | 31.10.2012<br>05.12.2012 | Von Matt Hans Urs und Dubs Früh Marianne<br>Fahrradparkplatz beim Eingang zum Strandbad Mythenquai,<br>Sanierung und Regelung der Bewirtschaftung |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie der Fahrradparkplatz beim Eingang zum Strandbad Mythenquai saniert, klar markiert und die Zuständigkeit für die Bewirtschaftung geregelt werden kann. Weil der Platz ausserhalb der Badesaison als Abstellplatz für ausgewasserte Boote dient, müssen die neuen Veloständer verschiebbar sein. Weiter ist darauf zu achten, dass nur berechnete Personen Zufahrt (keine Durchfahrt) zu den 16 gelb markierten Autoabstellplätzen haben.*

Nach einem Testbetrieb 2013 wurden durch TAZ und GSZ auf die Badesaison 2014 hin sämtliche veralteten Velobügel durch das erprobte mobile Standardmodell ersetzt. Ausserdem konnten zusätzliche Velobügel auf einem Teil der bisherigen kaum benutzten Motorradabstellplätze erstellt werden. Der koordinierte Auf- und Abbau zu Beginn und Ende der Saison ist sichergestellt. Der Pflanzenbewuchs im Platzbereich wurde bei dieser Gelegenheit optimiert, grössere Anpassungen drängen sich derzeit nicht auf. Die Zufahrt zu den reservierten gelben Autoabstellplätzen wurde optimiert und hat sich 2014 bewährt.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000444 | 28.11.2012<br>15.12.2012 | Probst Matthias und Steiner Kathy<br>Massnahmen zur verstärkten Bekämpfung von invasiven Neophyten in der Stadt |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Massnahmen zur Bekämpfung von invasiven Neophyten auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zürich – insbesondere auch im Wald und in renaturierten Zonen – verstärkt und verbessert und die Mittel dazu aufgestockt werden können.*

2013 und 2014 haben umfangreiche Aktionen zur Bekämpfung invasiver Neophyten stattgefunden. Insbesondere im Bereich Uetliberg, Allmend Brunau, Wehrenbach, Stettbach und weiteren Gebieten wurden Massnahmen gegen Neophyten durchgeführt. Neben Eigenleistungen durch die Geschäftsbereiche Unterhalt, Betriebe und Naturförderung von Grün Stadt Zürich wurden die Arbeiten durch Beizug von Zivildienstleistenden, Erwerbslosenprogrammen (SEB) und privaten Gartenbaufirmen durchgeführt.

Wo Massnahmen ergriffen wurden, konnten die invasiven Neophyten zwar eingedämmt werden, ein vollständiges Entfernen der Bestände ist jedoch in keinem Fall gelungen. Neben den bisher bekannten Arten sind im Verlaufe des letzten Jahres neue Arten dazugekommen, so z.B. das Berufkraut (*Erigeron annuus*) oder das Schmalblättrige Greiskraut (*Sencio inaequidens*). Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren weitere neue Arten dazukommen.

Der koordinierte Grosseinsatz 2013 und 2014 hat sich gelohnt. Es ist wichtig, dass im gleichen Umfang weitergearbeitet wird. Nur dann ist ein Erfolg möglich.

|                    |                          |   |
|--------------------|--------------------------|---|
| POS<br>2012/000455 | 05.12.2012<br>15.12.2012 | Brander Simone<br>Umgestaltung der Stadt Zürich in eine «essbarere Stadt» |
|--------------------|--------------------------|---|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadt Zürich in eine «essbarere Stadt» umgestaltet werden kann. Dabei soll zukünftig insbesondere Wechselflor mit standortgerechten, ökologisch sinnvollen, essbaren und ästhetischen Nutzpflanzen gestaltet werden, die von der Bevölkerung geerntet werden können.*

Grün Stadt Zürich verfolgt schon seit längerem die Idee einer «essbareren Stadt» in unterschiedlichster Form. So werden Flächen für gemeinschaftliches Gärtnern zur Verfügung gestellt, Obst- und Beerensträucher und -Bäume gepflanzt, Zwischennutzungen, unter anderem zur Produktion von Nahrungsmitteln, unterstützt und vieles mehr.

Die Bepflanzung von Wechselflorflächen ist kein geeignetes Mittel, um einer breiten Öffentlichkeit das Ernten von Nutzpflanzen zu ermöglichen. Die gesamte Wechselflorfläche in Zürich beläuft sich lediglich auf 660 m<sup>2</sup>, verteilt auf dreissig verschiedene Flächen. Dies entspricht ungefähr der Fläche dreier Kleingartenparzellen in einer von Zürichs Familiengartenanlagen. Solche Kleingartenparzellen dienen gewöhnlich der Versorgung einer Familie mit Obst und Gemüse. Somit würde die gesamthafte Wechselflorfläche, mit Nutzpflanzen bepflanzt, kaum mehr als ein paar wenige Personen versorgen können. Ausserdem liegen diese Wechselflorflächen in den meisten Fällen direkt neben Verkehrsstrassen und sind somit Abgasen, Schwermetallen und anderen Schadstoffen ausgesetzt. Dem Aufruf von Grün Stadt Zürich, die in diesem Jahr mit Krautstiel, Zierkohl, Federkohl und ähnlichen essbaren Ziergemüsearten bepflanzten Wechselflorrabatten abzuernsten, wurde nur vereinzelt gefolgt. Ein deutlicher Hinweis, dass essbare Nutzpflanzen an diesen Standorten kaum akzeptiert werden.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2012/000460 | 05.12.2012<br>14.12.2012 | Tuena Mauro und Hüsey Kurt<br>Verzicht auf die behindertengerechte Umgestaltung der Tramhaltestelle an der Tannenstrasse |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf den Projektvorschlag gemäss Planaufgabe vom 26.10.2012 zur geplanten, ungenügend behindertengerechten Umgestaltung der Tramhaltestelle an der Tannenstrasse, zwischen der Leonhardstrasse 27 und der Rämistrasse 2, verzichtet werden kann.*

Das Projekt wurde nach der Planaufgabe leicht angepasst, sodass eine durchgehende 30 cm hohe Haltekante sowie eine behindertengerechte Fussgängerverbindung von der Clausiusstrasse über die Traminselfurche zum gegenüberliegenden Trottoir gewährleistet ist. Die Bauausführung erfolgte in der zweiten Jahreshälfte 2013.

| Gruppe<br>GR-G-Nr. | Einreichung<br>Überweisung | Name Ratsmitglied/Kommission<br>Geschäftsbezeichnung  |
|--------------------|----------------------------|---|
| POS<br>2013/000152 | 17.04.2013<br>03.07.2013   | Grüne-Fraktion, GLP-Fraktion, FDP-Fraktion, SP-Fraktion und CVP-Fraktion<br>Nutzerfreundliche Gestaltung der Schulstrasse im Bereich zwischen dem Neumarkt<br>und Swissôtel |

*Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Zusammenhang mit der Umsetzung der Neugestaltung Oerlikon Bahnhofplatz Süd die Schulstrasse, insbesondere der Bereich zwischen dem Neumarkt und Swissôtel, zeitnah ebenfalls nutzerfreundlich gestaltet werden kann.*

Der Oerliker Bahnhofplatz Süd wurde im Zeitraum August 2013 bis Dezember 2014 komplett erneuert und die Platzoberfläche fussgängerfreundlich gestaltet. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch die Schulstrasse im Bereich zwischen dem Neumarkt und dem «Swissôtel» nutzerfreundlich umgebaut. Auf der Seite des Neumarkts wurden die Randsteine der Fahrbahn fussgängerfreundlich abgesenkt, und der in der Strassenmitte gelegene Mittelstreifen mit der Baumreihe wurde entfernt und durch einen gut zu querenden Mehrzweckstreifen ersetzt. Beide Massnahmen ermöglichen nun, dass die Schulstrasse von FussgängerInnen flächig und hindernisfrei überquert werden kann und der Zugang zum Neumarkt damit wesentlich verbessert werden konnte.

|                    |                          |  |
|--------------------|--------------------------|--|
| POS<br>2013/000293 | 28.08.2013<br>11.09.2013 | SVP-Fraktion, FDP-Fraktion, CVP-Fraktion und AL-Fraktion<br>Verzicht auf den weiteren Einsatz des ÖRBI |
|--------------------|--------------------------|--|

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ÖRBI, das Bedürfnis-Sammel-Ding, durch die Stadt Zürich per sofort nicht mehr eingesetzt wird, auch nicht in umbenannter Form, und dass das Ding auch nicht durch ein anderes Objekt mit demselben Zweck ersetzt wird. Aus Kostengründen ist ein Verkauf zu prüfen.*

Das Bedürfnis-Sammel-Ding ÖRBI wurde für 1000 Franken an den «Trägerverein Stadtteilsekretariat Kleinbasel» verkauft. Der Trägerverein stellt im Sinne des Gesamtstädtischen Konzeptes Quartiersekretariate Basel als Bindeglied zwischen Kleinbasler Bevölkerung und kantonaler Verwaltung die Mitsprache und Partizipation in Fragen der nachhaltigen Quartier- und Stadtteilentwicklung sicher. Zu diesem Zweck wird nun auch ÖRBI in Basel eingesetzt. Am 9. September 2014 wurde ÖRBI nach Basel geliefert (die Transportkosten gingen zulasten des Empfängers) und von den Vertretenden des Stadtteilsekretariats Kleinbasel mit grosser Freude in Empfang genommen.

Es ist nicht geplant, ÖRBI durch ein anderes Objekt mit demselben Zweck zu ersetzen.  
Das Postulat gilt als erfüllt und ist abzuschreiben.