



Bild: Grün Stadt Zürich

Geschäftsbericht 2008

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

1.	Vorwort	187
2.	Legislaturziele und Jahresschwerpunkte	188
3.	Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement	190
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	191
4.1	Departementssekretariat	191
4.1.1	Aufgaben	191
4.1.2	Jahresschwerpunkte	191
4.2	ERZ Entsorgung + Recycling Zürich	191
4.2.1	Aufgaben	191
4.2.2	Jahresschwerpunkte	191
4.2.3	Spezifische Kennzahlen	194
4.3	Geomatik und Vermessung	195
4.3.1	Aufgaben	195
4.3.2	Jahresschwerpunkte	195
4.3.3	Spezifische Kennzahlen	196
4.4	Grün Stadt Zürich	196
4.4.1	Aufgaben	196
4.4.2	Jahresschwerpunkte	196
4.4.3	Spezifische Kennzahlen	201
4.5	Tiefbauamt	201
4.5.1	Aufgaben	201
4.5.2	Jahresschwerpunkte	202
4.5.3	Spezifische Kennzahlen	207
5.	Parlamentarische Vorstösse	208

1. Vorwort



Bild: TED

Im Sommer des Berichtsjahres durfte ich als Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) einen spannenden und hoch vernetzten Bereich in der Stadtverwaltung übernehmen. Das TED trägt zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, zum Umweltschutz generell und zu einer zukunftsweisenden Energiepolitik bei, wie sie die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 30. November 2008 mit Ihrem Ja zur Verankerung der Nachhaltigkeit und der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung bekräftigt haben.

Zürich soll als die grösste Stadt der Schweiz eine Vorbildrolle haben. Bei der Lebensqualität hat Zürich in den letzten Jahren weltweit gepunktet. Die ausserordentliche Lage der Stadt am See, aber auch die Gestaltung und die Pflege des öffentlichen Raums haben wesentlich zu diesem guten Abschneiden beigetragen.

Unsere stadtverträgliche Mobilität setzt auf den Umweltverbund. Mehrverkehr soll vor allem mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Im Raum

Oerlikon planen wir zusammen mit den SBB neue Bahnhofserschliessungen und ein neues Umsteigezentrum für den künftigen Max-Frisch-Platz.

Das verdichtete Bauen, das nicht nur hinsichtlich der Raumknappheit, sondern auch energetisch Sinn macht, erleichtert die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. In den Quartieren möchten wir mit der Gestaltung der Quartierzentren vorwärts machen. Das ist ein grosses Projekt, welchem der Verkehrsplan von 2004 zu Grunde liegt. Dabei werden Strassenräume in Stadträume umgestaltet, so dass Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Aufenthaltsraum, aber auch gute Zugänge zu Tram und Bus und nicht zuletzt zum lokalen Gewerbe erhalten.

Grün- und Freiräume werden wegen der grossen Bautätigkeit bedrängt, sie stehen aber auch unter einem hohen Nutzungsdruck. Deshalb gilt es, Grünräume für die Stadtbevölkerung zu sichern und auch aufzuwerten. Mit den neuen Projekten in der Hardau und auf dem Pfingstweidareal wird die Stadtbevölkerung auch in den kommenden Jahren neue Parkräume erhalten.

Für unsere Fernwärme werden wir künftig nicht nur Abfall, sondern auch Holz aus heimischen Wäldern thermisch verwerten. Das Holzheizkraftwerk Aubrugg hat alle Hürden im Entscheidungsprozess überwunden und kann nun umgesetzt werden. Dieses Vorhaben wird die Stadt energetisch und auch beim Klimaschutz ein Stück voranbringen.

Stadträtin Ruth Genner
Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

2. Legislaturziele und Jahresschwerpunkte

Allianzen schaffen – Politik über die Grenzen hinaus

Die Vernetzung mit anderen Städten und Regionen wurde fortgesetzt. So gründete die Stadt Zürich zusammen mit Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zug die «Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz», in welcher die Vorsteherin des TED Einsitz hat. Die Städte wollen damit ihren Einfluss auf nationaler Ebene verstärken, um die bestehenden Engpässe auf dem hoch frequentierten Schienennetz rund um den Metropolitanraum Zürich schnellstmöglich zu beheben. Namentlich der Zimmerberg-Basistunnel II und der Brüttemertunnel müssen die Bahn-Infrastruktur stärken. Können die herrschenden Engpässe nicht behoben werden, droht eine Beeinträchtigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht nur für Zürich, sondern für alle umliegenden Städte und Regionen. Dies hätte negative Auswirkungen auf die gesamte Schweiz.

Am Internationalen Tag der Biodiversität vom 22. Mai unterzeichnete der damalige Vorsteher des TED die Erklärung «Countdown 2010» der International Union for Conservation for Nature and Natural Resources (IUCN). Hierbei geht es also um eine Vernetzung über die Landesgrenzen hinaus. Mit der Erklärung verpflichten sich Regierungen auf der ganzen Welt, den Verlust an Artenvielfalt bis 2010 zu bremsen.

Die Stadt Zürich hat sich unter anderem verpflichtet, ausgewählte, gefährdete Tier- und Pflanzenarten gemäss dem Inventar «Ziel- und Leitarten der Stadt Zürich» zu fördern. Sie tut dies zum Beispiel mit den Projekten 100 Brutvogelarten und 10 000 Obstbäume für Zürich. Auch will die Stadt die gesamte Waldfläche nach FSC-Richtlinien bewirtschaften.

Weitere Beispiele von grenzüberschreitenden Projekten sind das Holzheizkraftwerk Aubrugg und der Wildnispark Zürich, von denen in folgenden Kapiteln die Rede sein wird.

Planen und Bauen für die Stadt von morgen

Angesichts der baulichen Verdichtung in der Stadt Zürich ist es umso wichtiger, dass die Grün- und Freiräume konsequent gesichert werden und eine hohe Qualität aufweisen.

Dem Boom-Quartier Leutschenbach konnte eine zentrale Grünanlage übergeben werden, der Leutschenpark. In Zürich-West sind Stadt und private GrundeigentümerInnen zu einem erfreulichen Ergebnis gekommen: Einige Private haben sich bereiterklärt, sich am künftigen Park auf dem Pfingstweidareal finanziell zu beteiligen. Die Beiträge müssen noch vertraglich gesichert werden. Als Gegenleistung der Mitfinanzierung verpflichtet sich die Stadt, den Park bis 2013/14 zu bauen. Zurzeit werden die Rahmenbedingungen für den Planungswettbewerb geklärt.

Im Berichtsjahr bewilligte der Gemeinderat zudem den Objektkredit für den Bau des «Gleisbogens». Dieser verbindet die Freiräume auf privaten und öffentlichen Flächen zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum und dient als Achse für den Langsamverkehr.

Auch die Aufwertung der Flussufer wird fortgesetzt. So ist an der Limmat, zwischen der Werdinsel und der Autobahnbrücke an der Stadtgrenze zu Oberengstringen, ein Auenpark in Planung. Das Vorhaben steht unter der Federführung der kantonalen Baudirektion und soll bis 2010 umgesetzt sein.

Dass sich Vorhaben während der Planung und Projektierung verändern, ist nichts Aussergewöhnliches. Mitunter fallen die Änderungen aber unangenehm ins Gewicht. So hatten Vertretungen des Kantons und der Stadt die undankbare Aufgabe bekanntzugeben, dass die Einhausung der A1 in Schwamendingen weniger in die Landschaft eingebettet werden kann als vorgesehen. So können die seitlichen Abschlüsse des Tunnels nicht wie erhofft überall als Böschungen gestaltet werden, es wird sich eher um Wände handeln. Ausserdem kann die Autobahneinfahrt Aubrugg, im Volksmund «das Hosenbein» genannt, nach Fertigstellung der Einhausung nicht bestehen bleiben, weil das Bundesamt für Strassen darauf besteht, dass in Tunnels keine seitlichen Zufahrten ohne Einspurstrecken zulässig sind. Das Ziel aber, das geteilte Quartier wieder zusammenzuführen und ihm Ruhe, bessere Luft und einen neuen Freiraum auf dem Dach der Einhausung zu bringen, bleibt erhalten. Baubeginn – wiederum eine unerfreuliche Neuigkeit – wird frühestens 2012 sein.

Auch am und rund um den Bahnhof Oerlikon ergaben sich Änderungen an den ursprünglichen Plänen. Die Idee eines Umsteigezentrums in der Schaffhauserstrasse, unter der SBB-Brücke, wurde nochmals einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei kamen die Planenden zum Schluss, dass die Randlage zum Bahnhof, die Entstehung eines verkehrsdominierten Vorplatzes und qualitativ schlechter Aufenthaltsräume sowie die Konkurrenzierung des Zentrums Oerlikon gegen einen zentralen Umsteigeort sprechen. Deshalb wird der Bahnhof Oerlikon auf drei Umsteigeräume ausgelegt: Neben den Bahnhofplätzen im Norden (dem künftigen Max-Frisch-Platz) und im Süden befindet sich der dritte Umsteigeräum im Osten des Bahnhofs, bei den bestehenden Haltestellen der Tramlinien 10 und 14.

Jugend in Zürich: FreiRäume, Arbeit und Sicherheit

Unter dem vieldeutigen Begriff «Freestyle» hat sich eine ganze Palette von Sportarten entwickelt, die gelegentlich als «Trend-sportarten» bezeichnet werden. Dieses Etikett ist falsch, denn es handelt sich um mehr als einen Trend. Freestylesportarten wie Skateboard, BMX und ähnliche haben sich etabliert, und Rollbretter gibt es immerhin seit 40 Jahren. Es ist deshalb selbstverständlich, dass die Stadt Zürich die dafür nötige Infrastruktur bereitstellt.

Im Rahmen eines Legislaturschwerpunkts, der sich mit Freiräumen für Jugendliche befasst, sollten Projekte schnell und unbürokratisch umgesetzt werden können, damit auch die heutige Jugend noch etwas davon hat, nicht erst ihre Kinder. Im Falle der Freestyleanlage Allmend kann von schneller Umsetzung leider nicht gesprochen werden. Schon 2002 überwies der Gemeinderat eine Motion für einen Freestyle-Park, und zwar einstimmig. Das kommt kaum je vor und belegt, dass das Bedürfnis nach einer Freestyle-Anlage von allen politischen Lagern anerkannt wird. 2004 konnte Grün Stadt Zürich dem Gemeinderat ein Projekt vorlegen, das man 2005 hätte umsetzen können. Doch dann wurden von Einzelpersonen Rechtsmittel ergriffen, die Ende 2008 noch immer nicht erledigt waren. Immerhin hat die Baurekurskommission im Dezember ein Urteil gefasst und bestätigt, dass die Freestyle-Anlage Allmend unter allen Titeln «ausgesprochen zweckmässig» geplant sei und nicht gegen übergeordnetes Recht verstosse.

Dass es auch anders geht, hat Entsorgung+Recycling Zürich bewiesen. Als neben der Tramwendschleife Werdhölzli eine Entwässerungsanlage für Strassenschlamm stillgelegt wurde, baute ERZ in weniger als einem Jahr eine Freestyle-Halle. Dies war nur möglich, weil die Anwohnenden – darunter viele Seniorinnen und Senioren – keine Rechtsmittel ergriffen. Im Gegenteil war gerade von betagten Nachbarn zu hören, man könne nicht immer nur verlangen, die Jungen sollten nicht herumlungern, man müsse ihnen auch die nötige Infrastruktur für sinnvolle Beschäftigungen zur Verfügung zu stellen.

Die Freestylehalle Werdhölzli macht die Anlage in der Allmend aber keineswegs überflüssig.

Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft

Mit der thermischen Verwertung des Abfalls zu Fernwärme leistet das TED einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Schadstoffen.

Dank positiven Entscheidungen des Gemeinderates von Zürich und der Gemeindeversammlung von Wallisellen ist der Bau eines Holzheizkraftwerks Aubrugg einen wichtigen Schritt weitergekommen. Ziel ist es, im ersten Quartal 2009 das Baugesuch einzureichen und das Holzheizkraftwerk auf den Winter 2010/11 in Betrieb zu nehmen.

Wo es sich mengenmässig und logistisch lohnt, will die Stadt Zürich auf 2011 die separate Sammlung und Vergärung von Küchenabfällen einführen. Ein im Juni gestarteter einjähriger gemeinsamer Versuch von ERZ Entsorgung+Recycling Zürich und der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich (ABZ) soll Aufschluss darüber geben, wie dieses Vorhaben umzusetzen ist. Um den ganzen Prozess bis zur Verwertung durchzuführen, will die Stadt im Werdhölzli ein geschlossenes Vergär- und Kompostierwerk bauen. Die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt dienen der Erstellung einer Weisung zuhanden des Gemeinderates, wie sie die im September 2004 überwiesene Motion 2002/469 verlangt. Gemeinderat und Volk werden voraussichtlich 2009 über die Separatsammlung und das Vergär- und Kompostierwerk zu entscheiden haben.

Die Stadt Zürich: kundenorientiert, initiativ und kompetent

Wie sich im Dialog ein Aufeinanderprallen von privaten und öffentlichen Interessen in eine tragfähige Lösung überführen lässt, bewiesen die Gastronomieverbände und die involvierten Ämter bei der Ausarbeitung von Richtlinien für die Boulevardgastronomie. Vier Verbände und die Stadt Zürich fanden unter Einbezug einer Consultingfirma die Balance zwischen unternehmerischer Freiheit und öffentlichen Interessen.

Leider stand dem Streben nach möglichst einfachen Verfahren bald ein Bundesgerichtsentscheid entgegen, den die Stadt Winterthur erwirkt hatte. Demnach ist für Boulevardcafés auf öffentlichem Grund zusätzlich zur gewerbepolizeilichen Bewilligung auch eine Baubewilligung nötig. Als letzte Instanz entschied das Bundesgericht, das bisherige, auch in der Stadt Zürich übliche Bewilligungsverfahren vermöge die Interessen der Nachbarschaft nur ungenügend zu wahren. Die Stadt hat sich dem zu beugen und versucht nun, im Rahmen der Vorgaben ein möglichst einfaches Verfahren zu praktizieren.

Einen pragmatischen Weg hat das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement auch beim Problem des Grillierens am See gewählt, das in letzter Zeit zu immer mehr Brandschäden geführt hatte. Versuchsweise stellte Grün Stadt Zürich im Frühling auf dem Savera-Areal beim Quartiertreff Wollishofen einen Elektrogrill zur kostenlosen Benutzung auf. Die Nachfrage war riesig und das Echo durchs Band positiv. Wegen des ungewöhnlich nassen Sommers sind die Versuchsergebnisse aber noch zu wenig aussagekräftig, weshalb der Versuch verlängert und ausgebaut wird. 2009 soll deshalb auch am Zürichhorn versuchsweise ein Grill aufgestellt werden.

Volksabstimmungen

Drei Vorlagen des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements kamen vor das Volk und wurden deutlich angenommen. Die Vorlage für einen jährlichen Beitrag von höchstens 3,8 Mio. Franken an die Betriebskosten der Stiftung Wildnispark Zürich erfuhr 90% Zustimmung. Ein Objektkredit von fünf Millionen Franken für die Neuorganisation der Parkierung rund um den Helvetiaplatz einschliesslich der Aufwertung seiner Umgebung erhielt 59% Ja-Stimmen. Die Festsetzung der Baulinien Gleisfeld Neufrankengasse zwischen der Lang- und der Hohlstrasse hiessen 63% der Stimmenden gut.

3. Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

	2004	2005	2006	2007	2008
Mitarbeitende (Festangestellte) total ¹	1 660	1 692	1 667	1 670	1 675
– davon Frauen	250	260	255	268	276
– davon Männer	1 410	1 432	1 412	1 402	1 399
Ø Stellenwert-Äquivalent	1 558.468	1 583.370	1 577.674	1 561.110	1 574.38
Kaderpersonal total ²	308	324	318	355	401
– davon Frauen	29	33	34	40	31
– davon Männer	279	291	284	315	370
Lernende total	55	69	73	75	78
– davon Frauen	21	24	26	22	23
– davon Männer	34	45	47	53	55
Mitarbeitende mit Vollzeitstellen (Beschäftigungsgrad 90–100%)					
Total	1 440	1 472	1 447	1 440	1 430
Frauen	121	135	127	133	140
Männer	1 319	1 337	1 320	1 307	1 290
Frauen in %	8.40%	9.17%	8.78%	9.24%	9.79%
Männer in %	91.60%	90.83%	91.22%	90.76%	90.21%
Mitarbeitende mit Teilzeitstellen I (Beschäftigungsgrad 50–89%)					
Total	152	170	182	189	200
Frauen	87	89	100	105	106
Männer	65	81	82	84	94
Frauen in %	57.24%	52.35%	54.95%	55.56%	53.00%
Männer in %	42.76%	47.65%	45.05%	44.44%	47.00%
Anteil Teilzeitstellen II (Beschäftigungsgrad < 50%)					
Total	68	50	38	41	45
Frauen	42	36	28	30	30
Männer	26	14	10	11	15
Frauen in %	61.76%	72.00%	73.68%	73.17%	66.67%
Männer in %	38.24%	28.00%	26.32%	26.83%	33.33%
Personalaufwand	171 676 140	177 031 963	179 149 022	178 953 435	189 896 264
Sachaufwand	210 594 435	212 334 057	224 331 553	223 512 953	254 089 906
Übriger Aufwand	255 391 631	267 041 310	303 810 209	268 980 922	303 547 732
Total	637 662 206	656 407 330	707 290 784	671 447 310	747 533 902
Bruttoinvestitionen	135 431 469	129 913 770	152 275 394	163 138 753	135 420 647

Definitionen:

¹ In den jeweiligen Zahlen sind die Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil (Seite 10) genannt sind. Im Jahr 2008 werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Im Jahr 2007 wurden nur jene mit aktiver Anstellung und Lohn im Dezember 2007 gezählt.

² Mitarbeitende mit Vorgesetztenfunktion (ohne Fachkader)

4. Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen

4.1 Departementssekretariat

4.1.1 Aufgaben

Die Hauptaufgabe des Departementssekretariats sind die Führungsunterstützung der Vorsteherin 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.

4.1.2 Jahresschwerpunkte

Das Departementssekretariat begleitete den Wechsel an der Departementsspitze. So galt es, die Geschäfte des scheidenden

Departementsvorstehers Martin Waser geordnet abzuschliessen und diese der neuen Vorsteherin, Ruth Genner, zu übergeben sowie sie bei der Aufnahme ihrer neuen Tätigkeit umfassend zu unterstützen.

Von den Geschäften, die vom Departementssekretariat intensiver begleitet wurden, sticht die Überführung von Naturlandschaft Sihlwald und Wildpark Langenberg in die Stiftung Wildnispark Zürich hervor. Die Stifterversammlung mit insgesamt 17 Vertretungen aus der Stadt Zürich, den Gemeinden des Bezirks Horgen, des Kantons Zürich sowie Pro Natura Zürich nahm seine Tätigkeit auf. Ebenso wurde im Herbst des Berichtsjahrs der Stiftungsrat konstituiert.

4.2 ERZ Entsorgung+Recycling Zürich

4.2.1 Aufgaben

ERZ Entsorgung+Recycling Zürich steht seit dem 1. Juni 2008 unter neuer Leitung: Direktor Urs Pauli hat von Gottfried Neuhold die Leitung übernommen.

ERZ besteht aus sieben Geschäftsbereichen und vier Dienstleistungsbereichen. Die sieben Geschäftsbereiche befassen sich mit den Kreisläufen Abwasserreinigung, Stadtreinigung sowie Kehrriechtsammlung und -verwertung. Dabei entstehen begehrte Stoffe wie Strom und Wärme, Kompost und sauberes Limmatwasser.

Das Wegführen und Reinigen von Abwasser wird wegen eher zunehmender Starkregen-Ereignisse und weiterführender Reinigungsstufen im Klärprozess anspruchsvoller. Andererseits erfordert die mittelfristige Abnahme der Abfallmengen eine Konsolidierung der Infrastrukturen. Das Kehrriechtheizkraftwerk Josefstrasse wäre gemessen an der Abfallmenge in der kantonalen Abfallplanung nicht mehr nötig, die ökologische Heizleistung würde jedoch im Fernwärmenetz fehlen, falls das Werk aufgelöst würde. Diesen Fragestellungen stellt sich ERZ mit Selbstvertrauen, und es ist zuversichtlich, dass dank innovativen Lösungen Zürich auch in Zukunft auf eine sichere und angemessene Entsorgungsleistung vertrauen kann.

4.2.2 Jahresschwerpunkte

Entwässerung

Der Mensch nutzt Wasser, und dabei wird aus frischem Wasser unhygienisches Abwasser. Hier beginnt für ERZ der Kreislauf. Der Geschäftsbereich Entwässerung betreibt und unterhält das öffentliche Kanalisationsnetz der Stadt. Rund 925 km Kanäle liegen im Untergrund, um jederzeit alle Abwässer abnehmen und dorthin leiten zu können, wo es Sinn macht: sei dies ins Klärwerk Werdhölzli, wo das Abwasser von seinen unerwünschten Inhaltsstoffen befreit und danach wieder dem natürlichen Kreislauf übergeben wird, sei dies in Bäche oder den See für nur sehr gering verschmutztes Regenabwasser,

welches das Klärwerk aus Gründen der Kapazität nicht reinigen kann.

Betreiben und Unterhalten eines Kanalsystems heisst, zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen und informiert zu sein, dass das Abwasser an den gewünschten Ort fliesst. Schäden gilt es durch Sanierung oder gar Ersatz zu beheben.

Ein sehr grosses Projekt ist die Baustelle «Kanalverlegung Hardhof», ein Gemeinschaftsprojekt von ERZ und der Wasserversorgung zum Schutz der Grundwasserschutzzone. Die Gesamtkosten über drei Jahre betragen rund 45 bis 50 Mio. Franken, wovon im Jahr 2008 etwa 20 Mio. Franken verbaut wurden. Diese Investition ermöglicht eine zukünftige Nutzung des wichtigen Grundwassers aus dem Areal Hardhof, verringert massiv das Risiko von Grundwasserverschmutzungen und sichert langfristig den Werterhalt der Bausubstanz.

Kompostier- und Klärwerke

Das Klärwerk Werdhölzli reinigte rund 73,2 Mio. m³ Abwasser und produzierte 35 200 t entwässerten Klärschlamm. Die Bedingungen zur Einleitung in die Limmat konnten dank sorgfältiger Betriebsführung und vorbeugender Instandhaltung problemlos eingehalten werden. Im Kompostierwerk verarbeitete ERZ rund 13 600 t Grüngut zu Kompost.

Im Rahmen einer befristeten Bonusaktion erlässt der Bereich Abwasser von 2008 bis 2010 den Haushalten den Infrastrukturpreis für Abwasser in der Höhe von jährlich 45 Franken je Haushalt. Das entlastet die Haushalte um total 60 Mio. Franken und führt zu einer massiven Reduktion der Erneuerungsréserven des Klärwerks.

Im Berichtsjahr hat ERZ für die herausfordernden Projekte eines Vergär- und Kompostierwerks, für die Erneuerung der Biologie und der Filtration sowie den Ersatz der Prozessleittechnik die Kosten am Markt ermittelt. Das Einholen der Bewilligungen und die Umsetzungen beginnen ab 2009.

Nach über zwanzigjähriger Nutzung brachte ERZ die Garderoben der Belegschaft auf den neusten Stand. Hygiene ist für Arbeiten in der Abwasserreinigung von grosser Bedeutung;

eine «Schwarz-Weiss-Garderobe» gilt als Standard, und ein Umbau drängte sich auch aus Altersgründen auf. Heute sind zwei Umkleebereiche durch einen Duschbereich getrennt. Die «weisse» Garderobe wird in Zivilkleidung betreten, die «schwarze» Garderobe dient dem Wechsel der Arbeitskleidung. Das Museum, untergebracht in einem Gebäude aus den 50er-Jahren, wurde ebenfalls saniert. Das neu konzipierte Museum zeigt eindrücklich den Werdegang der Abwasserbeseitigung in der Stadt Zürich auf. Im Zuge der Erneuerung hat ERZ im gleichen Gebäude einen Praxisraum für die Arbeitsärztin eingerichtet.

Als Sonderdienstleistung hat der Geschäftsbereich für die Immobilien-Bewirtschaftung Zürich und das Sportamt innerhalb eines Jahres die Freestyle-Halle Zürich erstellt und am 12. November 2008 feierlich eingeweiht.

Auf dem Areal der ehemaligen «ara glatt» baute der Geschäftsbereich für Schutz&Rettung einen leer stehenden Faulbehälter, den sogenannten Hot Pot, um. Zwei Fahrsimulatoren für Personen- und Lastwagen sind im Hot Pot für Schutz&Rettung und für die Polizei untergebracht. Ebenfalls eingerichtet sind in weiteren Räumlichkeiten ein Höhenrettungs- und ein Atemschutz-Parcours.

Das Weiterbildungszentrum «ara glatt, bilden+begegnen» konnte im Jahr 2008 die Auslastung erneut steigern. Neben vielen städtischen Dienstabteilungen schätzen und nutzen auch etliche Private das Angebot des Weiterbildungszentrums. «ara glatt», direkt neben dem Glattpark gelegen, festigt seinen Ruf als ideale Tagungs- und Eventlokalität am Rande der Stadt.

Stadtreinigung

Die Stadtreinigung ist verantwortlich für die Reinigung und den Winterdienst auf öffentlichem Grund. Im Auftragsverhältnis werden zusätzlich etwa 190 Privatstrassen mit Reinigungs- und Winter-Dienstleistungen bedient. Im Jahr 2008 hat die Stadtreinigung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern von Privatstrassen die Verträge erneuert und auf den aktuellen Stand gebracht.

Die im vorletzten Jahr eingeführten, verlängerten Einsatzzeiten für die Reinigungsarbeiten auf öffentlichem Grund haben sich bewährt. An 365 Tagen reinigen die Teams von 04.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Diese Arbeiten leistet ERZ ohne Veränderung des Personalbestands und mit der gleichen Anzahl Kehrmaschinen und Fahrzeuge. Wegen geringen Verkehrs ist vor allem in den frühen Morgenstunden eine effiziente Flächenreinigung mit Kehrmaschinen möglich. So sind für die PendlerInnen zu früher Stunde die wichtigsten VBZ Haltestellen sauber geputzt und die Abfallbehälter geleert. Auch für den Abendverkehr säubern die Teams die Haltestellen und Schwerpunkte mit hohem Passantenaufkommen in den Quartieren. Die Reinigungsarbeiten in diesen Randzeiten sind nicht personalintensiv, ermöglichen aber gleichwohl einen effizienten Einsatz und tragen so wesentlich zum Wohlfühl der Stadtbevölkerung bei. Auch wirken sich die neuen Einsatzzeiten dank höherer Auslastung von Kehrmaschinen und Transportfahrzeugen positiv auf die Wirtschaftlichkeit aus.

In der Stadt Zürich stehen auf öffentlichem Grund rund 4085 Abfallbehälter, die je nach Standort einmal wöchentlich oder bis dreimal pro Tag geleert werden. Die HundehalterInnen schät-

zen die 440 Hundekotbehälter mit Dispenser für Hundekot-säcke. Diese Hundekotbehälter sind über die ganze Stadt verteilt. Zu vielen Abfallbehältern kombiniert die Stadtreinigung auch Aschenbecher. Wegen zunehmender Rauchverbote in Gebäuden wird vermehrt im öffentlichen Raum geraucht. Besonders an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und entlang der Fussgängerachsen bietet die Stadtreinigung darum vermehrt die Abfallbehälter kombiniert mit Aschenbechern an.

Werkstattbetriebe

Das Kompetenzzentrum für Kommunaltechnik in Wallisellen und im Hagenholz mit grosszügig dimensionierter Infrastruktur und 49 Mitarbeitenden gliedert sich in die Fachbereiche Fahrzeug- und Geräteinstandhaltung, Schlosserei und Malerei, Holzbau sowie technische Beratung und Flottenunterstützung. Jährlich werden über 1000 Fahrzeuge und Gerätschaften gewartet, einfachere Metallbaukonstruktionen, Metallzäune, Pfosten, Baumkränze usw. hergestellt oder repariert sowie etwa 130 Holzbrücken und Wasserstege unterhalten und wo nötig neu konstruiert.

Ausserdem sind die Werkstattbetriebe offizieller Service-Stützpunkt für Kommunalfahrzeuge und Winterdienstgeräte von Boschung sowie für Saug- und Spülfahrzeuge von Kaiser. Als durch das eidgenössische Gefahrgutinspektorat auditierte Prüfstation für mobile Tankanlagen für den Transport gefährlicher Güter (ADR/SDR) verfügen die Werkstattbetriebe als einziger Betrieb in der Ostschweiz über das notwendige Know-how, um Kanalsaug- und -spülfahrzeuge für solche Prüfverfahren vorzubereiten. Zudem sind die Werkstattbetriebe ein zertifiziertes Unternehmen im Bereich Schweissverfahren. Die Schlosserei ist dank der Nutzung von CAD in der Lage, auch relativ komplizierte Metallkonstruktionen zu fertigen. Den Zusammenbau der Unterflurcontainer, das Versetzen in den Boden und die Qualitätsabnahme für die Stadt Zürich sind weitere Spezialgebiete der Werkstattbetriebe.

Eine der grössten Herausforderungen für die Zukunft ist die Sicherung des beruflichen Nachwuchses, zumal in den nächsten fünf bis sieben Jahren etwa 20% der gesamten Belegschaft das Pensionierungsalter erreichen wird und der Arbeitsmarkt in diesen Segmenten ausgetrocknet ist. Daher haben sich die Werkstattbetriebe entschlossen, den beruflichen Nachwuchs selber auszubilden und so den Know-how-Transfer zu sichern. Mit der Schaffung von zwei Lehrstellen bilden die Werkstattbetriebe in den kommenden Jahren neu auch Metallbauer und Mechatroniker aus.

Entsorgungslogistik

Die Gratislieferung von Sperrgut mit dem in alle Haushalte abgegebenen Gutschein wurde im Jahr 2008 auf 400 kg pro Haushalt beschränkt. 2008 nutzten 50 000 StadtbewohnerInnen diese Dienstleistung (2007: 60 000). In den Recyclinghöfen nahm ERZ wiederum rund 1000 t Elektroschrott entgegen.

Die eingesammelten Papier- und Glasmengen liegen mit 24 000 t und 11 000 t auf Vorjahresniveau. Die Menge des gesammelten Kartons stieg um über 10% auf rund 4600 t. Die Turbulenzen in der Weltwirtschaft machen vor den Preisen für Altmetalle nicht Halt. Nachdem im Frühling und Sommer gute Preise für Schrott und Buntmetalle bezahlt wurden, fielen diese Werte im November auf ein Rekordtief. Für die Entsorgung von Alteisen bei Metallhändlern muss heute bezahlt werden.



Züri-Säcke können jederzeit im Container entsorgt werden, hygienisch und vor Tieren geschützt. ERZ: Für die saubere Zukunft von Zürich. (Bild: ERZ)

Die Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich wird erfolgreich umgesetzt. 22 000 von 32 000 Züri-Sack-Kunststoffcontainern sind platziert.

Die Akzeptanz der Züri-Sack-Kunststoffcontainer hat sich inzwischen merklich verbessert. In 99,7% der Fälle platziert ERZ die Container ohne Verfügung, das heisst einvernehmlich. 114 Unterflurcontainer (UFC) sind in Betrieb, fast die Hälfte davon auf Privatgrund. Den hundertsten UFC nahmen die Benutzenden im April 2008 in Betrieb. In diesem Jahr startete das letzte Teilprojekt: das Platzieren und Austauschen der Betriebscontainer. Es wurden dafür neue EDV-Applikationen entwickelt, verschiedene Kommunikationsmittel erstellt und die Zusammenarbeit zwischen den internen und externen Dienstleistern vorbereitet. Im Herbst startete der Testlauf mit 50 Geschäftskunden.

2008 begleitete der Kontrolldienst schwerpunktmässig die korrekte Benutzung der ERZ-Haushaltkehricht-Container in Gebieten, in denen alle Züri-Sack Container gestellt worden waren (Postleitzahl-Gebiete 8001, 8002, 8003, 8004, 8005, 8006, 8037, 8057). Beim Start im Februar 2008 hat der Kontrolldienst im Gebiet 8001 wöchentlich rund 1000 Züri-Säcke eingesammelt, die nicht in Containern bereitgestellt waren. Dank gezielten Informationsmassnahmen trat eine massive Verbesserung ein. So sind jetzt in diesem Gebiet am Abholtag noch ungefähr 20 Säcke falsch bereitgestellt. Insgesamt kontrollierte das Team rund 33 000 illegale Abfallsäcke, fand 3500 Adressen, und daraus resultierten 450 Verzeigungen.

An den 160 Wertstoffsammelstellen wurden 782 t, auf dem übrigen öffentlichen Grund 349 t illegal entsorgtes Material eingesammelt (2007: 928 t und 326 t).

Kehrichtheizkraftwerke

In den Werken Hagenholz und Josefstrasse wurden 304 224 t Kehricht und 35 665 t Klärschlamm thermisch verwertet. (2007: 309 592 t Kehricht und 34 423 t Klärschlamm), daraus wurden 391 372 MWh Fernwärme und 137 407 MWh elektrischer Strom produziert (2007: 411 107 MWh Fernwärme und 137 459 MWh Strom).

Die kantonale Abfallplanung sieht vor, dass die Kehrichtverwertungs Kapazitäten im Kanton Zürich auf ein Mass reduziert werden, das in etwa dem Abfallanfall auf Kantonsgebiet entspricht. Darum werden die Kapazitäten des Kehrichtheizkraftwerks Josefstrasse ab 2011 nicht mehr benötigt. Mit bis zu 90% Kehrichtabwärme versorgt heute die Anlage Josefstrasse das Fernwärmenetz Zürich-West. Mit einer Schliessung ginge die Produktion von Wärme mit 50% erneuerbarer Energie verloren, und die Fernwärme Zürich müsste ab diesem Zeitpunkt andere Wärmequellen bereitstellen. Nach heutigem Stand der Erkenntnisse könnte die dort benötigte thermische Produktionsleistung praktisch nur mit fossilen Brennstoffen erbracht werden.

Der gute technische Zustand der Verbrennungslinie 1 eröffnet die Möglichkeit, sie vorübergehend zur Erzeugung von thermischer Energie für die Fernwärme in Betrieb zu halten. Ein neues Geschäftsmodell bot sich als Lösung an: Mit einem ausländischen Partner und ausländischem Abfall oder Ersatzbrennstoff wird die Verbrennungslinie ab 2011 zur Erzeugung von thermischer Energie für die Fernwärme weiterbetrieben. Das Werk Josefstrasse bleibt im Eigentum der Stadt Zürich und wird mit Personal von ERZ betrieben. Dieses Vorgehen ist mit den zuständigen Behörden auf Bundes- und Kantonebene koordiniert. Im Oktober 2008 unterzeichnete ERZ mit einem

Partner aus Deutschland eine Absichtserklärung zur befristeten Zusammenarbeit.

Am 11. Juli 2008 brannte im Feuerraum der neuen Kessellinie termingerecht das erste Müllfeuer. Dieser Ofen wurde im Rahmen des Projektes «Anlagenstrategie Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz» beschafft. Nach der Warm-Inbetriebnahme wurde dauernd optimiert, so dass die Linie seit Ende September kontinuierlich in Betrieb ist. Während der achtwöchigen Zuverlässigkeitsprüfung wurde der Kessel diversen Tests unterzogen und ging nach erfolgreicher Abnahme in die Obhut von ERZ über.

Gleichzeitig mit der Erneuerung der Verbrennungslinie im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz ging auch ein neuer moderner Leitstand in Betrieb. Der Leitstand dient einerseits als Kommandozentrale für alle Anlagenteile und gewährleistet andererseits mit seinen Einrichtungen einen reibungslosen 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen. Das neu vorhandene Tageslicht und die verbesserte räumliche Anordnung bringen einen optimierten Anlagenbetrieb und angenehmere Arbeitsbedingungen für die Angestellten.

ERZ schloss die notwendige Überarbeitung des Arbeitszeitmodells für den Dauerbetrieb erfolgreich ab – diese wurde wegen geänderter gesetzlicher Voraussetzungen notwendig. Ab 1. Januar 2009 arbeitet das Produktionspersonal in den Kehrichtheizkraftwerken in einem 7-Tage-Modell rund um die Uhr. Zum erfolgreichen Abschluss der Gespräche über das neue Arbeitszeitmodell trug die intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten massgeblich bei.

Fernwärme

Hohe Ölpreise prägten das Geschäftsjahr 2008. Fernwärme-kundInnen profitierten massiv von den günstigeren Fernwärmepreisen, die weit unter den vergleichbaren Kosten für Ölheizungen lagen. Das Ergebnis der Fernwärme übertrifft die vergangenen Jahre. Trotz laufender Umbauten im Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz wurden die Kunden jederzeit sicher mit Wärme versorgt. Es ereigneten sich keine Betriebsunfälle mit Personenschaden.

Verschiedene laufende Projekte haben zum Ziel, den Energieeinsatz zu optimieren, den Ausstoss von CO₂ zu reduzieren und mehr erneuerbare Energien zu nutzen.

Im Jahr 2008 wurden in den Fernwärmegebieten Zürich-Nord, Zürich-West, dem Hochschulquartier, Opfikon und Wallisellen insgesamt 34 Neuanschlüsse mit einer Wärmeleistung von

total 6 MW erstellt. Diese Leistung entspricht dem Wärmebedarf von 2400 Wohnungen. Bei den realisierten Fernwärmeanschlüssen handelt es sich um zehn Neubauliegenschaften und 24 bestehende Gebäude. Ende des Jahres 2008 waren total 1486 Wärme-Übergabestationen in Betrieb, mit einer abonnierten Anschlussleistung von rund 384 MW. Die Netzlänge der Fernwärme betrug insgesamt 138 km.

Aufgrund verschärfter Energievorschriften wie Minergie-Standard für Bauten zeichnen sich bei Fernwärmeanschlüssen von Neu- und Umbauobjekten zukünftig generell kleinere Anschlussleistungen und ein geringerer Wärmebedarf ab. Andererseits bewirken der hohe Ölpreis sowie das vermehrte Bedürfnis der Kundschaft nach einem hohen Anteil erneuerbarer bzw. CO₂-freier Energie eine gute Ausgangslage für die Akquisition von Neukundinnen und -kunden sowie die fortlaufende Anschlussverdichtung in den Fernwärmegebieten.

4.2.3 Spezifische Kennzahlen

	2006	2007	2008
Abwasserreinigung, in Mio. m ³	78,9	76,9	73,2
Klärschlamm (28% TS), in t	34 622	36 181	35 200
Kompostierung, in t	13 780	13 290	13 600
Wischgut von öffentlichem Grund, in t	9 287	9 420	9 153
Gesammelte Werkstoffe, in t			
Papier	23 998	23 995	24 164
Karton	3 590	4 335	4 650
Glas	11 313	11 178	11 249
Elektroschrott	925	1 000	921
Kehrichtheizkraftwerke			
verwerteter Kehricht, in t	336 451	309 592	304 224
verbrannter Klärschlamm, in t	27 547	34 423	35 665
Fernwärmeproduktion, in MWh	439 410	411 107	391 372
Stromproduktion, in MWh	128 570	137 459	137 407

4.3 Geomatik und Vermessung

4.3.1 Aufgaben

Aufgaben

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

Zu GeoZ gehören zudem das GIS-Zentrum mit seinen Geodaten-Dienstleistungen für die Stadtverwaltung und Privatkunden sowie der Print-Shop, der Drucksachen aller Art für die Stadtverwaltung herstellt. Das IT-Kompetenzzentrum des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements ist ebenfalls bei GeoZ angegliedert, da hier das grösste IT-Know-how zur Verfügung steht.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Gebäude Stadt Zürich

Ziel des Projektes ist, allen städtischen Amtsstellen aktuelle Informationen über Gebäude im Intranet zur Verfügung zu stellen. Diese Daten, wie Adresse, Gebäudefläche oder Zonenzugehörigkeit, sind in einem zentralen Geodatenpool gespeichert. Beim Aufbau des Pools wurden die Daten der verschiedenen Dienstabteilungen harmonisiert, was eine wichtige Voraussetzung für die nächste Volkszählung darstellt. Neben GeoZ als Daten-Hauptlieferant waren am Projekt das Amt für Baubewilligungen, das Amt für Städtebau, die Organisation und Informatik Zürich sowie Statistik Stadt Zürich beteiligt, welche auch die Koordination mit dem Bundesamt für Statistik sicherstellt.

Datenaustausch mit den Grundbuchämtern

Ziel dieses Projekts ist der Datenaustausch zwischen der Amtlichen Vermessung und dem Grundbuch. Nach längeren Vorbereitungsarbeiten konnte im Berichtsjahr der Pilotbetrieb mit den Grundbuchämtern Wiedikon und Höngg aufgenommen werden. Von GeoZ zum Grundbuchamt werden Mutationstabellen und Mutationspläne (PDF) transferiert und in der Gegenrichtung Veränderungen im Grundeigentum sowie Vollzugsmeldungen von Grenzmutationen. In einem weiteren Schritt werden nun die übrigen Grundbuchämter der Stadt Zürich angeschlossen.

Katasterauskunft

Mit diesem Projekt sollen die öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen, wie Bau- und Abstandslinien, sowie Daten der Denkmalpflege und des Naturschutzes im Internet verfügbar gemacht werden. An solchen Daten besteht ein Interesse, wie der Kataster der Natel-Antennen gezeigt hat. Bereits seit längerem auf dem Netz sind die Bau- und Zonenordnung und der Stadtplan. Am Projekt mitbeteiligt sind Grün Stadt Zürich, das Tiefbauamt sowie das Amt für Städtebau. Das technische Konzept steht, aber die Datenstämmen der Dienstabteilungen müssen noch aktualisiert werden.

Geodatennutzung

Die Nutzung der Geodaten hat auch im Berichtsjahr erneut zugenommen. Neuerdings wird von den Nutzenden erwartet, dass der Zugriff rund um die Uhr möglich ist. So ist die Wasserversorgung darauf angewiesen, jederzeit, z. B. wegen eines Rohrbruchs zu nächtlicher Stunde, den Zugriff auf gesicherte Geodaten zu haben.

Amtliche Vermessung, Bauvermessung

Bedingt durch die im Berichtsjahr nach wie vor hohe Bautätigkeit bearbeitete GeoZ ein grosses Auftragsvolumen an Vermessungsaufträgen.

In der amtlichen Vermessung waren dies hauptsächlich Grenzmutationen infolge Parzellenteilungen, Strassenprojekten oder anderer Bauprojekte. Ein grösserer Auftrag waren die Vermessungsarbeiten im Verkehrsdreieck Zürich-Süd. Im Bereich Bauvermessung bildeten im Baubewilligungsverfahren benötigte Berechnungen sowie Baustellenvermessungen für Neu- oder Umbauten einen grossen Teil des Auftragsvolumens. Ebenso wurden Aufträge für Deformations- und Überwachungsmessungen wie z. B. im Glatstollen



Schattenwurf beim Bahnhof Oerlikon: Neumarkt Oerlikon und Swissôtel Zürich. (Bild: GeoZ)

oder bei Unterhaltsarbeiten im Ulmbergtunnel bearbeitet. Bei Situationsaufnahmen im Belvoir- und Rieterpark wurde als neue Technologie ein mobiles GIS getestet.

Der Einsatz neuer Technologien ist einerseits aus Wirtschaftlichkeitsgründen notwendig, andererseits aber auch, damit sich die Mitarbeitenden laufend weiterbilden können. GeoZ berechnet und visualisiert im Auftrag der Bauherrschaft oder des Amtes für Baubewilligungen die jeweilige Schattensituation als Entscheidungsgrundlage. Aktuelle Beispiele sind das Wohnhochhaus Escherterrassen sowie das Gebiet Stadt-raum HB.

Kanalvermessung

Geomatik + Vermessung führt seit mehreren Jahren für Entsorgung + Recycling Kanalvermessungen durch. In Zusammenarbeit mit der ETH wurde ein Kanalscanner entwickelt, der die einzumessenden Schachtkammern als virtuelles 3-dimen-

sionales Objekt erfasst. Die dabei entstehende «Punktwolke» wird mit geeigneter GIS-Software in ein räumliches Modell der jeweiligen Schachtkammer umgerechnet. Daraus können die notwendigen Innenmasse der Kammer für das Kanalnetz-Informationssystem gewonnen werden.

Durch Einsatz dieser neuen Technologie erübrigt sich teilweise der Einstieg in schwierig zugängliche Bauwerke.

Print-Shop

Das Volumen des Print-Shops konnte gegenüber dem Vorjahr nochmals leicht gesteigert werden. In der Filiale im Verwaltungszentrum Werd wurden die Platzverhältnisse optimiert, so dass auch die Arbeitsbedingungen verbessert werden konnten. Durch den Einsatz neuer Drucktechnologien wurde der Anteil Recyclingpapier gegenüber Normalpapier weiter erhöht.

4.4 Grün Stadt Zürich

4.4.1 Aufgaben

Grün Stadt Zürich ist verantwortlich für die Planung und die Pflege der Grün- und Freiräume. Dabei müssen die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Erholungsräumen mit den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes in Einklang gebracht werden. Dazu werden moderne Planungsinstrumente eingesetzt, wie die Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK), die im Wald ihre Entsprechung im Waldentwicklungsplan (WEP) haben, sowie kleinräumigere Entwicklungskonzepte wie beispielsweise für die Allmend Brunau.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Naturverständnis und Naturförderung

Mit der Erarbeitung des Konzepts «Naturschulen 2010» wurden die Grundlagen der naturpädagogischen Arbeit aufgearbeitet und die Strategie für die nächsten Jahre festgelegt. Die Naturschulen betreuen insgesamt rund 730 Klassen.

Die Betreuung der Schulklassen im Naturzentrum Sihlwald erfolgte nicht wie bis anhin durch Pro Natura, sondern wurde erstmals von Grün Stadt Zürich übernommen.

Um Unterstufenklassen einen Besuch auf dem Bauernhof zu ermöglichen, boten die Naturschulen in einem Pilotversuch auf vier landwirtschaftlichen Betrieben erstmals Unterrichtsmodule zu unterschiedlichen Themen an: «Bauernhoftiere», «Vom Gras zur Milch» und «Vom Apfel zum Most». Rund 300 Hortkinder konnten am Tag der Milch auf dem Gutsbetrieb Juchhof miterleben, woher die Milch kommt.

Ausstellungen

An den drei Ausstellungsstandorten Naturzentrum Sihlwald, Stadtgärtnerei und Sukkulente-Sammlung wurden wiederum Sonderausstellungen präsentiert. Die Stadtgärtnerei führte zum dritten Mal die Zürcher Orchideentage mit Orchideenbörse in Zusammenarbeit mit dem Regionalverein Zürich der Schweizerischen Orchideengesellschaft durch. Die Sukkulente-Sammlung präsentierte das Thema «Einzigartige

4.3.3 Spezifische Kennzahlen

Geleistete Arbeitsstunden für die Nachführung der amtlichen Vermessung	13 800
Anzahl Grenzmutationen	75
Neue oder veränderte Gebäude	1 480
Intranet: Aufbereitete Karten AV-Online pro Monat	70 000
Internet: Aufbereitete Karten pro Monat	320 000

Überlebenskünstler im südlichen Afrika». Die Sukkulente-Sammlung und das Naturzentrum Sihlwald beteiligten sich zudem erneut an der «Langen Nacht der Museen».

Das neue Konzept mit der stärkeren Ausrichtung der Stadtgärtnerei auf das Grüne Wissen wird ab 2009 umgesetzt. Die Planung des Neubaus der Sukkulente-Sammlung wurde wie andere grosse Investitionen wegen der Finanzkrise um etwa sechs Jahre nach hinten geschoben. Mit einem neuen Ausstellungs- und Informationskonzept soll die Attraktivität der Schauhäuser bis zur Realisierung des Neubaus gesteigert werden.

Wildtierhaltung

Im Wildpark Langenberg wurden 83 Führungen angeboten. Die Planung und Projektierung für den Westteil konnte abgeschlossen werden, diejenige für die Verbindungsbrücke über die Albisstrasse wurde aktualisiert; eine Baubewilligung liegt vor. Weitere Planungen wie die für eine Anlage «hausbewohnende Wildtiere», die Sanierung der Feldhasenanlage und eine verbesserte Frischwasserzufuhr für die Fischotteranlage sind weit gediehen.

Für die Tierhaltung war es ein recht turbulentes Jahr: Die aus der freien Wildbahn stammenden jungen Wildschweine Max und Fernanda sorgten für eine positive Publizität. Bei den Bären und Luchsen wurde je ein neues Zuchttier in den Langenberg geholt. Fünf Wölfe konnten lebend abgegeben werden; zwei davon gingen an den Winterthurer Wildpark Bruderhaus für dessen neues Wolfsgehege. Einige Publizität erfuhr im Herbst ein Drama im Wildkatzengehege. Der Kater tötete als Folge einer gesundheitlichen Störung drei Katzen.

Arten- und Lebensraumförderung

Am 22. Mai 2008 unterzeichnete der Stadtrat die Deklaration des Biodiversity Countdown 2010 und verpflichtete sich damit, den Verlust an Biodiversität bis 2010 aufzuhalten oder zumindest zu vermindern. Zürich ist die erste Stadt der Schweiz, die sich dieser Herausforderung stellt und mit der Erklärung einen Massnahmenkatalog zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität in der Stadt Zürich veröffentlicht hat. Eine wichtige Grundlage dazu liefert das im Entwurf vorliegende Konzept «Arten- und Lebensraumförderung», das für die vier Handlungsfelder «Kerngebiete», «Vernetzung», «ökologischer

Ausgleich» und «Artenförderung» die Ziele und Massnahmen für die nächsten fünf bis zehn Jahre festlegt.

Zum vierten und letzten Mal wurde die Ausstellung «Kerngeschäft: 10 000 Obstbäume für Zürich» gezeigt – diesmal im Ortsmuseum Albisrieden. Vier spezielle Anlässe, darunter ein Obstblütenfest und die Chriesisteispuck-Europameisterschaft 2008, umrahmten die sechs Monate dauernde Ausstellung. Das 2002 gestartete Projekt «Obstbaumförderung» wurde 2008 abgeschlossen und ins Tagesgeschäft überführt: Es konnten insgesamt 974 Obstbäume gepflanzt, zwei Obstgärten unter Schutz gestellt und sieben weitere erneuert oder ausgebaut werden. Der Obstbaumbestand beträgt heute 5724 Hochstamm-Obstbäume. Um das Ziel «10 000 Obstbäume für Zürich» zu erreichen, wird Grün Stadt Zürich weiterhin grosses Gewicht auf die Obstbaumpflanzung, die Obstbaumpflege und die Obstverwertung legen.

Zum dritten Mal wurde eine flächendeckende Brutvogelkartierung der Stadthälfte links der Limmat erstellt. Ein Rückgang von knapp fünf Prozent der Reviere hängt einerseits mit natürlichen Bestandesschwankungen zusammen, andererseits aber auch mit den veränderten Klimabedingungen. So kann wie in der ganzen Schweiz auch in Zürich ein Rückgang an Langstreckenziehern, beispielsweise der Gartengrasmücke, und eine Zunahme von Kurzstreckenziehern, beispielsweise des Zilpzalps, festgestellt werden.

Bei 37 Um- und Neubauten konnten Gebäudebrüterstandorte eingerichtet werden. So zogen zum Beispiel die Alpensegler am Hauptsitz der NZZ erfolgreich zwei Junge auf. Ebenfalls erstmals erfolgreich waren drei Wanderfalken-Brutpaare bei der Aufzucht ihrer Jungen. Die Brut der Dohlen hingegen gibt weiterhin Anlass zur Sorge.

Zur Verbesserung der Wasserqualität wurde der von Quellwasser gespeiste Weiher im Käferbergwald ausgepumpt, vom Schlamm befreit und so für die Amphibien und die Erholungssuchenden wieder attraktiv gemacht. Auch im Uetlibergwald konnte ein neues, grosses Teichsystem angelegt werden.

In den überkommunalen Naturschutzgebieten «Im Berg» (Ris) und «Rossweidli» wurde nach fünf Jahren eine floristische Erfolgskontrolle durchgeführt. Die Bilanz mit über 200 festgestellten Arten stimmt zuversichtlich.

Naturwald

Die Ziele von Grün Stadt Zürich für den Sihlwald sind umgesetzt: Der Sihlwald bekam vom Bundesamt für Umwelt im September 2008 das Label «Kandidat Naturerlebnispark» zugesprochen. Voraussichtlich im September 2009 wird der Sihlwald der erste national anerkannte Naturerlebnispark der Schweiz sein. Mit grosser Mehrheit wurde in der Volksabstimmung vom 1. Juni 2008 der Kreditbeitrag der Stadt Zürich für den Wildnispark vom Souverän bewilligt. Die kantonale Schutzverordnung Sihlwald wurde im Oktober 2008 vom Regierungsrat in Kraft gesetzt. Die Stiftung Naturlandschaft Sihlwald konnte im Sommer 2008 in die Stiftung Wildnispark Zürich überführt werden; die Stiftungsgremien haben ihre Arbeit aufgenommen. Alle im Sihlwald oder Wildpark Langenberg tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Grün Stadt Zürich wechseln in die seit 1. Januar 2009 operativ tätige Stiftung Wildnispark Zürich.



Der Wildnispark Zürich firmiert als eigenständige Stiftung. (Bild: GSZ)

Natur- und Freiräume

Im Waldstück «Im Hau» in Witikon wurden aufgrund einer eingereichten Petition aus dem Quartier eine Finnenbahn und ein Kurz-Vitaparcours erstellt und im Oktober gemeinsam mit dem Quartierverein eingeweiht. Im Projekt «Erholungs- und Sportinfrastruktur im Wald» wurden die Datensätze bereinigt und der Zustand der Infrastruktur erfasst.

Im Mai 2008 hat Grün Stadt Zürich die Beförderung von 162 ha Wald übernommen, der sich im Eigentum der Holzkorporation Altstetten befindet.

Parkanlagen

Durch die EURO 2008 wurden die Grünflächen zwischen dem Zürichhorn und dem Hafen Riesbach am rechten Seeufer stark in Mitleidenschaft gezogen. Es war schon vor der Veranstaltung klar, dass besondere Anstrengungen nötig sein würden, um die Rasenflächen der Bevölkerung nach der Veranstaltung so schnell wie möglich wieder zur Verfügung stellen zu können. Eine konventionelle Instandstellung mit Ansaat hätte eine Ruhepause von ein bis zwei Monaten verlangt. Grün Stadt Zürich wählte deshalb die kostspielige Lösung mit Rollrasen auf der Blatterwiese und konnte sich am reibungslosen Bauablauf freuen. Bereits am 29. August machte jedoch ein «Botellón» die Arbeit zunichte. Nach einer Nacht war die Fläche voll von Scherben, die in Handarbeit aus dem Rasen geklaubt werden mussten.

Das Echo zum Pilotversuch mit einem öffentlichen Elektrogrill im sogenannten Savera-Areal neben dem Gemeinschaftszentrum Wollishofen fiel durchs Band positiv aus. Wegen des ungewöhnlich nassen Sommers lässt der Versuch aber noch keinen Entscheid bezüglich der Aufstellung weiterer Elektrogrills rund um das Seebecken zu. Grün Stadt Zürich hat sich entschieden, 2009 ein weiteres Pilotjahr mit einer zweiten Grillstation am Zürichhorn folgen zu lassen.

Verkehrsgrün

Weil die meisten Bäume noch im Laub standen, führten die ungewöhnlich frühen Nassschneefälle von Ende Oktober zu erheblichen Schäden an Strassenbäumen. Zahlreiche Jungbäume, insbesondere Birken und Pappeln, wurden durch die Schneelast geknickt und müssen ersetzt werden. Bei älteren Bäumen kam es zu Astabbrüchen, die baumpflegerische Massnahmen erfordern. Die Schadenssumme beläuft sich auf zirka 200 000 Franken.

Sportanlagen

Der Rasen im Stadion Letzigrund präsentierte sich an den beiden Grossveranstaltungen EURO 2008 und am Leichtathletik-Meeting «Weltklasse Zürich» in einem hervorragenden Zustand, wie Millionen von Zuschauern im Stadion und an den Bildschirmen zu Hause feststellen konnten.

Am 5. Juli 2008 erfolgte der Spatenstich zum Neubau der Sportanlage Heerenschürli. Die Bauarbeiten kommen gut voran. Ein Kunstrasenfeld wurde bereits saniert, und der neue Kunstrasenplatz ist in Betrieb. In der Sportanlage Juchhof konnte die erste Stadtzürcher Beachsoccer-Anlage in Betrieb genommen werden. Auch in der Sportanlage Neudorf konnte im Herbst ein neuer Kunstrasenplatz den Sporttreibenden übergeben werden. Die neuen Kunstrasenfelder sind sehr widerstandsfähig und können erheblich stärker benutzt werden, was die erhoffte Entlastung der Naturrasenspielfelder mit sich bringt.

In der Tennisanlage Fluntern konnte ein neuartiger, sogenannter Conipur-Allwetterbelag eingebaut werden. Dieser weist fast identische Spieleigenschaften auf wie ein herkömmlicher Sandbelag und ist bei den Sportlerinnen und Sportlern sehr beliebt. In der Tennisanlage Lengg konnten zwei neue, mit einer Ballonhalle überdeckte Kunststoffplätze erstellt werden.

Landwirtschaft

Mitte 2007 wurde das Züri-Chorn-Brot neu lanciert, eine Initiative von Zürcher Landwirten, Grün Stadt Zürich und dem Grossverteiler Coop. Das handwerklich hergestellte Brot ist in allen Coop-Filialen im Kanton Zürich erhältlich und hat sich praktisch ohne Marketingmassnahmen zu einem Verkaufsschlager entwickelt. Abgesetzt wurden 2008 insgesamt 197 738 Brote bzw. 96 216 kg (Vorjahr: 111 905 Brote, 52 883 kg). Coop prüft derzeit die Aufnahme weiterer Züri-Chorn-Produkte ins Sortiment.

Der Anbau des Züri-Chorn-Weizens lohnt sich für die fünf mitwirkenden stadtzürcher Bauern, denn sie erhalten für ihren Weizen 10% mehr Erlös. Entscheidend ist aber auch der ökologische Aspekt. Es sind naturnah bewirtschaftete Bauernbetriebe, die den ausgesuchten Zürcher Brotweizen anpflanzen, und dank der kurzen Transportwege zur Getreidesammelstelle in Niederhasli, der Lindmühle in Birmenstorf und der Bäckerei Bertschi in Glattbrugg ist die Umweltbelastung vergleichsweise gering.



Das Züri-Chorn-Brot, von Grün Stadt Zürich lanciert, ist ein Verkaufsschlager. (Bild GSZ)

Im September 2008 konnte der neu erstellte Freilaufstall des Pachtbetriebs Döitschihof eingeweiht und dem Pächter übergeben werden. In enger Zusammenarbeit mit der Pächterfamilie sind weitere Entwicklungsschritte für diesen Betrieb in Planung.

Planung von Grün- und Freiräumen

Die Führung von Inventaren als Sammlung potentieller Schutzobjekte ist eine gesetzliche Pflicht. § 203 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) verlangt die Inventarisierung aller Objekte, die im Sinne von § 203 Abs. 1 PBG als Schutzobjekte in Frage kommen. Grün Stadt Zürich führt ein Inventar der schutzwürdigen Gärten und Anlagen und eines über Naturschutzobjekte. Beide wurden Ende der 80er-Jahre angelegt und sind naturgemäss revisionsbedürftig. Die Überarbeitung des Inventars der Gartendenkmalpflege ist weitgehend abgeschlossen, und 2009 soll der Stadtrat die revidierten Inventare beschliessen. Anschliessend sollen sie, wie zum Beispiel der Kataster der Handy-Antennen, per Online-Zugriff über das Internet eingesehen werden können.

Der Bericht über die prägenden Freiraumstrukturen der Stadt Zürich liegt im Entwurf vor; die Fertigstellung ist auf Ende Januar 2009 geplant. Er ist Bestandteil des Teilprojekts Freiraum und Landschaft der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES).

Der Bericht zum Leitbild Seebecken soll im Frühjahr 2009 von Stadtrat und Regierungsrat verabschiedet werden. Die Erkenntnisse des parallel dazu erarbeiteten Berichts «Gartendenkmalpflegerische Würdigung der Seeanlagen» wurden darin berücksichtigt.

Projektierung und Bau von Grün- und Freiräumen

Das Renaturierungsprojekt Sihl des Kantons Zürich in der Allmend Brunau ist wegen Rekursen immer noch blockiert. Leider kann damit auch der städtische Teil des Projekts, in erster Linie die angepasste Wegeföhrung, die neue Brücke über die Allmend I und die Sihl sowie der Kioskneubau auf der linken Uferseite, ebenfalls nicht ausgeführt werden. Der Rekurs des städtischen Heimatschutzes richtet sich gegen die Veränderung der Sihl-Landschaft an sich. Der Heimatschutz ist der Meinung, es handle sich bei der heutigen Gestaltung um eine schützenswerte Kulturlandschaft, die nicht verändert werden dürfe. Aus Anlass der Verzögerung durch den Rekurs hat der Kanton sein Hochwasserschutzprojekt noch einmal einer gründlichen Prüfung unterzogen, denn die jüngsten Hochwasserereignisse der Schweiz lassen eine generelle Verstärkung des Hochwasserschutzes angeraten erscheinen. Diese Prüfung dauert noch an. Grün Stadt Zürich wird aber diejenigen Teile des Projekts «Neugestaltung Allmend» umsetzen, die vom Rekurs nicht betroffen sind. Es handelt sich vor allem um die wichtige Neugestaltung der Allmend I, auf der eine hundefreie Zone eingerichtet werden soll. Das neue Hundegesetz bietet hierzu mehr Möglichkeiten als das alte.

Auch die Freestyleanlage Allmend Brunau war bis jetzt durch Rechtsmittel blockiert. Hier ist allerdings ein Erfolg zu verzeichnen. Mit Urteil vom 19. Dezember 2008 hat die Baurekurskommission I des Kantons Zürich den Rekurs eines Anwohners gegen die Teilrevision des Zonenplans vollumfänglich abgewiesen. Der Stadtrat hatte 2007 als Folge eines Rekurses beschlossen, die angefochtene Baubewilligung für

die Freestyleanlage Allmend zurückzuziehen und zunächst die planerischen Grundlagen zu bereinigen. Zwar wäre es nicht unmöglich gewesen, die Anlage auf der alten planerischen Basis zu bewilligen, aber der Stadtrat hielt es für klüger, die ohnehin fällige Teilrevision des regionalen Richtplans und des Zonenplans zeitlich vorzuziehen, um keine unnötige Angriffsfläche zu bieten. Der nunmehr abgewiesene Rekurs richtete sich gegen die Zuweisung des für die Freestyleanlage vorgesehenen Geländes zur Erholungszone E1, zur Freihaltezone FA und zur Zone für öffentliche Bauten Oe2, die die richtigen Zonen für den Bau der Anlage sind. Dass dies nicht gegen die übergeordneten richtplanerischen Interessen verstösst, hat die Baurekurskommission nun in aller Klarheit bestätigt. Im Urteil wird der vorgesehene Standort der Freestyleanlage als «ausgesprochen zweckmässig» bezeichnet. Der Rekurrent hat das Urteil akzeptiert.

Mit einer Feier für AnrainerInnen, GrundeigentümerInnen und am Projekt Beteiligte ist am 1. September 2008 der Leutschenpark der Bevölkerung zur Benutzung übergeben worden. Der Leutschenpark mit seinen fließenden Formen bringt einen neuen Akzent in das bisher hauptsächlich von Gewerbe- und Dienstleistungsbauten geprägte Gebiet am Stadtrand. Auf einer Fläche von gut 15 000 Quadratmetern gibt es unter anderem eine Wiese, eine Bühne und eine Spiel-landschaft für Kinder. Die um den ehemaligen Kugelfang einer Schiessanlage gezogene Sitzwand aus weissem Beton bildet ein riesiges Gefäss, einen «Baumtopf», der dem Ort seinen speziellen Charakter verleiht. Zwischen den Baumkronen schwebt das blaue Leutschenlicht. Die vom Künstler Christopher T. Hunziker entwickelte Lichtinstallation ruft den hier unter der Oberfläche fließenden Leutschenbach in Erinnerung und begleitet die Besucherinnen und Besucher auf ihrer «Leutsch» durch den Park.



Der Leutschenpark mit Baumtopf und Leutschenlicht. (Bild: Christopher T. Hunziker)

Ende 2008 befanden sich insgesamt 46 Projekte in Bearbeitung. Die Investitionen werden wegen terminlicher Verzögerung mehrerer Projekte wesentlich unter dem Budget liegen.

Flächen- und Gebäudemanagement

Im Frühjahr und Herbst fand je eine Informationsveranstaltung für die Vorstände der Familiengarten-Ortsvereine statt. Im Juli 2008 wurden die Kompetenzen und Zuständigkeiten im Bereich der Erholungszone E3 (Familiengärten) nach Art.

80 BZO neu geregelt. Grün Stadt Zürich wurde vom Stadtrat beauftragt, Arealpläne für die bauliche Nutzung zu erlassen, und ist künftig für die Beurteilung von Vorhaben im Rahmen des baurechtlichen Anzeigeverfahrens zuständig. Grün Stadt Zürich hat zusammen mit den Familiengarten-Ortsvereinen Regelungen über die Bewirtschaftung und das Bauen in dieser Zone erarbeitet (Kleingartenordnung, KGO), die am 1. November 2008 in Kraft getreten sind. Nach einer zweijährigen Versuchsphase werden diese Regelungen überprüft. Bis im Herbst 2009 sollen die Arealpläne für alle 78 Kleingartenareale der Stadt Zürich vorliegen.

In einigen Kleingartenarealen fanden Veränderungen statt, weil die Flächen für andere öffentliche Zwecke benötigt werden. Teile der Areale «In der Au» und «Im oberen Erlen» werden für die Glattalbahn beansprucht. Für das Areal «Hard» wird unter dem Titel «Setzkasten» ein Transformationsprozess hin zu mehr öffentlicher Nutzung geprüft. Der Prozess wird als kooperatives Verfahren unter Einbezug verschiedener Anspruchsgruppen und der heutigen Pächterschaft durchgeführt.

Landwirtschaftliche Pachten

Per Ende 2008 besitzt Grün Stadt Zürich neun Pachtbetriebe und den städtischen Gutsbetrieb Juchhof.

Die Erfassung des Zustands der Immobilien förderte bei den landwirtschaftlichen Liegenschaften einigen Sanierungsbedarf zutage. Wann welche Massnahmen getroffen werden, wird im Rahmen eines Betriebsvoranschlags zu prüfen sein. Verschiedene bauliche Massnahmen zur Werterhaltung wurden insbesondere auf dem Gfellerhof und auf dem Gutsbetrieb Juchhof verwirklicht.

Die Allmend Brunau (ca. 40 ha) wird neu gemeinschaftlich von vier Biobetrieben bewirtschaftet, die dazu eine Betriebszweiggemeinschaft gegründet haben. Seit dem 1. Mai 2008 werden im Bereich Segeten-Witikon rund 10 ha ebenfalls durch zwei Biobetriebe bewirtschaftet. Der Gemüsebaubetrieb in Unteraffoltern wurde eingestellt. Die Flächen in der Freihaltezone (ca. 3,2 ha) werden an Landwirte aus Unteraffoltern verpachtet, die bereit sind, im Gegenzug ökologische Massnahmen zu realisieren. Die Gebäude im Dorfkern gingen an die Liegenschaftenverwaltung zurück.

Forstliche Produkte

Der Holzmarkt hat sich im ersten Quartal preislich und mengenmässig sehr gut entwickelt. Die Folgen der Finanzkrise haben auch den internationalen Holzmarkt sehr stark gedämpft. Die Preise in der angelaufenen Holzmarktsaison 2008/09 liegen 10 bis 20% tiefer als im Vorjahr. Insbesondere Industrieholz und Laub-Stammholz werden weniger nachgefragt und unterliegen einem verstärkten Preisdruck.

Aufgrund des heizölindexierten Energiepreises für die Holz-schnitzelheizung des Zoos Zürich konnten dank dem hohen Ölpreisniveau der letzten Heizperiode noch einmal bis zu 20% höhere Preise erzielt werden.

Weihnachtsbäume und Pflanzgarten

Die Aktion Frischbaum, der Verkauf von FSC-zertifizierten, ökologischen Weihnachtsbäumen aus dem Stadtwald, stiess wie im Vorjahr auf reges Interesse bei der Kundschaft. Im

Interesse der langfristigen Sicherung der Weihnachtsbaumproduktion und zur Erreichung einer guten Altersverteilung der Kulturen konnten verschiedene Flächen – unter anderem vom Staatswald – übernommen werden. Im eng mit der Weihnachtsbaumproduktion verknüpften Forstgarten Albisgüetli finden seit 2008 im Rahmen eines Kooperationsprojekts zwei bis drei Mitarbeitende der Sozialen Einrichtungen und Betriebe des Sozialdepartements eine sinnvolle und allseits sehr geschätzte Arbeit.

Gärtnerische Produkte

Aufgrund eines Defekts musste im Sommer 2008 die Ölheizung der Stadtgärtnerei sofort ersetzt werden. Rechtzeitig vor Beginn der kalten Jahreszeit wurde die neue kombinierte Holzpellets-Gas-Heizung in Betrieb genommen.

Der fünfte Tomatensetzlingmarkt wurde auch dieses Jahr wieder gemeinsam mit Bioterra und Pro Specie Rara durchgeführt. Als Pilotversuch fand ebenfalls mit Pro Specie Rara ein Salatsetzlingmarkt statt. Im Bereich Dekoration/Innenbegrünung werden neu Floristinnen ausgebildet. Bewährt hat sich der Einsatz von Mitarbeitenden der Sozialen Einrichtungen und Betriebe (SEB), die zur Pflanzenpflege herangezogen werden.

Auch 2008 hat die Stadtgärtnerei madagassische Sukkulenten für den Masoala-Shop des Zoos Zürich gezogen. Die im Hinblick auf die Anfang Oktober stattfindenden Masoala-Tage im Zoo Zürich erfolgten Anpassungen beim Angebot und der Präsentation kamen beim Publikum gut an.

Mehrmals übergab das Bundesamt für Veterinärwesen (BVet) im Rahmen des Vollzugs des Internationalen Artenschutzabkommens (CITES) beschlagnahmte Pflanzen (vorwiegend Orchideen und Cycas) der Stadtgärtnerei gegen Entgelt zur einstweiligen Betreuung.

Landwirtschaftliche Produkte

Der Absatz der Mastschweine des Gutsbetriebs Juchhof musste aufgrund verschiedener Schwierigkeiten mit dem Abnehmer und dem Schlachthof Zürich neu organisiert werden. Das bereits seit 2005 laufende Pilotprojekt «Kastrationsfreie Ebermast», das einst aufgrund von Vorstössen in der Spezialkommission PD/TED/DIB ins Leben gerufen wurde, fand gegen Ende Jahr grosse Beachtung in den Medien. Das Thema wird zum Glück immer breiter wahrgenommen, und dieser Trend wird vermutlich anhalten, weil mit Coop-Naturafarm ein neuer starker Partner für den Absatz gefunden werden konnte.

Die Milchproduktion konnte im Berichtsjahr durch verschiedene Massnahmen bei der Fütterung und im betrieblichen Ablauf deutlich gesteigert und zugleich rationalisiert werden, so dass die Nachfrage der städtischen Altersheime und Spitäler sehr gut abgedeckt werden konnte.



Der Gutsbetrieb Juchhof geht mit der kastrationsfreien Jungebermast mit gutem Beispiel voran. (Bild: GSZ)

Die Traubenerträge waren witterungsbedingt recht tief, jedoch war die Ernte von sehr guter Qualität. Damit besteht die berechtigte Hoffnung, am Erfolg des an der Internationalen Weinprämierung Zürich mit dem Silberdiplom ausgezeichneten Jahrgangs 2007 (Pinot Noir, Fassausbau) anknüpfen zu können.

Dienstleistungen

Im Rahmen der Planungsarbeiten in den Entwicklungsgebieten läuft eine intensive Zusammenarbeit zwischen Grün Stadt Zürich und weiteren Ämtern. Dies betrifft insbesondere Sondernutzungsplanungen, Arealentwicklungen und Quartierplanverfahren.

Aktuell sind Arbeiten in den Gebieten Seebacherstrasse, Obsthaldenstrasse, Science City, Zürich-West, Hartweg-Areal, Depot Kalkbreite, Stadtraum HB, Manegg, Giesshübel, Eierbrecht, Edisonstrasse, Testplanung Marina Tiefenbrunnen, die Erweiterung des Triemli-Spitals und die Erweiterung des Kunsthauses im Gange.

Weiter ist Grün Stadt Zürich an zahlreichen Vorhaben zur Aufwertung des öffentlichen Raums beteiligt, wie z. B. im Gebiet Stadtraum HB, an den Planungen zum Bahnhofplatz Oerlikon-Süd und der Umgebung des Bahnhofs Oerlikon-Ost, am Lindenplatz in Altstetten oder am Sechseläuten- und am Stadelhoferplatz.

Grün Stadt Zürich wirkt zudem an verschiedenen Verkehrsplanungen und deren Umsetzung mit, wie den flankierenden Massnahmen Zürich-West und Wollishofen, Tram Zürich-West/ Umbau Pflingstweidstrasse, Lärmschutz Grünau, Einhausung Schwamendingen, Glattalbahn (Auzelg und Stettbach).

4.4.3 Spezifische Kennzahlen

		2005	2006	2007	2008
Naturverständnis und Naturförderung	betreute Schulklassen	738	725	808	733
	Lehrpersonen in Weiterbildungsveranstaltungen	206	376	424	⁽¹⁾ 482
Ausstellungen	⁽²⁾ Besucherzahlen geschätzt	376 000	375 000	402 000	377 890
Parkanlagen	in m ²	1 293 836	1 293 108	1 295 374	1 339 237
Erholungswald	Ohne Sihlwald in ha	2 231	2 231	2 231	2 231
	– davon in Stadtbesitz in ha	1 100	1 138	1 138	1 138
Forstliche Produkte	Holznutzung in m ³	8 890	9 500	9 800	⁽³⁾ 11 300
	Anzahl verkaufter Weihnachtsbäume	5 111	5 297	5 388	5 233
Spielplätze	Anzahl (Unterhalt durch GSZ)	–	158	⁽⁴⁾ 497	518
Landwirtschaft	Betriebe im Besitz von GSZ	10	10	10	10
	Landwirtschaftliche Nutzfläche auf Stadtgebiet in ha	–	–	840	825
Städtischer Gutsbetrieb Juchhof	Getreideertrag in t	169	183	199	179
	Ölsaatertrag in t	30	27	32	33
	Milchverkauf in kg	365 000	346 000	378 000	413 000
	Mastschweinverkauf in Stück	1 107	1 139	1 058	1 148
	Weinverkauf in Flaschen	15 740	14 200	15 296	19 530
Familiengärten (ohne Freizeitgärten)	Anzahl	–	–	5 626	5 626
	Fläche in ha	–	–	137	137

¹ erstmals auch für Lehrkräfte aus umliegenden Gemeinden

² im Naturzentrum Sihlwald, Stadtgärtnerei, Sukkulente-Sammlung, Wildpark Langenberg

³ gute Holzmarktlage, hoher Eigenverbrauch, früher Holzeinschlag und Verkauf im Herbst 2008

⁴ Übernahme der Spielgeräte auf Schulanlagen, in Kindergärten und Horten von der Immobilien-Bewirtschaftung in den Unterhalt von Grün Stadt Zürich

4.5 Tiefbauamt

4.5.1 Aufgaben

Das Tiefbauamt (TAZ) setzt sich für einen ansprechend gestalteten öffentlichen Raum und eine gut funktionierende Infrastruktur im Dienste aller ein. Wer auf Zürichs Trottoirs, Plätzen, Strassen, Brücken oder Velowegen unterwegs ist, soll sich sicher und wohl fühlen und rasch und umweltfreundlich vorankommen. Die Bedürfnisse der Menschen und eine nachhaltige Mobilität stehen also im Zentrum der Tätigkeiten des Tiefbauamts.

Die Aufgaben des Tiefbauamts umfassen die Gestaltung des öffentlichen Raums, die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von Strassen sowie die Koordination von Bauvorhaben auf öffentlichem Grund. Fragen rund um Mobilität und Verkehr werden mit einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie und integrierten Verkehrskonzepten angegangen. Der Satz «Mobilität und Räume für Menschen» dient den Mitarbeitenden des Tiefbauamtes bei ihrer Arbeit als Leitplanke.

Total 565 Projekte befanden sich 2008 im Tiefbauamt in der Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungsphase. Viele kleinere und mittlere Projekte konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Dazu gehören zum Beispiel die Sanierung des Hegibachplatzes und des Römerhofs, ebenso die vielbeachtete Erneuerung der Tramgleise zwischen Bellevue und Quaibrücke. Die Tramendstation Wollishofen wurde behindertengerecht umgebaut und erhielt ein neues Gesicht. Ab Frühling 2009 werden auch Bäume diese neu als Platz gestaltete Endstation schmücken.

Einige zukunftsweisende Projekte, wie die Neugestaltung des Stadelhoferplatzes, die Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürich (FlaMa West) und das grosse Vorhaben in Zürich-West mit dem Tram Zürich-West und dem Umbau der Pfingstweidstrasse, stehen kurz vor Baubeginn. Die Planungsphase beim Projekt Sechseläutenplatz ist abgeschlossen. Die Arbeiten an der neuen Oberfläche können beginnen, wenn das unterirdische Parkhaus Opéra erstellt ist und der Gemeinderat den notwendigen Kredit bewilligt hat.

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Mobilität und Verkehr – heute und morgen

Mobilitätsstrategie auf dem Prüfstand

Die Stadt Zürich besitzt seit 2001 eine Mobilitätsstrategie, die auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit basiert. Um besser abschätzen zu können, ob die angestrebten Ziele erreicht werden und wo Verbesserungspotenzial liegt, wurden 2008 erstmals 22 Leitprojekte systematisch auf ihre Wirkung hin analysiert. Die Leitprojekte umfassen sowohl Bau- als auch Nichtbauprojekte. Die Methode dieser Wirkungsbeurteilung entwickelte das TAZ, die Auswertung erfolgte gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und der Dienstabteilung Verkehr (DAV) des Polizeidepartements. Die Ergebnisse der Beurteilung sind deutlich: Die analysierten Projekte leisten nachweislich einen Beitrag an die Erreichung der definierten Ziele und die Umsetzung der Mobilitätsstrategie. So tragen beispielsweise Projekte, die die einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr reduzieren, wesentlich zur Aufwertung von Quartieren bei. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und steigern die Attraktivität sowohl von allgemeinen öffentlichen Räumen als auch von Verkehrsräumen. Zweites Beispiel: Die Erschliessung städtischer Entwicklungsgebiete folgt dem Grundsatz, dass diese gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein sollen und die Wege für zu Fuss Gehende oder Velo Fahrende möglichst direkt und durchgängig sind. Damit wird erfolgreich darauf hingewirkt, dass ein grosser Anteil der Mobilität stadt- und umweltverträglich abgewickelt wird.

Nachholbedarf besteht bei der allgemeinen Anwendung des Verursacherprinzips und bei der Optimierung des Anlieferverkehrs. Hier werden griffige Massnahmen gesucht.

In Zukunft werden die Mobilitätsprojekte nun alle vier Jahre auf ihre Wirkung und Zielerreichung hinsichtlich der strategischen Vorgaben überprüft, das nächste Mal im Jahr 2012.

Mobilität macht Schule

Eine Teilstrategie der Mobilitätsstrategie ist die Mobilitätsberatung. 2007 erteilten die Stadträte Waser und Lauber den Auftrag, für Kinder und Jugendliche Lehrmittel und Unterrichtseinheiten zum Thema Mobilität zu entwickeln. Für die



Mobilitätsbildung: Tram fahren will gelernt sein. (Bild: TAZ)

Schulen existieren zwar bereits diverse entsprechende Angebote, doch fehlte eine Informations- und Beratungsstelle, die die Unterrichtshilfen bündelt und informiert. Das Schul- und Sportdepartement und das Tiefbauamt erarbeiteten in der Folge ein «Dossier Mobilität» und entwickeln nun die gemeinsame Plattform «Mobilität und Schule» für Lehrerinnen und Lehrer. Das Dossier gibt Orientierungshilfe und verknüpft Lehrpläne mit bestehenden Angeboten und erlebnisorientierten Umsetzungsvorschlägen. Die Plattform soll die Angebote bekannt machen. Die beiden Internetauftritte «Dossier Mobilität» und «Mobilität erleben» dienen als Anlauf- und Informationsstelle für Lehrkräfte und Schulen. Ausgewählte Schulen und Klassen testeten im Juni 2008 die Angebote. 2009 soll das Paket breit eingeführt werden.

Mobil in der Stadt

Die Kampagne «Mobilität ist Kultur» stand 2008 unter dem Thema «Mobil in Affoltern». Affoltern ist ein aufstrebendes Stadtquartier, wo sich viele neu Zuziehende niederlassen. In den Neubausiedlungen in Affoltern erhielten 3000 neue Haushalte eine Informationsmappe mit einer Fülle von Karten, Fahrplänen und Tipps rund um ÖV-Verbindungen, kombinierte Mobilität und Velorouten. Die Mappe kam im Quartier auch bei den Alteingesessenen gut an. In den nächsten Jahren sollen weitere «Mobil in»-Mappen für andere Quartiere folgen.

Die beliebten Züri-z'Fuess-Stadtpaziergänge wurden um drei weitere Angebote erweitert: Witikon, Affoltern und einen Fussballspaziergang zur EURO 2008. Die Fussball-Europameisterschaft bot Anlass, Gäste und Fans auf die Vorzüge des ÖV und des Langsamverkehrs aufmerksam zu machen. Es hat sich gezeigt, dass die Besucherinnen und Besucher von Grossanlässen bereit sind, auch grössere Strecken zu Fuss zurückzulegen. So bewältigten 3000 Personen den Weg vom Zentrum zum Letzigrundstadion zu Fuss.

Am Beispiel EURO 2008 hat sich auch gezeigt, wie wichtig gut gekennzeichnete Veloabstellplätze sind, wenn ein Festgelände möglichst durchgängig bleiben soll.

Die Velostation Süd beim Hauptbahnhof Zürich bietet seit Herbst 2007 650 bewachte und wettergeschützte Veloparkplätze an. Die provisorische Anlage dient als Pilotprojekt, um Erkenntnisse für die zwei künftigen, definitiven Velo-Stationen rund um den neuen Durchgangsbahnhof Hauptbahnhof mit über 2500 Plätzen zu gewinnen. Der Betrieb des Provisoriums ist gut angelaufen, die Nutzer- und Aboverkaufszahlen sind kontinuierlich gestiegen.

Der Zoo Zürich gehört zu den beliebtesten Freizeitdestinationen der Schweiz. An Spizentagen besuchen bis zu 10000 Personen die Anlage, was immer wieder zu Verkehrsproblemen führt. Basierend auf einer umfangreichen Verkehrserhebung erarbeitete das Tiefbauamt 2008 ein Verkehrskonzept. Rasche Abhilfe verspricht die Idee, einen Shuttle-Betrieb zwischen bestehenden Parkplatzanlagen (z. B. Irchel) und dem Zoo einzurichten.

Erstmals in der Geschichte Zürichs wurde im November in einer Volksabstimmung über eine Baulinie entschieden. Baulinien sichern die Umsetzung des Richtplans. Sie schaffen Planungssicherheit und sind für alle Grundeigentümer ver-

bindlich. An der Neufrankengasse im Kreis 4 datierten die Baulinien von 1925. Die in der Volksabstimmung gutgeheissenen neuen Baulinien erlauben nun eine auf die zukünftigen Bedürfnisse von Quartier, umliegenden Stadträumen und ÖV abgestimmte Bebauung und Strassenführung.

Aufwerten und Gestalten von Stadträumen

Bahnhof Oerlikon: Quartierstrukturen stärken und Verbindungen schaffen

Der Bahnhof Oerlikon ist für Zürich-Nord ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Dynamische Entwicklungsgebiete befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Heute frequentieren täglich rund 110 000 Personen den Bahnhof Oerlikon. Allein die Zahl der hier umsteigenden SBB-Passagiere soll in den nächsten Jahren um 30% wachsen. Um diese Verkehrsdrehscheibe den neuen Bedürfnissen anzupassen, bauten die SBB den bestehenden Bahnhof bis 2014 um und aus. Zwei zusätzliche Geleise sind nötig, um den S-Bahn- und den Fernverkehr zu entflechten. Der Um- und Ausbau des Oerliker Bahnhofs erfolgt zusammen mit dem Bau der Durchmesserlinie zwischen Altstetten, Hauptbahnhof Zürich und Bahnhof Oerlikon.

Gleichzeitig mit der Erweiterung der Bahninfrastruktur soll auch der Aussenraum ein Gesicht erhalten, das der wachsenden Bedeutung von Oerlikon als Dienstleistungs- und Detailhandelszentrum entspricht. Abgestimmt auf den Zeitplan der SBB will die Stadt deshalb den öffentlichen Raum rund um den Bahnhof funktional und ansprechend gestalten sowie ein verständliches Anschlussverkehrsnetz installieren.



Die neue Quartierverbindung unter dem Bahnhof Oerlikon. (Bild: Team 10:8)

In Zusammenarbeit mit den SBB und dem Kanton hat die Stadt Zürich das bestehende Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2000 überarbeitet. Neu wird der Bahnhof auf einen nördlichen und einen südlichen Bahnhofplatz ausgerichtet: den Max-Frisch-Platz und den Oerliker Bahnhofplatz Süd. Die beiden Plätze bilden zusammen mit dem Bahnhofsareal den Dreh- und Angelpunkt Oerlikons, hier erschliessen sich den ankommenden Reisenden die angrenzenden Stadträume Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon. Der Bahnhofplatz Süd soll vom Durchgangsverkehr befreit werden, Tram- und Bushaltestellen werden zusammengelegt, Sitzgelegenheiten und Restaurants machen den Platz zusätzlich attraktiv. Die Bauarbeiten beginnen 2010 und dauern bis 2011. Für den

Max-Frisch-Platz wird 2009 ein Gestaltungswettbewerb ausgeschrieben. Ziel ist, Bushaltestellen, Verkehrs- und Aufenthaltsräume ausgewogen anzuordnen. 2014 soll der Platz fertig sein.

Verbunden werden die beiden Plätze bzw. die dahinterliegenden Quartiere mit einer grosszügigen Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Rampen und Treppen führen hinauf zu den Bahnperrens. Gebaut werden soll die Quartierverbindung Oerlikon von 2011 bis 2014. Auch im Osten des Bahnhofs, im Raum Schaffhauserstrasse, sind bauliche Veränderungen vorgesehen, um die Quartiere Seebach und Leutschenbach direkter an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Die Zugänge zur bestehenden SBB-Unterführung Ost sollen verbessert, die Wege zwischen Bahnperrens und den umliegenden Tram- und Bushaltestellen sollen möglichst kurz und durchgängig sein. Die ursprünglich geplante ÖV-Drehscheibe an der Schaffhauserstrasse wurde zugunsten des neuen Entwicklungskonzepts fallen gelassen.

Goldbrunnenplatz und Schmiede Wiedikon – auf dem Weg zu attraktiven Quartierzentren

Die Birmensdorferstrasse ist eine viel befahrene Einfallsachse in die Stadt Zürich. Ziel eines neuen Gestaltungs- und Betriebskonzepts ist es, diese Hauptverkehrsstrasse quartierfreundlicher zu machen. Im Zuge von anstehenden Gleissanierungsarbeiten und der Erneuerung von Werkleitungen sollen die drei Quartierzentren Talwiesenstrasse, Goldbrunnenplatz und Schmiede Wiedikon, die im kommunalen Verkehrsplan entlang der Birmensdorferstrasse festgelegt sind, in Etappen aufgewertet werden. In diesen Quartierzentren soll der Fussverkehr Priorität haben, öffentlicher und privater Verkehr sollen möglichst entflochten sein, der Raum soll einladend gestaltet sein. Neu soll der MIV auf der Birmensdorferstrasse auf je einer Spur pro Richtung geführt werden. Radstreifen und Bäume sollen künftig die Strasse säumen. Die Tramhaltestellen werden komfortabler und behindertengerecht ausgebaut. Als Erstes soll 2010 der Raum Schmiede Wiedikon umgestaltet werden, 2011 soll dann der Goldbrunnenplatz folgen.

Münsterhof – vom Hinterhof zum Repräsentationsraum

Was im Mittelalter der Hinterhof der Fraumünsterkirche war, ist heute repräsentativer Stadtraum von landesweiter Bedeutung. Zum geschützten Ensemble des Münsterhofs gehören die Kirche, die beiden Zunfthäuser und alle weiteren Gebäude am Platz. Der Platz selbst war einer der ersten gepflasterten Plätze Zürichs. Im Leitbild Innenstadt Zürich, das 2008 aktualisiert wurde, gehört der Münsterhof zu jenen Stadträumen, die eine maximale Aufenthaltsqualität aufweisen sollen. Um dies zu erreichen, sind diverse Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen. Der Platz soll von Parkplätzen befreit werden. Die 55 bestehenden Parkplätze können in die umliegenden Strassen und ins geplante Opernhaus-Parking verlagert werden. Der Langsamverkehr soll hier Priorität haben. Ziel ist es, dem Münsterhof eine grosszügige, offene Ausstrahlung zu verleihen. Menschen sollen sich gerne auf dem Platz aufhalten, und er soll vielfältig nutzbar sein. Um einen Gestaltungsvorschlag zu erhalten, entschied sich die Stadt für das Workshopverfahren. In drei Workshops erarbeiteten Vertreter der Stadt und des Quartiers im Berichtsjahr einen Vorschlag, der Anfang 2009 der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Bis 2011 wird ein Projekt ausgearbeitet. Abgestimmt auf den Bauplan des

Opernhaus-Parkings wird der neue Münsterhof voraussichtlich ab 2012 sein neues Gesicht zeigen können.

Stadelhoferplatz und Sechseläutenplatz – was lange währt, wird endlich gut

Nach dem Sechseläuten 2009 werden die Bauarbeiten am Stadelhoferplatz beginnen. Einerseits werden die 30-jährigen Geleise erneuert, andererseits wird der Platz, der als Gartenbaukunstwerk unter Schutz steht, saniert. Der Platz erhält unter anderem eine neue Kiesoberfläche. Die neue Beleuchtung gemäss Plan Lumière wird dafür sorgen, dass der Stadelhoferplatz ab Oktober 2009 des Nachts in zauberhaftem Licht erstrahlt.



Der Stadelhoferplatz im Licht gemäss Plan Lumière. (Bild: d'life Lichtdesign)

Die Neugestaltung des angrenzenden Sechseläutenplatzes hängt zeitlich vom Fahrplan des Opernhaus-Parkings ab. Mit der Baubewilligung für das Parkhaus darf Anfang 2009 gerechnet werden, Baubeginn wird Mitte 2009 sein. Das unterirdische Parkhaus wird 299 Parkplätze bieten, was die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze vor dem Opernhaus erlaubt. Diese frei werdende Fläche soll Teil des erweiterten Sechseläutenplatzes werden, der als urbaner Platz an zentraler Lage dem Raum Bellevue einen unverwechselbaren Charakter verleihen wird. Die Einweihung des neuen Sechseläutenplatzes ist für 2012 geplant, und ab 2012 sollen auch das Sechseläuten und der Zirkus Knie wieder hier stattfinden können.

Utoquai/Bellevueplatz – ein Raum mit grossem Potential

Nach der Einführung der Verkehrsbeschränkung im Limmatquai zwischen Uraniabrücke und Rathaus 2006 regte ein im Mai 2008 überwiesenes Postulat auch den Umbau des nördlichsten Teils des Utoquais bei der «Riviera» für zu Fuss Gehende an. Zwischen der Abzweigung vom Limmatquai bis zum Bellevueplatz soll eine autofreie Promenade entstehen.

Das Gebiet rund um Bellevue und Limmatufer hat für das öffentliche Leben in Zürich eine grosse Bedeutung und gilt als Raum von internationaler Ausstrahlung. Fragen zu Nutzung, Verkehrsführung und Gestaltung dieses Raums werden dementsprechend sorgfältig angegangen. Im Rahmen einer Verkehrs- und stadträumlichen Studie prüft ein interdisziplinäres Planungsteam die Machbarkeit eines verkehrsfreien Riviera-

Limmatufers. In diese Studie wird auch der Bellevueplatz mit einbezogen. Die gemeinsame Betrachtung von Verkehrslösungen, Nutzungsfragen und Gestaltungsansätzen zeigt, dass der Platzraum zwischen Wasser- und Altstadtkante durch die Reduktion des Verkehrs stark aufgewertet werden kann. Der direkte Zugang von der Altstadt zum Wasser ist einzigartig in der Stadt. Konkrete Baumassnahmen sind noch nicht geplant, aber für 2014 sind die Sanierung der Gleisanlagen und der behindertengerechte Ausbau der Tramhaltestelle Bellevue beschlossen.

Max-Högger- und Vulkanstrasse – Strassenraum wird zum Platz

Das Quartier nördlich des Bahnhofs Altstetten gehört zu den städtischen Entwicklungsgebieten. In den letzten Jahren hat sich das alte Industrie- und Gewerbegebiet zunehmend in einen attraktiven Dienstleistungsstandort mit vielen Arbeitsplätzen von Banken, Versicherungen und Schulungszentren gewandelt. Die Zahl der Personen, die hierher zur Arbeit pendeln, ist entsprechend gestiegen. Passend zum neuen Charakter des Gebiets sollen die Max-Högger- und die Vulkanstrasse, die die Quartiere Bahnhof Nord und Grünau mit dem Bahnhof Altstetten verbinden, aufgewertet werden. Im Rahmen eines Wettbewerbs ging ein Projekt als Sieger hervor, das der Max-Högger- und der Vulkanstrasse den Charakter eines Platzes verleihen soll. Unterschiedliche Baumarten und Sitzgelegenheiten sollen den Strassenraum säumen, die Bereiche von FussgängerInnen und Velofahrenden sollen beim Abgang in die bestehende Personenunterführung des Bahnhofs Altstetten entflochten sein. Den Abgang soll ein imposantes Dach markieren.



Die neue Max-Högger- und die neue Vulkanstrasse. (Bild: TAZ)

Seeuferweg Wollishofen – auch übers Wasser

1986 erteilte das Stimmvolk dem Stadtrat den Auftrag, zwischen Landiwiese und Hafen Wollishofen einen Seeuferweg einzurichten. Der erste Teil bis zur Roten Fabrik wurde zügig gebaut, der zweite Teil liess etwas auf sich warten. Im Oktober 2008 stimmte der Gemeinderat einem Objektkredit für einen 284 m langen Fussgängersteg zwischen der Roten Fabrik und dem Bootshafen Wollishofen zu. An Land bei den beiden Endpunkten wird das Gelände mit Bäumen aufgewertet. Hinter der Roten Fabrik wird anstelle der bestehenden Stufen ein flacher Übergang zwischen Land und Wasser geschaffen. Zurzeit sind noch Einsprachen gegen den Steg hängig. Baubeginn ist frühestens im Spätherbst 2009, und die Arbeiten dauern etwa sechs Monate.

Grosse Verkehrs- und Infrastrukturprojekte

Quaibrücke – Sanierung im Schaufenster von Zürich

Die Quaibrücke ist ein Nadelöhr in Zürichs Strassenraum. Brücke und Tramgeleise sind über 20 Jahre alt und wegen der intensiven Nutzung sanierungsbedürftig. Erneuert werden müssen die Brücke und der anschliessende Strassenabschnitt bis zum Bellevue mit den Geleisanlagen und Fahrleitungen sowie veraltete Verkehrsregelungsanlagen auf beiden Seiten der Brücke. Die über 100-jährigen Wasserleitungen im Projektperimeter sind ebenfalls zu ersetzen. Die Sanierung erfolgt in zwei Etappen: Aus Sicherheitsgründen wurden in einer ersten Etappe im Sommer 2008 die Weichen vor der Haltestelle Bellevue und die Wasserleitungen ausgewechselt. Richtung Bellevue, wo sich in einem Hohlraum im Anschluss an die Brücke Risse zeigten, verstärkte die Bauequipe das Mauerwerk. Häufige Nacharbeit und optimale Planung erlaubten es, die Quaibrücke fast zwei Wochen früher als geplant wieder dem Verkehr zu übergeben. Trotz umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit kam es am ersten Bautag zu grösseren Staus im Umfeld der Brücke, bereits am zweiten Tag hatten sich die Verkehrsteilnehmenden aber auf die veränderte Situation eingestellt, und es kam zu keinen grösseren Behinderungen mehr. Die zweite Etappe der Sanierung ist für 2011 geplant. Damit der öffentliche und der motorisierte Individualverkehr auch während der Bauarbeiten über die Quaibrücke fließen können, werden die Arbeiten mit den Projekten Sechseläutenplatz, Utoquai und Bellerivestrasse koordiniert.



Der neue Abwasserkanal im Hardhof. (Bild: TAZ)

Kanalisation Hardhof – Grundwasser schützen

Zwischen Hardturm und Werdhölzli befindet sich das Grundwasserreservoir von Zürich. Um Verschmutzungen zu verhindern, ist das Gebiet eine Schutzzone mit strengen Auflagen. Durch diese Schutzzone Hardhof führen jedoch auch Kanäle, in denen Abwässer ins Klärwerk Werdhölzli und Regenwasser zum Regenbecken auf der Werdinsel geführt werden. Diese Kanäle sind rund 70 Jahre alt und erfüllen die Auflagen des Gewässerschutzes nicht mehr. Als Ersatz wird ein neuer, rund 800 m langer, doppelstöckiger Kanal mit vier Kammern gebaut. Der Kanal ist insgesamt 4,50 m breit und 8,50 m tief. Am Rand der Schutzzone werden die Kanäle von innen saniert. Die Bauarbeiten begannen im November 2007 und werden bis Oktober 2009 dauern.

Tram Zürich-West/Pfingstweidstrasse – neue Lebensader für ein Boomquartier

Nach langjähriger Projektierung, nach Volksabstimmungen und Einsprachen erfolgten am 9. September 2008 der Spatenstich zur Realisierung des Trams Zürich-West und die mit dem Tramprojekt einhergehende Umgestaltung der Pfingstweidstrasse.



Spatenstich für Tram Zürich West am 9. September 2008. (Bild: Seraina Wirz)

Die neue, gut drei Kilometer lange Tramstrecke mit sieben Haltestellen wird den Escher-Wyss-Platz mit dem Bahnhof Altstetten Nord verbinden. Zürich-West als grösstes Entwicklungsgebiet Zürichs erhält damit ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot, das die zusätzlichen Verkehrsströme quartier- und umweltverträglich auffangen wird. Die Anzahl Personen, die pro Tag nach Zürich-West kommen, soll sich in den nächsten Jahren von 130 000 auf 260 000 verdoppeln. Die Anbindung des Trams an die Bahnhöfe Hardbrücke und Altstetten bringt optimale Anschlüsse an die S-Bahn, Buslinien sowie einzelne Fernverkehrszüge. Die Pfingstweidstrasse als künftige Lebensader des rasant wachsenden Quartiers wird zu einer übersichtlichen Strasse umgestaltet, mit je zwei Fahrspuren pro Richtung sowie kombinierten Velo- und Fusswegen beidseits der Strasse.

Da das Bundesgericht den Beschwerden von Anwohnenden die aufschiebende Wirkung entzogen hatte, starteten die Bauarbeiten Mitte September im Bereich Escher-Wyss-Platz mit der Verlegung der Tramhaltestellen der Linien 4 und 13 in die Limmatstrasse sowie diversen Vorbereitungsarbeiten. Für das terminlich und organisatorisch ambitionöse Projekt wird gleichzeitig an mehreren Orten gearbeitet. Bereits im Dezember 2011 soll die neue Tramlinie in Betrieb genommen werden. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen 299 Mio. Franken. Der Bund beteiligt sich mit 75 Mio. aus dem Infrastrukturfonds an den 150 Mio. für die Tramstrecke, die 149 Mio. für die Pfingstweidstrasse werden von Bund und Kanton finanziert.

Die Rechtsverfahren, die sich gegen das Tram Zürich-West und die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse richteten, nahmen am 27. Oktober 2008 eine weitere Hürde. Das Bundesverwaltungsgericht wies sämtliche Beschwerden ab. Zwei Beschwerden wurden in der Folge ans Bundesgericht weitergezogen. Die Entscheide der letzten Instanz werden im Frühjahr bzw. Sommer 2009 erwartet.

Hardbrücke – grünes Licht für Sanierung

Die Hardbrücke ist 35 Jahre alt und muss dringend saniert werden. Anfang 2008 ging das Tiefbauamt noch davon aus, dass die Sanierung wegen zwei Stimmrechtsrekursen über längere Zeit blockiert sein werde und nur dringendste Sicherheitsmängel behoben werden könnten. Ende Mai 2008 erhielt das Projekt jedoch vom Bundesgericht grünes Licht. In den folgenden Monaten wurde die Planung für die Sanierung der Hardbrücke auf den Bau der neuen Tramstrecke Zürich-West und die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse abgestimmt. Die neue Tramstrecke kann wie geplant im Dezember 2011 in Betrieb gehen. Erste Vorarbeiten an der Brücke beginnen nun im Mai 2009, voraussichtlich ab August 2009 bis Ende 2011 folgt dann die Hauptsanierung. Anschliessend wird die Brücke wieder voll befahrbar sein, mit durchgehenden Velo- und Fusswegen auf beiden Seiten sowie teilweise eigener Busspur.

Tram Hardbrücke/Verkehrskonzept Rosengartenstrasse

Eine im Februar 2007 überwiesene dringliche Motion verlangt die Vorlage einer Weisung zur Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und die erforderlichen Ausbauten des Bahnhofs Hardbrücke. Im Februar 2008 wurde ausserdem die Volkinitiative «Rosengarten-Tram» eingereicht und im Juni 2008 vom Stadtrat für gültig erklärt. Beide Tramstrecken sind Bestandteil des VBZ-Linienkonzepts 2025. VBZ und TAZ klären nun in einer Studie ab, wie die gewünschte Tramlinie vom Hardplatz via Bahnhof Hardbrücke sinnvoll zur Pfingstweidstrasse geführt werden kann. Bis Juni 2009 erarbeiten Tiefbauamt und VBZ auch eine Umsetzungsvorlage für das Rosengartentram zu Händen des Stadtrats.

Flankierende Massnahmen Westumfahrung (N4/N20)

Ab 4. Mai 2009 wird die neue Westumfahrung N4/N20 mit dem Uetlibergtunnel die Durchgangssachse zwischen linkem Zürichseeufer und Limmattal stark entlasten. Der Verkehr auf dieser Achse durch die Stadt Zürich reduziert sich dadurch voraussichtlich gesamthaft um etwa 30%. Damit der Tunnel und der neue Autobahnabschnitt ihre Wirkung voll entfalten können, sind flankierende Massnahmen nötig. Diese lenken den Verkehr auf die Autobahn und halten ihn von den Wohngebieten fern.

Das Kernstück der flankierenden Massnahmen in Zürich umfasst den Raum Westtangente und Waldegg. Am Tag der Eröffnung des Uetlibergtunnels beginnen die Bauarbeiten in der Manesse-, der Schimmel- und der Seebahnstrasse. Diese Achse verfügt ab dem 4. Mai 2009 stadteinwärts nur noch über eine durchgehende Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr. Das Gleiche gilt auch für die Achse stadtauswärts, nämlich Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse. Diese Strassen werden bis Ende 2011 zu zweispurigen Quartierstrassen mit Gegenverkehr und Tempo 30 zurückgebaut. In Zukunft soll hier nur noch ein Fünftel des heutigen Verkehrs fließen. Im Gegenzug wird die Achse Schimmelstrasse–Seebahnstrasse bis Sommer 2010 zu einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse mit Gegenverkehr ausgebaut. Die erwartete zusätzliche Verkehrsbelastung beträgt hier 10%. Die Birmensdorferstrasse im Abschnitt Waldegg bis Triemli umfasst neu je eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und eine separate Busspur sowie einen Velostreifen pro Richtung. Noch offen ist der Baubeginn weiterer flankierender Massnahmen in den Quartieren Wollishofen und Altstetten.

Die Gesamtkosten für die flankierenden Massnahmen im Raum Westtangente und Waldegg belaufen sich auf 61,5 Mio. Franken. Daran beteiligt sich der Bund mit 60%. Den Rest teilen sich Kanton und Stadt Zürich. Ende August 2008 stimmte der Gemeinderat einem Objektkredit von 2 Mio. Franken für Aufwertungen und Neugestaltungen Bullinger- und Agnesplatz sowie Bullinger- und Weststrasse zu.

Einhausung Autobahn Schwamendingen – mehr Ruhe und neuer Freiraum

Der Autobahnabschnitt durch Schwamendingen ist die meistbefahrene Strasse Zürichs. Pro Tag fahren heute durchschnittlich 110000 Autos auf der N1 durch das dicht besiedelte Quartier. Die Belastung des Gebiets durch Lärm und Luftschadstoffe liegt permanent über den gesetzlichen Grenzwerten.

Nach der Prüfung verschiedener Lösungen stimmte die Zürcher Bevölkerung im September 2006 einer Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen dem Schöneichtunnel und der Verzweigung Aubrugg zu. Das technische Projekt von Bund, Kanton und Stadt liegt nun vor. Die Komplexität des Vorhabens und neue Erkenntnisse machten jedoch einige Anpassungen am ursprünglich präsentierten Projekt nötig. So besteht weniger Spielraum für die Einbettung der Einhausung ins Gelände als ursprünglich angenommen. Nur in Ausnahmefällen werden Anschüttungen an die Wände des Deckels möglich sein, um Böschungen zu erhalten. Ausserdem musste die Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse etwas reduziert werden. Und schliesslich muss die Autobahneinfahrt Aubrugg, das sogenannte «Hosenbein», nach Fertigstellung der Einhausung geschlossen bleiben. Geprüft wird ein alternativer Anschluss im Oberhauserriet.



Die geplante Einhausung der Autobahn in Schwamendingen mit dem Portal Aubrugg. (Bild: agps. architecture/Rotzler Krebs Partner)

Trotz der vorgenommenen Abstriche wird die Einhausung dem Quartier Schwamendingen wieder Ruhe, bessere Luft und einen neuen Freiraum bringen. Um das Dach auf dem rund sieben Meter hohen Bauwerk optimal zu erschliessen, sind eine Reihe von Aufgängen (Treppen, Rampen, Lifte) geplant. Dach und Wände werden bepflanzt, Fuss- und Velowege sowie Sitzgelegenheiten machen die Grünzone auf dem Dach zu einem attraktiven Aussenraum. Auch in städtebaulicher Hinsicht bietet der knapp ein Kilometer lange Bau nach wie vor grosse Chancen. Eine breitere und aufgewertete

Unterführung Saatlenstrasse wird dazu beitragen, dass die Teile des Quartiers besser miteinander verbunden sind und zusammenwachsen können.

In Schwamendingen bestehen Befürchtungen, dass die Einhausung mit ihren Wänden das Quartier eher trennen als verbinden werde. Die Schliessung der Autobahneinfahrt Aubrugg nährt zudem Ängste vor Mehrverkehr im Quartier. Stadt und Kanton Zürich nehmen die Bedenken der Quartierbevölkerung ernst. Mit den betroffenen Grundeigentümern führen Stadt und Kanton regelmässig Gespräche. Für die Bevölkerung sowie Ratsvertreterinnen und Ratsvertreter aus dem Quartier fanden im August und November 2008 Informationsveranstaltungen statt. Diese werden in regelmässigen Zeitabständen fortgeführt.

Zurzeit wird auf Wunsch des Bundesamts für Strassen (ASTRA) die Integration der sicherheits- und lüftungstechnischen Sanierung des Schöneichtunnels ins Projekt geprüft. Im Sommer 2009 wird das ASTRA das Ausführungsprojekt nach Massgabe des Nationalstrassengesetzes zur Prüfung erhalten. Nach der Zustimmung des Zürcher Stadt- und Regierungsrats wird die Projektauflage voraussichtlich Ende 2009/Anfang 2010 erfolgen. Baubeginn wird frühestens im Jahr 2012 sein, wenn keine Einsprachen erfolgen. Die Bauzeit ist auf fünf Jahre veranschlagt.

4.5.3 Spezifische Kennzahlen

Projekte (inkl. Kanalbauten ERZ)	565
– davon in Realisierung	161
– davon in Projektierung	215
Anzahl Mitarbeitende	305
– davon Lernende	17
– davon Praktikanten	1
Investitionen (exkl. ERZ, VBZ, WVZ, ewz usw.)	
– Ausgaben Mio. Fr.	47.3
– Einnahmen Mio. Fr.	8.2

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2008)

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

EIS = Einzelinitiative Stimmbürger (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)

EIR = Einzelinitiative Ratsmitglied (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)

VI = Volksinitiative (Erledigungsfrist 1½ Jahre mit ½ Jahr Verlängerung)

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
VI 2007/000817 2008/000210	12.02.2008 02.07.2008	Initiativkomitee Fabio Meyer, Zürich Sofort-Massnahmen Zürich-Nord-West

Der Stadtrat wird beauftragt, mit einem Projektierungskredit von 3 Mio. Franken ein Projekt mit organisatorischen und baulichen Massnahmen zur Erzielung eines quartierverträglichen motorisierten Individualverkehrs auf der Buchegg- und der Rosengartenstrasse in Zürich zuhanden des Kantons zu erarbeiten. Integrierter Bestandteil ist je Richtung eine separate Busspur auf der bestehenden Strassenfläche zwischen Milchbuck und Escher-Wyss-Platz.

VI 2007/000818 2008/000211	12.02.2008 16.04.2008	Initiativkomitee Fabio Meyer, Zürich Rosengarten-Tram
----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, zuhanden des Kantons ein Tramprojekt für die Strecke Milchbuck–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Albisriederplatz auszuarbeiten.

Der Stadtrat setzt sich beim Kanton für die Realisierung des Projekts bis längstens zehn Jahre nach Abschluss der Projektierungsarbeiten ein.

EIS 2008/000799 2008/000309	01.07.2008 22.10.2008	Kammerer Bruno Strassenverkehr, unterirdische Führung am Seebecken
-----------------------------------	--------------------------	---

«Zur Förderung von Zürichs urbaner Qualität und städtebaulicher Entwicklung wird zu Händen einer Volksabstimmung ein Projekt gestaltet und dazu der entsprechende Realisationskredit vorgelegt, der den privaten Autoverkehr entlang dem innerstädtischen Seebecken im Raum Utoqual/Frascati bis Alfred-Escher-Strasse/Tunnelstrasse unter dem Boden und unter dem Wasser führt.»

VI 2008/000324 noch keine Gr-Nr.	08.10.2008 12.11.2008	Initiativkomitee «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» Zur Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich
--	--------------------------	--

I. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird um den folgenden Artikel ergänzt:

Art 2 ter (neu)

¹Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

²Die Stadt Zürich setzt konsequent auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel zu den Hauptachsen.

³Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

II. In die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird die folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:

Der prozentuale Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art 2 ter (neu) um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

II. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2008)

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

MOT = Motion (Erledigungsfrist 2 Jahre nach Überweisung)

POS = Postulat (Erledigungsfrist 2 Jahre nach Überweisung)

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/004024 1991/000392	28.08.1991 18.11.1992	Baur Toni und Mägli-Fischer Erika Gessnerallee/Sihlpost/Sihlquai, Realisierung einer Veloroute

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

Der Bau des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse und die dafür notwendigen (langjährigen) Bauprovisorien entlang der Kasernenstrasse und dem Sihlquai tangieren die vorgesehene Trasse und die Anschlüsse an das Strassennetz. Nach Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs soll die regional klassierte Route realisiert werden. Im Studienauftrag für den Stadtraum HB ist die Verbindung berücksichtigt.

POS 1994/002245 1992/000528	18.11.1992 25.05.1994	Baur Toni Veloroute Margareteweg, Realisierung der fehlenden Teilstücke
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Provisorische Massnahmen entlang dem Agnes-Robmann-Weg wurden geprüft, aber aus Sicherheitsgründen verworfen. Im Rahmen des privaten Hochbauprojektes Räfelstrasse 24, Bauentscheid 1285/03, wurde eine direkte öffentliche Fuss- und Velowegverbindung ab Kreuzung Agnes-Robmann-/Borweg gesichert, die senkrecht zur Räfelstrasse einmünden soll. Die Baubewilligung ist aber ungenutzt verfallen.

POS 1994/004052 1993/000410	25.08.1993 27.10.1993	Baur Toni und Keller Ueli Üetlibergtunnel, Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie mit dem Regierungsrat zusammen Massnahmen getroffen werden können, die spätestens bei der Eröffnung des Üetlibergtunnels zur wirksamen und nachhaltigen Redimensionierung des Stadtzürcher Autoverkehrsnetzes und nicht zu lokalen Zusatzbelastungen führen.

Die Strassenprojekte zur Sicherung der Entlastungswirkung (West-/Seebahnstrasse, Birmensdorferstrasse) wurden am 27. Juni 2007 vom Stadtrat festgesetzt. Bei Inbetriebnahme der Westumfahrung (Mai 2009) werden die Kapazitäten auf der West-/Seebahnstrasse wie vorgesehen reduziert. Die flankierenden Massnahmen zum Schutz vor Mehrverkehr (Kreis 2) wurden 2008 öffentlich aufgelegt. Die Umsetzung ist für 2009 (Zufahrtsdosierungen ab Autobahnanschluss) und 2010 (Aufwertung des Quartierzentrums Morgental) geplant.

POS 1994/002232 1994/000154	18.05.1994 08.06.1994	Baur Toni und Niggli Peter Wollishofen, Massnahmenplan zur Verkehrsberuhigung
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Die flankierenden Massnahmen zum Schutz vor Mehrverkehr im Zusammenhang mit dem Üetlibergtunnel im Kreis 2 und zur Aufwertung des Quartierzentrums Morgental wurden 2008 nach § 16 Strassengesetz öffentlich aufgelegt. Ihre Umsetzung ist für 2009 (Zufahrtsdosierung ab Autobahnanschluss) bzw. 2010 (Aufwertung Quartierzentrum Morgental) geplant.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/002253 1994/000169	25.05.1994 08.06.1994	Widmer Graf Andrea und 9 Mitunterzeichnende Kreis 2, Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes

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

- Da der geplante Brunauriegel nach dem Entscheid des Bundesrates nicht verwirklicht wird, sollen andere, kurzfristig realisierbare Massnahmen getroffen werden, die 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 Mai 2009 wird die Westumfahrung N4/N20 eröffnet. Der Stand des Projekts «FlaMa West» für den Kreis 2 sieht wie folgt aus:

Die flankierenden Massnahmen im Morgental (Aufwertung des Quartierzentrums) wurden im September 2008 nach § 16 Strassengesetz öffentlich aufgelegt. Anschliessend erfolgt die Festsetzung des Projektes. Die Umsetzung ist für 2010 geplant. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), und das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), genehmigten das Generelle Projekt für den Umbau des Autobahnanschlusses Zürich-Wollishofen. Die öffentliche Auflage erfolgte im Frühjahr 2008. Die Umsetzung ist für Sommer 2009 geplant.

POS 1996/000444 1996/000057	28.02.1996 12.03.1997	Tschopp Kurt und Spring-Gross Monika Bahnhof Wipkingen/Röschibachplatz, fussgänger-, velo- und behindertengerechte Verbindungen
-----------------------------------	--------------------------	---

Im Zusammenhang mit Bahn 2000, dem Ausbau der Strecke Zürich Hbf.–Wipkingen–Oerlikon, bitten wir den Stadtrat, zu prüfen, mit welchen baulichen Massnahmen die Fussgängerverbindungen zum Stationsgebäude und zum Röschibachplatz behindertengerecht, oberirdisch gebaut werden können und wie für Velofahrer und Velofahrerinnen eine Verbesserung der Verhältnisse, mit mehr Sicherheit, geschaffen werden kann, die sich städtebaulich mit dem neu eröffneten Stationsgebäude verträgt.

Der vorgeschlagene behindertengerechte Zugang hätte ursprünglich im Zusammenhang mit der privaten Neuüberbauung am Röschibachplatz gebaut werden sollen. Vorgesehen war ein Zugang über eine Plattform vom neuen Gebäude aus auf eine neue Brücke über die Gleise und von da auf den Perron. Nachdem sich die Pläne für einen Neubau zerschlagen haben, entfällt diese Lösung.

Ohne den Hintergrund der neuen Überbauung könnte der gewünschte Zugang nur geschaffen werden, wenn die SBB ein entsprechendes Projekt ausarbeiten würden, an dem sich das Tiefbauamt beteiligen würde. Nachdem aber anstelle des Projekts «fil rouge» die Durchmesserlinie gebaut wird, nimmt die Bedeutung des Bahnhofs Wipkingen massiv ab. Es ist deshalb unwahrscheinlich, dass die SBB den gewünschten Zugang, der für sich allein betrachtet relativ kostspielig wäre, bauen werden.

Das Tiefbauamt plant aber für 2010–2011 die Erneuerung der Nordbrücke und möchte das Anliegen des Postulats in diesem Zusammenhang teilweise erfüllen. Das Projekt sieht die Verbreiterung des Strassenquerschnitts vor. Neu werden die Bushaltestellen in beide Richtungen auf der Brücke angeordnet sein, heute hält der stadtauswärts fahrende Bus nach der Brücke. Damit können auch für die Velofahrenden bessere Verhältnisse geschaffen werden.

POS 1996/001892 1996/000341	11.09.1996 08.01.1997	Tschopp Kurt und Schönbächler Robert Rosengartenstrasse, Erstellung einer Fussgängerüberführung
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Der Stadtrat hat dem Kanton vorgeschlagen, die Rosengartenstrasse (auch im Bereich Nordstrasse) mit ampelgesteuerten Zebrastreifen zu ergänzen. In einer ersten Begehrensäusserung forderte der Kanton 2006 zusätzliche Abklärungen. Auch in der zweiten Begehrensäusserung hat sich der Kanton kritisch zu den geplanten Fussgängerquerungen geäussert. Die Anliegen der Fussgänger werden auch in die weiteren Abklärungen zur Busbevorzugung in der Rosengartenstrasse einbezogen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
---	------------------------------------	--

MOT 1997/001539 1997/000180	07.04.1997 04.02.1998	Kommission Perspektiven der Stadtentwicklung Zentrum Zürich Nord, Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren
-----------------------------------	--------------------------	---

Um das geplante Zentrum Zürich Nord besser mit den angrenzenden Quartieren zu vernetzen, wird der Stadtrat beauftragt, in Zusammenarbeit und unter Beteiligung von SBB und Grundeigentümern eine oder mehrere Kreditvorlagen mit folgendem Inhalt zu erarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen:

- Aufwertung des Bahnhofareals in Zusammenarbeit mit den SBB;
- Verbesserung der Anbindung von Zürich Nord an den Bahnhof Oerlikon, namentlich durch Schaffung attraktiver Fuss- und Radwegverbindungen;
- Verbesserung der Anbindung an das bestehende Zentrum Oerlikon (Marktplatz, Albert-Naef-Platz, Fussgängerzone, Stadthof 11, Hallenstadion, Messe Zürich);
- generelle Verbesserung der Umsteigeverhältnisse für den öffentlichen Verkehr im Bereich des Bahnhofs Oerlikon (nördlich und südlich);
- prioritäre Verfolgung der Planung der stadtinternen VBZ-Tangentialverbindung Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen (Linie 15);
- verbesserte Anbindung des neuen Stadtquartiers an die nördlich angrenzenden Erholungsgebiete in Affoltern und Seebach (Gugel/Anwandel usw.);
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Oerlikon an der Hofwiesenstrasse für den privaten Motorfahrzeugverkehr, mit dem Ziel, das Ein- und Aussteigenlassen von Bahnpassagieren und das Aufgeben und Abholen von Reisegepäck (Passagiergut) zu ermöglichen.

Die Forderungen der Motion wurden bereits im Jahr 2000 im Entwicklungsrichtplan für den Bahnhof Oerlikon aufgenommen. Die darin formulierten Schlüsselprojekte wurden weiterentwickelt. Darauf basierend wurden das Zentrum Oerlikon im Jahr 2003 und der Marktplatz im Jahr 2006/2007 neu gestaltet und aufgewertet. Weitere Schlüsselprojekte wie der Oerliker Bahnhofplatz, die Quartierverbindung Oerlikon und der Max-Frisch-Platz befinden sich in Planung und sollen bis 2015 realisiert werden. Die Projekte werden in Einzelvorlagen ausgearbeitet. Über die Quartierverbindung soll voraussichtlich im September 2009 eine Volksabstimmung stattfinden. Es ist vorgesehen, die Endstationen der Buslinien am Bahnhof Oerlikon bis 2015 aufzuheben und die Buslinien untereinander zu verknüpfen. Der Wunsch nach einer besseren Verbindung des neuen Stadtquartiers (Neu-Oerlikon) mit dem nördlich gelegenen Gebiet (Gugel/Anwandel) ist mit dem Bau der SBB-Unterführung erfüllt worden.

POS 1997/001544 1997/000317	20.08.1997 21.01.1998	Nielsen Claudia, und 6 Mitunterzeichnende Innenstadt, Schaffung von Velowegen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er gewährleisten kann, dass die fussgänger- und fussgängerinnenfreundliche Innenstadt fahrradfreundlich, sprich fahrraddurchlässig, gestaltet werden kann. Der Stadtrat wird dabei gebeten, seine Massnahmen so auszurichten, dass ein rücksichtsvolles Miteinander von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden möglich ist. Auf diese Weise soll er seiner Wertschätzung beider Fortbewegungsarten als umweltschonend, kostengünstig und attraktiv Ausdruck verleihen.

Gleichzeitig mit der Eröffnung des neugestalteten Limmatquais wurden die im kommunalen Richtplan vorgesehenen Velorouten Marktgasse/Rindermarkt/Neumarkt sowie die Kirchgasse als Erschliessung der Altstadt, als Zufahrt zum Einkaufen ins Niederdorf und als praktische und sichere Alternative zur Fahrt über die Rämistrasse bzw. den Seilergraben für den Veloverkehr freigegeben. Parallel zur Eröffnung wurde von der Dienstabteilung Verkehr gemeinsam mit der Pro Velo Kanton Zürich eine Öffentlichkeitsaktion durchgeführt, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufforderte.

Auf der anderen Limmatseite wurden 2007 die Velorouten über den Rennweg und die Kuttelgasse geöffnet und signalisiert. Zurzeit wird im Rahmen eines Verkehrskonzepts für die Innenstadt auch die Veloführung beleuchtet. Als Grundlage wurde zudem in Zusammenarbeit mit Pro Velo und Fussverkehr Schweiz eine Analyse der Konfliktsituationen zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden in der Innenstadt durchgeführt.

POS 1998/001392 1998/000217	07.07.1998 19.08.1998	Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung Gestaltung Kreuzplatz, Verbesserung der Verhältnisse
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird ersucht, die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr, die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger am Kreuzplatz im Zusammenhang mit der Verwirklichung des privaten Gestaltungsplans «Kreuzplatz» zu verbessern. Es soll dadurch gesamthaft eine Aufwertung des öffentlichen Raumes angestrebt werden.

Das Projekt für die Neugestaltung des Kreuzplatzes beinhaltet eine Neugestaltung der Strassenräume mit einer gleichzeitigen neuen Führung der Querverbindungen für zu Fuss Gehende, neuen Velospuren und einer teilweise neuen Führung des motorisierten Verkehrs. Damit soll den Mängeln begegnet werden, die heute infolge der komplexen Nutzung und des dichten Verkehrs am Kreuzplatz bestehen.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat mit Entscheid vom 15.11.2007 (VB.2007.00298) die Projektfestsetzung vom 13.09.2006 (StRB Nr. 1083/2006) aufgehoben, weil die Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bejaht wurde. Im Anschluss an die laufende UVP ist die Wiederholung der öffentlichen Projektauflage nach § 16 Strassengesetz vorgesehen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1998/001483 1998/000245	19.08.1998 19.08.1998	Cerliani Pierino und Hug Christoph Kreuzplatz, Gestaltung mit Einbezug der Quartierbevölkerung

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie dem Wunsch der Quartierbevölkerung nach einem dauernd nutzbaren, attraktiv gestalteten Platzraum am Kreuzplatz entsprochen werden kann.

Im speziellen möge er prüfen,

- wie die gegenwärtig dort eingezeichneten Parkplätze aufgehoben werden können;
- wie durch eine geeignete Gestaltung des Bodenbelages und der Bepflanzung der Ort speziell ausgezeichnet werden kann;
- wie allenfalls einschränkende Vorschriften zur Benutzung des öffentlichen Grundes für den Quartierplatz aufgehoben oder gelockert werden können;
- wie die Eigentümer der direkt anstossenden Liegenschaften eventuell dazu bewegt werden könnten, im Erdgeschoss ihrer Liegenschaften bei zukünftigen Vermietungen Nutzungen mit Publikumsverkehr (Café/Laden o. ä.) zu bevorzugen;
- wie der rückwärtige Teil des Tramhäuschens quartierbezogenen Nutzungen zugeführt werden kann;
- wie die Quartierbevölkerung möglichst frühzeitig und möglichst weitgehend in den Planungsprozess einbezogen werden kann.

Das Strassenbauprojekt für die Neugestaltung des Kreuzplatzes und die neue Verkehrsführung wurde mit StRB Nr. 1083 vom 13.09.2006 festgesetzt. Das Projekt sieht unter anderem vor, die Parkplätze hinter der Warthalle zu reduzieren, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Gegen diese Aufhebung der Parkplätze und weitere verkehrlichen Massnahmen sind Rechtsmittel ergriffen worden. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat mit Entscheid vom 15.11.2007 (VB.2007.00298) die Projektfestsetzung aufgehoben, weil es die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bejahte. Im Anschluss an die laufende UVP ist die Wiederholung der öffentlichen Projektaufgabe nach § 16 Strassengesetz vorgesehen.

POS 1998/001764 1998/000326	30.09.1998 28.10.1998	Virag Jansen Eva und Prelicz-Huber Katharina Triemlifussweg zwischen Im Gut und Triemliplatz, Schaffung von Fussgängerverbindungen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Durchlässigkeit mittels Querverbindungen zwischen den Kreisen 3 und 9 am Triemlifussweg für FussgängerInnen und VelofahrerInnen gewährleistet werden kann.

Die Zirkulation zwischen den privaten Grundstücken im Bereich des Triemlifussweges ist durch Gitterzäune praktisch verunmöglicht. Zusätzliche Durchgänge müssen mit den privaten Grundeigentümern auf dem Verhandlungsweg erreicht werden. Die städtische Liegenschaftenverwaltung verwaltet nur vier Grundstücke im Bereich des Triemlifussweges, darunter zwei Parkplätze. Diese bieten kein Potential, um die gewünschte Durchlässigkeit zu verbessern. Im Interesse einer klaren Unterhalts- und Haftungssituation stehen die privaten Grundeigentümer und die Liegenschaftenverwaltung einer Öffnung der Grundstücke ablehnend gegenüber.

Der Triemlifussweg ist kommunal als Fussweg und Veloroute klassiert, heute aber noch mit einem allgemeinen Fahrverbot signalisiert. Der Weg führt über eine städtische Parzelle und ist mit Baulinien gesichert. Die Dienstabteilung Verkehr prüft derzeit seine Öffnung für den Veloverkehr. Allenfalls ist dazu noch eine Verbreiterung nötig.

Die ebenfalls kommunal klassierte Verbindung von der Sallenbachstrasse zum Espenhofweg muss verbreitert werden, wenn sie den Veloverkehr aufnehmen können soll. Da die Verbindung über private Parzellen führt, wird es nicht einfach sein, das Ziel zu erreichen.

POS 1998/001896 1998/000343	28.10.1998 24.11.1999	Badertscher Beat und Stähli-Barth Peter Zentrum Oerlikon, Konzept zur längerfristigen Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird ersucht, im Rahmen einer kreditschaffenden Weisung ein Konzept vorzulegen, das die planerischen und gestalterischen Grundlagen für eine nachhaltige und längerfristige Aufwertung des bestehenden Zentrums Oerlikon aufzeigt; das Gebiet rund um den Marktplatz und die Franklinstrasse soll damit eine attraktive Verbindung von der neuen Fussgängerzone «Wallisellenstrasse» zum Bahnhof Oerlikon und zum Zentrum Zürich-Nord bilden.

Der Bahnhofplatz Süd inklusive Edisonstrasse wird in den Jahren 2010/2011 aufgewertet und baulich umgestaltet. Das Fussgänger-Leitsystem wird ab Sommer 2009 umgesetzt. Die Edison- und die Querstrasse sollen im Anschluss an das private Bauvorhaben im Dreieck Edison-/Quer-/Franklinstrasse als Begegnungszone signalisiert werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1998/001990 1998/000365	11.11.1998 24.11.1999	Prelicz-Huber Katharina Grünau, Umklassierung der Autobahn A 1

Der Stadtrat wird gebeten, beim Regierungsrat vorzusprechen mit dem Anliegen, dass die Behörden von Stadt und Kanton gemeinsam beim Bund (Bundesamt für Strassenwesen, ASTRA) vorstellig werden, um den Abschnitt der Autobahn A 1 in der Grünau (zwischen der Ausfahrt Altstetten und dem Ende der Autobahn beim Hardturmstadion) entsprechend ihrer Fortsetzung in der Pfingstweidstrasse in eine Nationalstrasse III. Klasse umzuklassieren. Dabei ist die Höchstgeschwindigkeit für beide Fahrtrichtungen ebenfalls auf 60 km/h zu beschränken als unterstützende und vorgezogene Massnahme im Hinblick auf die geplanten Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände).

Gemäss neuem Finanzausgleich des Bundes (NFA) wird das Projekt Lärmschutz Grünau seit August 2008 vom ASTRA geführt. Es betreut es mit demselben Ingenieurbüro weiter, mit dem auch der Kanton und die Stadt zusammengearbeitet haben. An monatlichen Sitzungen werden Stadt und Kanton weiterhin mit einbezogen. Die Forderungen der Stadt, die einer Abklassierung gleichkommen (Temporeduktion, Umgestaltung mit Bäumen, schmale Fahrbahnen, keine Leitplanken, kein Autobahncharakter), werden vom ASTRA nochmals geprüft. Ein Umbau der Situation wird auf 2012 angestrebt.

MOT 2000/000577 2000/000126	21.03.2000 19.04.2000	Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung BZO 1999/Teil III, flankierende Massnahmen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, im Zusammenhang mit der BZO 99/Teil III Massnahmen zur Aufwertung jener Gebiete vorzusehen, die durch die Auswirkungen der neuen BZO zusätzlich belastet werden. Insbesondere gilt dies für die neuen Zentrums- und IHD-Zonen, für die noch keine Konzepte mit flankierenden Massnahmen bestehen, zum Beispiel die Gebiete Binz, Flurstrasse/Zollfreilager, Bahnhof Altstetten.

Massnahmen sind für folgende Bereiche zu erarbeiten und zu realisieren:

- Erstellung von Freihalte-, Grün- und Erholungsflächen
- Gestaltung des öffentlichen Raumes
- bestmögliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr
- Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum

Zu diesem Zweck soll der Stadtrat einen Zeitplan vorlegen und die dazu notwendigen Mittel jährlich im Budget ausweisen. Die daraus entstehenden Weisungen und Budgetanträge sollen vom Stadtrat departementsübergreifend vorbereitet und koordiniert werden. Sie sind den zuständigen Spezialkommissionen zur Beratung vorzulegen und vom Gemeinderat zu genehmigen.

Für das Entwicklungsgebiet Binz liegt mittlerweile eine Verkehrsstudie vor, die eine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens und eine Untersuchung verschiedener Massnahmen beinhaltet. Verschiedene Massnahmen werden zur Anwendung, Umsetzung oder weiteren Vertiefung empfohlen. Diese Studie bildet eine Grundlage für die weiteren Planungen in diesem Gebiet.

Flurstrasse/Zollfreilager: Das Zollfreilager wurde in eine Zentrumszone mit Wohnanteil, hoher Freiflächenziffer und Gestaltungsplanpflicht umgezont. Mit einer vorgeschriebenen Freiflächenziffer von 30% wird eine ausreichende Versorgung an Grün- und Freiflächen garantiert. Die Gestaltungsplanpflicht stellt sicher, dass Gebiet gut erschlossen und städtebaulich sowie architektonisch besonders gut gestaltet wird. Dabei nehmen die sorgfältige Gestaltung der Aussenräume und deren Vernetzung mit der Umgebung im Gestaltungsplan einen hohen Stellenwert ein.

Im Entwicklungsgebiet Bahnhof Altstetten-Juch finden mit dem Bau der neuen Tramlinie Zürich-West und dem Bau des Vulkansplatzes wichtige Aufwertungen im öffentlichen Raum statt. Der Ende 2007 begonnene Studienauftrag Max-Högger- und Vulkanstrasse wurde im Sommer 2008 abgeschlossen und befindet sich zurzeit in Überarbeitung. Ziel ist auch hier die Aufwertung der Strassenräume und die Entflechtung der Nutzergruppen beim Aufgang der Personenunterführung.

POS 2000/000629 2000/000147	29.03.2000 22.01.2003	Prelicz-Huber Katharina und Spring-Gross Monika Hardturmstrasse, Erstellung von Verbindungswegen und Grünräumen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob er dem Gemeinderat baldmöglichst ein Projekt für den Umbau der Hardturmstrasse zu einem auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende attraktiven und ungefährlichen Erschliessungsweg vorlegen kann.

Die Hardturmstrasse wird im Zusammenhang mit den Projekten Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse und geplante Tramgleiserneuerung in der Hardturmstrasse umgestaltet. Vorabklärungen und Konzeptstudien wurden bereits durchgeführt. Ein entsprechendes Projekt sollte 2010 vorliegen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2000/001106 2000/000270	10.05.2000 07.06.2000	Steiner Romeo und Hug Adrian Tramhaltestellen Tierspital, Waldgarten und Schörlistrasse, Sanierung der Zu- und Abgänge

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weisung zu unterbreiten, wonach die Zu- und Abgänge zu den unterirdischen Tramhaltestellen Tierspital, Waldgarten und Schörlistrasse baulich saniert werden.

Das Problem der ungastlichen Haltestellen Tierspital, Waldgarten und Schörlistrasse ist bekannt. Als Sofortmassnahmen liessen die VBZ Ende 2007 die Zu- und Abgänge sowie die Haltestellen gründlich reinigen und die Wände kostengünstig aufwerten.

Seit Sommer 2008 erarbeiten die Verkehrsbetriebe Zürich in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und unter Einbezug des Quartiervereins ein Gestaltungskonzept für alle drei Haltestellen.

Zur Erhöhung des Wohlbefindens der Trampassagiere sollen die Oberflächen und die Beleuchtung aller ober- und unterirdischen Bauteile, wie Lifttürme, Lifte, Rampen, Treppen, Rolltreppen, Verbindungsunterführungen und Haltestellenbereiche, neu gestaltet werden. Neu gemacht werden auch die Wegweiser und verschliessbare Schiebetüren bei den Zugängen gegen Zugwind sowie Lärmschutzmassnahmen im Haltestellenbereich und behindertengerechte Perronkanten.

Als Termin für den Baubeginn ist heute der Sommer 2010 geplant.

Die Sanierung der Tunnelstrecke ist nach 2011 geplant.

POS 2003/000872 2003/000108	13.09.2000 19.03.2003	Zimmerling Enkelmann Anita und Bisig Nicole Hardplatz, Aufwertung und Neugestaltung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, im Rahmen des neuen Verkehrsregimes auf der Hardbrücke einen Objektkredit für die Aufwertung und Neugestaltung des Hardplatzes zu sprechen. Wichtiger Bestandteil des Projektes ist die Schaffung eines niveaugleichen Knotens zwischen Hard- und Hohlstrasse.

VBZ und Tiefbauamt erarbeiten derzeit eine Vorstudie für das Tram Hardbrücke (gemäss VBZ-Linienkonzept 2025 und Motion GR Nr. 200/1 von Markus Knaus und Daniel Leupi). Mit diesem Projekt wird auch der Hardplatz völlig neu organisiert werden.

Bisherige Studien im Rahmen der Erschliessung des Polizei- und Justizzentrums und der Flankierenden Massnahmen haben allerdings gezeigt, dass ein niveaugleicher Knoten zwischen der Hard- und der Hohlstrasse wegen der benötigten Kapazitäten für den öffentlichen und den privaten Verkehr nicht machbar ist.

POS 2003/001017 2003/000132	31.01.2001 02.04.2003	Schönbächler Robert und 12 Mitunterzeichnende S-Bahnhof Hardbrücke bis Pflingstweidstrasse, Gestaltung des Raumes als Bahnhofplatz
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die den Raum S-Bahnhof Hardbrücke bis Pflingstweidstrasse als Bahnhofplatz grosszügig mit den angrenzenden Arealen (Maag, Gerold und Welti-Furrer) und in Absprache mit den übergeordneten Instanzen aufwertet und 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 zum Bahnhof Hardbrücke sind im kommunalen Richtplan als Fussgängerbereich klassiert. In den Leitlinien Zürich-West und in den Sonderbauvorschriften Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahn-Station als zentrales Element der Entwicklung von Zürich-West gesehen. Bei der Umsetzung der Sonderbauvorschriften Maag ist deshalb die Stadt (z. B. im Zusammenhang mit dem Baugesuch «PrimeTower» und dem neuen Zugang zum Bahnhof beim «Plattform»-Gebäude) in engem Kontakt mit den privaten Anliegern. Die erste Aufwertung des Bahnhofszugangs ist vollendet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge usw.). Mit den FlaMa West werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld aufgewertet. Mit dem geplanten Tram Hardbrücke werden zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Gerold-Areal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof besser an dieses private Areal anzubinden.

POS 2001/000480 2001/000116	07.03.2001 02.04.2003	Schönbächler Robert und 14 Mitunterzeichnende S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke, Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, sich mit allem Nachdruck bei den SBB und den kantonalen Behörden dafür einzusetzen, dass der Gesamttraum der S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke samt Vorplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen zu einem attraktiven Stadtbahnhof umgestaltet und möglichst schnell realisiert wird.

Der gesamte Hardstrassenraum und der Vorplatz zum Bahnhof Hardbrücke sind im kommunalen Richtplan als Fussgängerbereich klassiert. In den Leitlinien Zürich-West und in den Sonderbauvorschriften Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahn-Station als zentrales Element der Entwicklung von Zürich West gesehen. Bei der Umsetzung der Sonderbauvorschriften Maag ist deshalb die Stadt (z. B. im Zusammenhang mit dem Baugesuch «PrimeTower» und dem neuen Zugang zum Bahnhof beim «Plattform»-Gebäude) in engem Kontakt mit den privaten Anliegern. Die erste Aufwertung des Bahnhofszugangs ist vollendet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge usw.). Mit den FlaMa West werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld aufgewertet. Mit dem geplanten Tram Hardbrücke werden zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Gerold-Areal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof besser an dieses private Areal anzubinden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2001/002193 2001/000577	14.11.2001 23.10.2002	Schmid Roland und Rosenheim Monjek 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.

Das TAZ hat eine Studie zur Verkehrsoptimierung am Manesseplatz erarbeitet. Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden im Jahr 2005 anhand einer Versuchsanordnung vor Ort überprüft. In diese Untersuchung wurde die Austrasse einbezogen. Sie soll mit diesen Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Resultat des Feldversuchs und der Lösungsansatz für die Anpassung des Verkehrsknotens wurden mit dem Kanton besprochen. Die Massnahmen werden gleichzeitig mit dem Strassenbauprojekt Manessestrasse im Jahr 2011 umgesetzt.

POS 2001/002244 2001/000587	21.11.2001 21.01.2004	Virag Jansen Eva, 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.

Im Mai 2009 wird die Westumfahrung von Zürich N4/N20 eröffnet. Dies ist zugleich der Baubeginn für diejenigen Massnahmen mit gemeinsamer Projektleitung Kanton/Stadt. Für die weitergehende Massnahme im Kreis 2 (Aufwertung des Quartierzentrums Morgental) ist die Umsetzung voraussichtlich für 2010 geplant. Allerdings ist hier die Genehmigung des Kantons noch ausstehend. Die weitergehende Massnahme im Kreis 3 (Umgestaltung Birmensdorferstrasse mit Aufwertung Schmiede Wiedikon) wird 2009–2014 umgesetzt.

POS 2002/000257 2002/000057	06.02.2002 02.04.2003	Schönbächler Robert und Furter Willy 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 Fussgängerbereich klassiert. In den Leitlinien Zürich West und in den Sonderbauvorschriften Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahn-Station als zentrales Element der Entwicklung von Zürich West gesehen. Bei der Umsetzung der Sonderbauvorschriften Maag ist deshalb die Stadt (z. B. im Zusammenhang mit dem Baugesuch «PrimeTower» und dem neuen Zugang zum Bahnhof beim «Plattform»-Gebäude) in engem Kontakt mit den privaten Anliegern. Die erste Aufwertung des Bahnhofszugangs ist vollendet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge usw.). Mit den FlaMa West werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld attraktiver. Mit dem geplanten Tram Hardbrücke werden zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Gerold-Areal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof besser an dieses private Areal anzubinden.

POS 2004/001521 2004/000522	12.06.2002 22.09.2004	Prelicz-Huber Katharina und 13 Mitunterzeichnende Zürich-West, Schaffung von fünf neuen Parks
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird eingeladen, eine Vorlage auszuarbeiten, die im Stadtgebiet Zürich West (Escher-Wyss/Güterbahnhof/Hohlstrasse/Stadtgrenze/Limmat) fünf neue Parks vorsieht.

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Zürich-West wurden verschiedene Freiräume sowohl auf öffentlichen wie auch auf privaten Flächen geplant und in den Leitlinien sowie im Freiraumkonzept festgehalten. Die Stadt plant ihre Umsetzung parallel zur baulichen Entwicklung des Gebiets. Wo möglich macht sie bei planungsrechtlichen Verfahren den privaten Bauträgern Auflagen hinsichtlich Schaffung von öffentlich zugänglichen Freiräumen. Dem Gebietscharakter entsprechend werden nicht nur parkartige, sondern auch urbanere Freiräume geplant. Neben der Aufwertung von Strassenräumen, Wegen und kleinere Freiräumen leisten folgende grossen Freiräume in oder unmittelbar angrenzend an Zürich-West einen Beitrag an die Quartieraufwertung:

Gebaut bzw. im Bau: Josefswiese (Instandstellung und Aufwertung der Spielbereiche in Vorbereitung für 2009), Wipkingerpark (2. Etappe noch im Bau), Turbinenplatz, Sportanlagen Hardhof, Uferpark Schulhaus am Wasser.

In Planung: Gleisbogen (Baubeginn 2009), Fuss- und Radwegachse Hardturmviadukt (Mühleweg), Quartierpark Schütze, Hardturmareal, Stadionplatz, Maaghof, Pfingstweidpark.

Gemäss den Freiraumversorgungsanalysen von Grün Stadt Zürich führen die vorgesehenen Massnahmen zu einer guten Versorgung der Wohnbevölkerung mit öffentlichem, multifunktionalem Freiraum.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2002/001346 2002/000258	10.07.2002 12.03.2003	Leupi Daniel und Jäger Alexander 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.

Auf der Zufahrt zum Hauptbahnhof, zum Bahnhofplatz und zur Bahnhofquai-Unterführung wurden 2006 ab Walchestrasse und über die Walchebrücke Velomassnahmen realisiert.

In der Kasernenstrasse wurde im Rahmen der Verschiebung der Haltestelle Kaserne zum Knoten Lagerstrasse die Velozufahrt zum Hauptbahnhof ergänzt. Damit ist die Bahnhofplatz-Umfahrungsrouten über die Schweizergasse und den Beatenplatz von beiden Seiten her besser angebunden.

Für die Veloverkehrsführung über den Bahnhofplatz zeichnet sich noch keine Lösung ab. Wegen der Bauarbeiten für die Durchmesserlinie der SBB werden zudem in den nächsten Jahren immer wieder zusätzliche Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs auftreten.

MOT 2002/002098 2002/000469	06.11.2002 22.09.2004	Jäger Alexander Biogene Abfälle, Verwertung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen für eine sinnvolle Verwertung der biogenen Abfälle, die auf dem Stadtgebiet anfallen.

ERZ hat ein 2008 Pilotprojekt für die Sammlung von biogenen Abfällen gestartet. Gleichzeitig läuft ein Submissionsverfahren für den Bau einer Vergäranlage auf dem Areal des Kompostierwerks. Anfang 2009 wird ERZ einen konkreten Vorschlag für ein eigenes Gärwerk und die Sammlung von biogenen Abfällen aus den Haushalten der Stadt Zürich vorlegen.

Der Gemeinderat hat die Frist zur Erfüllung der Motion bis zum 22. September 2009 verlängert.

POS 2002/002099 2002/000470	06.11.2002 02.04.2003	Danner Ernst und Furter Willy Internationale Bahnverbindungen, beschleunigter Ausbau
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Ausbau der internationalen Bahnverbindungen von Zürich zu den grossen Zentren im Umkreis von 600 km beschleunigt und dadurch die Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene rasch verwirklicht werden kann.

Die Stadt Zürich setzt sich gemeinsam mit den Städten Zug, Luzern, Winterthur und St.Gallen in der 2008 gegründeten «Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» beim Bund für den konsequenten Ausbau der internationalen Bahnverbindungen ein. Reisezeitverkürzungen von und nach Zürich sind auf Schweizer Gebiet an Eisenbahn-Grossprojekte gebunden, deren Projektierung anläuft und zu deren Finanzierung die eidgenössischen Räte 2008 das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) beschlossen haben. Für die Achsen Luzern–Zug–Zürich sowie St.Gallen–Winterthur–Zürich soll das Bundesamt für Verkehr bis 2010 Projekte vorlegen (ZEB II).

POS 2002/002381 2002/000529	04.12.2002 22.09.2004	Schmid Georg und Schönbächler Robert Central, Erstellen eines Fusswegs bis zur Polyterrasse
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob entlang dem Polybähnli eine Fusswegverbindung vom Central bis zur Polyterrasse erstellt werden kann.

Im Masterplan Hochschulquartier ist die vorgeschlagene Wegverbindung vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Planung am Central soll die Machbarkeit der Fusswegverbindung geprüft werden.

POS 2003/000697 2003/000078	04.12.2002 05.03.2003	Birrer Susann und Piesbergen Monika VBZ, Halbinsel-Lösung für die Haltestelle Fluntern
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie im Zuge der für das Jahr 2004 geplanten Auswechslung der Tramschienen im Raum Vorderberg/Haltestelle Fluntern die bereits in der Projektstudie des Quartiervereins Fluntern postulierte Halbinsel-Lösung realisiert werden kann.

Die Halbinsellösung steht weiterhin im Zentrum der Bemühungen. Der Machbarkeitsnachweis aus verkehrstechnischer Sicht ist noch in Bearbeitung.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2002/002521 2002/000561	18.12.2002 08.01.2003	Schönbächler Robert und Nielsen Claudia Theaterplatz und Münsterhof, Veloverbindungen

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er im Zuge der Aufhebung der oberirdischen Parkplätze auf dem Theaterplatz und dem Münsterhof sichere und rasche Veloverbindungen gewährleisten kann, um Konflikte zwischen FussgängerInnen und VelofahrerInnen auf ein Minimum zu reduzieren.

Die bestehende regionale Route für Erholungsradverkehr Gartenstrasse–Bärenbrücke–Bäregasse–Bahnhofstrasse–Waaggasse–Münsterhof–Limmatquai übernimmt heute auch den (ebenfalls regional klassierten) cityorientierten Alltagsveloverkehr ab Bleicherweg über die Querverbindung Beethovenstrasse.

Im Strassensanierungsprojekt für die Dreikönigstrasse wird erwogen, die im Bleicherweg ab Höhe Beethovenstrasse fehlende Velo-Fahrbeziehung in Richtung City mit tauglichen Massnahmen anzubieten. Die Routenführung soll dann weiter über die Börsenstrasse bis zum Stadthausquai führen. Für den schnelleren, zielorientierten Veloverkehr soll damit eine gute Alternativverbindung im Sinne des Postulats entstehen.

Mit der Neugestaltung des Theater- und Opernhausplatzes wird eine Verbindung von den Quaianlagen zum Stadelhoferplatz angeboten (kommunale Veloroute). Im Strassenprojekt wird zudem in der Schoeckstrasse eine Veloverbindung realisiert werden. Damit können Velofahrende von der Quai-Brücke her direkt zur Theaterstrasse fahren. Zudem wird so eine sichere Verbindung von der Quai-Brücke zur Rämistrasse möglich.

POS 2002/002528 2002/000566	20.12.2002 08.01.2003	Birrer Susann und Nielsen Claudia Sechseläutenplatz–Theaterplatz, Freihaltung von baulichen Massnahmen und Einbezug in das Konzept «Plan Lumière»
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, dafür zu sorgen, dass der Sechseläuten-/Theaterplatz nach erfolgter Kompensation (Opernhausparking) und Aufhebung der Parkfelder von baulichen Massnahmen sowie festen Installationen (ausgenommen die im Gestaltungsplan vorgesehenen) frei gehalten wird, damit der historisch wertvolle Platz seine raumgestaltende Wirkung entfalten und städtebauliche Akzente setzen kann. Der Stadtrat wird darüber hinaus eingeladen, den Sechseläuten-Theaterplatz ins Konzept des «Plan Lumière» einzubeziehen und die Nutzung so zu planen, dass der Platz einen angemessenen Teil des Jahres frei von flächendeckenden temporären Nutzungen bleibt.

Das Vorprojekt steht vor der Fertigstellung. Die im Postulat genannten Überlegungen sind eingearbeitet worden. Die Beleuchtung ist ein integraler Bestandteil des Projekts und wird nach den Grundsätzen des Plan Lumière ausgearbeitet.

POS 2002/002527 2002/000567	20.12.2002 08.01.2003	Birrer Susann und Nielsen Claudia Münsterhof, Freihaltung von baulichen Massnahmen und Einbezug in das Konzept «Plan Lumière»
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, dafür zu sorgen, dass der Münsterhof nach erfolgter Kompensation der Parkplätze (links der Limmat, in Gehdistanz zum Münsterhof) und Aufhebung der Parkfelder von baulichen Massnahmen sowie festen Installationen frei gehalten wird, damit der historisch wertvolle Platz seine raumgestaltende Wirkung entfalten und städtebauliche Akzente setzen kann.

Der Stadtrat wird darüber hinaus eingeladen, den Münsterhof ins Konzept des «Plan Lumière» einzubeziehen und die Nutzung so zu planen, dass der Platz einen angemessenen Teil des Jahres frei von flächendeckenden temporären Nutzungen bleibt.

Seit Sommer 2008 ist ein Planerteam im Rahmen einer Vorstudie beauftragt, die Möglichkeiten der gestalterischen und nutzungsorientierten Aufwertung aufzuzeigen. Folgende Ziele wurden im Rahmen der Auftragserteilung definiert:

- Zurückhaltende Eingriffe mit der Zielsetzung offener aufgewerteter Platz.
 - Bedürfnisse des Langsamverkehrs inkl. der Anlieferung und der Sicherheitsfahrzeuge sind in die Gestaltung zu integrieren.
 - Der Platz soll künftig als Ganzes flexibel genutzt werden können (extensive Alltagsnutzung), die Nutzung in Form von Anlässen und Events soll zurückhaltend geschehen. Eine Erhöhung der Nutzungsintensität mit Eventnutzung ist nicht beabsichtigt.
- Der Platz soll auch weiterhin eine flexible Nutzung ermöglichen. Im Vordergrund steht die Alltagsnutzung (Fussgängerzone), die durch eine saisonale Nutzung durch Boulevardcafés ergänzt werden soll.
- Atmosphäre: Entwicklung aus dem Bestand (Platz / Fassade).
 - Der Münsterhof und der angrenzende Altstadtbereich sind als Interventionsgebiete des Plan Lumière vorgesehen.

Die Vorstudie wird voraussichtlich im Frühling 2009 abgeschlossen sein.

POS 2003/001522 2003/000183	04.06.2003 17.09.2003	Leupi Daniel und Schönbächler Robert 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).*

In Erfüllung der Motion 2003/306 der beiden Postulanten, die das gleiche verlangt wie das vorliegende Postulat, legte der Stadtrat dem Gemeinderat ein Konzept für eine bessere Verkehrsführung vor und genehmigte einen Projektierungskredit. Der Gemeinderat hat das Konzept im Oktober 2007 gutgeheissen und die Motion abgeschlossen. Die Projektierung ist abgeschlossen, die Ausschreibung der Massnahmen wird 2009 erfolgen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2004/000043 2004/000006	07.01.2004 21.01.2004	Schönbächler Robert und Stäbler Anton Stadion Hardturm, Aufwertung des Areals bei der VBZ-Wendeschleife
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie das Areal der Tramwendeschleife beim Stadion Hardturm neben den Bernoulli-Häusern im Zusammenhang mit dem Bau des neuen «Stadion Zürich» aufgewertet werden kann und die Zugänge zur Tramhaltestelle und zum Limmatraum damit verbessert werden können.

Da noch kein definitiver Realisierungstermin für das Stadion Hardturm bekannt ist, kann zu den Möglichkeiten einer Aufwertung des Areals der Tramwendeschleife noch nichts gesagt werden. Grün Stadt Zürich wird ein Projekt starten, wenn Termin, Art und Umfang des Stadionbaus bekannt sind.

POS 2004/000395 2004/000069	09.02.2004 31.05.2006	CVP/EVP-Fraktion Kommunaler Verkehrsplan, Konzept für die Umsetzung der Hauptstrassenräume
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie dem Gemeinderat ein Konzept mit einem Zeit- und Finanzplan/Rahmenkredit für die kurz-, mittel- und langfristige Umsetzung der im kommunalen Verkehrsplan festgelegten Hauptstrassenräume in Quartierzentren vorgelegt werden kann.

Das Tiefbauamt plant die Umsetzung der im Verkehrsplan festgelegten Hauptstrassenräume aufgrund von Objektblättern, die die anvisierte Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren beschreiben. Aktuell ist ein Umsetzungsprogramm im Gange, das sich auf Massnahmen konzentriert, die nicht ohnehin im Rahmen von geplanten Strassenprojekten realisiert werden. Eine darüber hinausgehende Projekt- bzw. Finanzplanung erscheint nach heutiger Sachlage als nicht sinnvoll.

POS 2004/000961 2006/000387	09.06.2004 13.09.2006	Scherr Niklaus und Leiser Albert 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 Abrechnungsstichtage 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 ist technisch anspruchsvoll. Haupthindernis einer schnellen und einfachen Lösung sind die unterschiedlichen IT-Lösungen der verschiedenen Werke. Weitere Abklärungen sind notwendig.

POS 2007/000162 2007/000061	25.08.2004 31.01.2007	Stokar Gasser Christine Rütihofquartier, kostengünstige Aufwertung der Verkehrssituation
-----------------------------------	--------------------------	---

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

Ein entsprechendes Aufwertungsprojekt wurde nach §13 bzw. §16 Strassengesetz aufgelegt. Viele Einwendungen und Einsprachen bei der Planaufgabe haben die Projektfestsetzung verzögert. Die Realisierung ist für 2009/2010 vorgesehen.

POS 2004/001800 2004/000622	24.11.2004 31.01.2007	Butz Marlène und Leupi Daniel Quaianlagen zwischen Landwiese und Arboretum, Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Veloroute entlang den Quaianlagen zwischen Landwiese und Arboretum so angepasst werden kann, dass Fuss- und Veloverkehr besser entflochten werden.

POS 2004/001825 2004/000635	01.12.2004 15.02.2005	Mariani Mario und Schönbächler Robert Verbindung zwischen Bahnhof Hardbrücke und Hardplatz, Verbesserung für den Langsamverkehr
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird eingeladen, die Verbindung für den Langsamverkehr (Fuss- und Radweg) zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz im Rahmen der Ergänzungen der Wegnetze kurzfristig zu verbessern.

Im Rahmen der Projekte FlaMa West (Hardstrasse) und Sanierung Hardbrücke ist zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke eine neue Veloverbindung vorgesehen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2004/001907 2004/000670	15.12.2004 08.06.2005	Käppeli Hans Jörg und Maeder Kurt, Prof. Dr. Eisenbahnbrücken beim Bahnhof Oerlikon, Schaffung direkter und stufenfreier Fussgängerverbindungen nach deren Neubau
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie im Rahmen des Neubaus der Eisenbahnbrücken an der Wallisellerlinie über die Schaffhauserstrasse eine direkte und stufenfreie Fussgängerverbindung zwischen dem Bahnhof Oerlikon und der Messe/Hallenstadion geschaffen werden kann. Die Ausgestaltung soll eine gute städtebauliche und benutzerfreundliche Qualität aufweisen.

Der Ersatzneubau der SBB-Brücke befindet sich im Bau. Es ist geplant, beim Perron-Ende von Gleis 1 einen Treppenturm als Verbindung zur Schaffhauserstrasse zu erstellen. Beim Perron-Ende von Gleis 2 besteht die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls einen Treppenturm zu errichten.

POS 2005/000350 2005/000098	16.03.2005 14.06.2006	Jäger Alexander und Tognella Roger Entsorgung+Recycling Zürich (ERZ), Umstellung der Fahrzeugflotte auf Erdgasbetrieb
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird um Prüfung gebeten, ob die städtische Fahrzeugflotte auf erdgasbetriebene oder Kompogas-Fahrzeuge umgestellt werden kann. Die Umrüstung soll im Zuge der ordentlichen Erneuerung erfolgen, soweit nicht zwingende technische Anforderungen andere Antriebskonzepte erfordern.

Zurzeit sind Gespräche mit Erdgas Zürich über die Nachrüstung der ERZ-eigenen Tankstellen mit Erdgas im Gange. Ebenfalls mit Erdgas Zürich laufen Abklärungen über die Möglichkeiten erdgasbetriebener Antriebskonzepte für Nutzfahrzeuge im Abfallsammelbereich. Bei Neuanschaffungen von Personewagen zieht ERZ erdgasbetriebene Antriebskonzepte ebenfalls in Erwägung.

POS 2005/000648 2005/000206	25.05.2005 08.06.2005	Spezialkommission Verkehr Öffentlicher Verkehr, Beteiligung des Kantons an Investitionen in der Stadt Zürich
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie der Kanton Zürich verpflichtet werden kann, sich zeitgerecht und im angemessenen Rahmen an den Investitionen für Ausbauten des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich zu beteiligen.

Das Postulat bezieht sich in der Begründung auf den Bahnhof Oerlikon. Mit den Vertretern des Kantons (ZVV) finden regelmässige Besprechungen statt. Aufgrund der noch ungenauen Kostenschätzungen wurden bisher keine konkreten Zusagen zur Kostenübernahme gemacht. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich eine Kostenbeteiligung des Kantons nach den gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs richtet.

POS 2005/000897 2005/000273	06.07.2005 31.08.2005	Garzotto Bruno und Tuena Mauro Seebahnstrasse, neu geplante Verkehrsführung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert, zu prüfen, wie durch flankierende Massnahmen die Folgen der neu geplanten Verkehrsführung durch die Seebahnstrasse gemildert werden können.

Die neue Verkehrsführung in der Seebahnstrasse (FlaMa West) sollte keine zusätzlichen Massnahmen notwendig machen. Der Stadtrat wird die Situation jedoch genau beobachten und umgehend mit Massnahmen reagieren, wenn die Entwicklung anders als erwartet verlaufen sollte.

POS 2005/000899 2005/000275	06.07.2005 18.01.2006	Schönbächler Robert und Nielsen Claudia Gleisüberquerung Kanonengasse/Klingenstrasse, Erstellen einer Passerelle
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob ergänzend zur geplanten Gleisüberquerung Kanonengasse-Klingenstrasse eine Passerelle auf der Höhe der Eis-Gasse bis zur Hafnerstrasse mit Abgängen zu sämtlichen Perrons vorgesehen werden könnte und wie die Finanzierung aufgeteilt werden kann.

Für die Gleisquerung Kanonengasse/Klingenstrasse (Negrelli-Steg) wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt. Im Jahr 2009 soll über ein Wettbewerbsverfahren die Gestaltung des Negrelli-Stegs ermittelt werden. Für die Gleisquerung auf der Höhe Eisgasse/Hafnerstrasse wurde im Rahmen des Gestaltungsplans Stadtraum HB und im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes Stadtraum HB sichergestellt, dass die Realisierung eines Fussgängersteiges möglich bleibt. Aufgrund der hohen Kosten ist seine Realisierung mittelfristig jedoch wenig wahrscheinlich. Priorität hat der Negrelli-Steg.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000900 2005/000276	06.07.2005 18.01.2006	Schönbächler Robert und Nielsen Claudia Privater Gestaltungsplan «Stadtraum HB Zürich», Verzicht auf vorgesehene Streichung der zweiten Gleisüberquerung

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob im Rahmen der nächsten Richtplanänderung auf die im Gestaltungsplan «Stadtraum HB» vorgesehene Streichung der «zweiten Gleisquerung» verzichtet werden kann.

Die zweite Gleisquerung mit Zugang zu den Gleisen ist im Zug der damaligen Eurogate-Planung (Gleisüberdeckung) in den Verkehrsplan eingeflossen. Mit der aktuellen Planung im Raum HB besteht kein direkter Anlass für die Realisierung dieser Querung. Im Hinblick auf ein dichtes Fusswegnetz hat der Eintrag im Verkehrsplan aber planerisch durchaus noch seine Berechtigung.

Im Stadtratsbeschluss zum Gestaltungsplan Stadtraum HB ist festgehalten, dass bei der nächsten Richtplanrevision diese Fusswegverbindung über die Gleise gestrichen werden soll. Im Gestaltungsplan ist sie nicht erwähnt.

Im Rahmen des Studienauftrages zum öffentlichen Raum Stadtraum HB musste aber exemplarisch aufgezeigt werden, wie diese Querung realisiert werden könnte. Das Siegerprojekt von Rotzler Krebs berücksichtigt diese Verbindung Eisgasse–Hafnerstrasse.

Eine Realisierung der Querung ist demnach immer noch möglich, aufgrund der hohen Kosten mittelfristig aber wenig wahrscheinlich. Der Negrellisteg (Kanonengasse–Klingenstrasse) hat Priorität.

POS 2005/001290 2005/000426	26.10.2005 09.11.2005	Nagel Ueli und Rosenheim Monjek Allmend Brunau, Zwischenbericht über das Entwicklungs- und Nutzungskonzept
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er im Zusammenhang mit der Umsetzung des Entwicklungs- und Nutzungskonzeptes Allmend Brunau die Information des Gemeinderates über den Fortschritt der Arbeiten, insbesondere die Bewältigung der verschiedenen Nutzungskonflikte im Bereich Allmend I bis IV sowie den Umgang mit der Altlastenproblematik, sicherstellen kann. Zwei Jahre nach Beginn der Neugestaltungen, spätestens aber Ende 2007, soll dem Gemeinderat hierzu ein Zwischenbericht vorgelegt werden.

Der Stadtrat hat am 14. November 2007 (StRB 1402/2007) den verlangten separaten und umfassenden «Zwischenbericht über das Entwicklungs- und Nutzungskonzept» erstattet. Nach wie vor sind die städtischen Aufwertungsprojekte in der Allmend I, die im Zusammenhang mit einem Hochwasserschutz-Projekt des Kantons Zürich ausgeführt werden sollen, durch Rechtsmittel blockiert. Der Kanton unterzieht gegenwärtig sein Hochwasserschutzprojekt einer Überprüfung. Grün Stadt Zürich treibt deshalb nur die nicht vom Rekurs betroffenen Projekte des Nutzungskonzeptes Allmend, in erster Linie die hundefreie Zone auf der Allmend I, voran.

MOT 2006/000029 2005/000550	21.12.2005 18.04.2007	Mariani Mario und Herzig Muriel Lindenplatz, Realisierung eines Hauptstrassenraumes gemäss Verkehrsplan
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die für die Sanierung des Lindenplatzes in Zürich-Altstetten zusätzlich zum vorgesehenen Perimeter auch den angrenzenden Strassenraum mit einbezieht, mit dem Ziel, einen der Hauptstrassenräume in Quartierzentren (gemäss Festlegung E 4.7 aus dem kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich) zu realisieren.

MOT 2006/000030 2005/000551	21.12.2005 21.11.2007	Piller Bernhard und Mariani Mario Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg von Hardplatz bis Bucheggplatz
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke die Erstellung eines sicheren, durchgehenden Veloweges – Veloweg Nr. 155 (Albisriederplatz bis Bucheggplatz) im kantonalen Richtplan – über die Hardbrücke bis zum Abschnitt Rosengartenstrasse beinhaltet.

POS 2006/000031 2005/000552	21.12.2005 14.05.2008	Piller Bernhard und Schönbächler Robert Velowegverbindungen, Verbesserung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Veloweg-Verbindungen in der Innenstadt und die Velo-Tangentialverbindungen von der linken zur rechten Stadtseite verbessert sowie die Velorouten von der Peripherie ins Zentrum direkter und schneller gemacht werden können.

POS 2008/000528 2008/000216	11.01.2006 14.05.2008	Nagel Ueli und Leupi Daniel Utoquai, Befreiung vom motorisierten Verkehr und Umgestaltung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten mit dem Ziel, den nördlichsten Abschnitt des Utoquais – zwischen der Abzweigung vom Limmatquai und dem Bellevueplatz, hinter dem sog. «Riviera»-Limmatufer – vom motorisierten Verkehr zu befreien und zu einer Boulevard-Promenade umzugestalten.

Die Weisung soll insbesondere die durch die Umwidmung erforderlichen Neuführungen des motorisierten Verkehrs und der ZVV-Buslinien 912 und 916 («Zolliker Bus», AZZK) am Bellevue aufzeigen, das Vorgehen zur optimalen Führung des Veloverkehrs festlegen sowie einen Planungskredit für die Neugestaltung und städtebauliche Aufwertung der neuen Utoquai-Promenade enthalten. Die eigentliche bauliche Neugestaltung des besagten Teilstücks soll dann Gegenstand einer separaten Weisung sein, analog zum Vorgehen beim Limmatquai.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2006/000170 2006/000039	01.02.2006 14.05.2008	Mariani Mario und Leupi Daniel Veloverkehr, Bericht über dessen Bedeutung in der Innenstadt
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat innert zweier Jahre einen Bericht betreffend Veloverkehr in der Innenstadt zu unterbreiten, der folgende Punkte enthält:

- Bedeutung des Veloverkehrs in der Innenstadt für StadtbewohnerInnen und PendlerInnen, insb. für Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr;
- Ziel-/Quellorte und Wunschlinien des Veloverkehrs und die Potentiale in den nächsten 5/10/15 Jahren;
- Welche Führungsprinzipien (z. B. Mischverkehr mit Autoverkehr, Mischverkehr mit Fussverkehr, Radwege) sollen unter welchen Bedingungen wo gelten?
- Konkretisierung der Richtplan-Vorgabe, dass die Fussgängerbereiche velodurchlässig sein sollen;
- Analyse der heutigen Konfliktpunkte, Schwachstellen und Netzlücken;
- Konzept über den ruhenden Veloverkehr (Abstellanlagen, Standorte, Standards usw.) unter Einbezug der betroffenen Stadtbahnhöfe.

Umsetzungskonzept (kurz-, mittel- und langfristig).

POS 2006/000586 2006/000209	31.05.2006 21.06.2006	Pauli Pascal und Leupi Daniel 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 mit einbezogen 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 N 1.4.4 in Schwamendingen ist vorgesehen, für die Gestaltung des Deckels und der Wände die betroffene Bevölkerung einzubeziehen. Dieses kooperative Verfahren erfolgt dem Projektstand entsprechend in zwei Phasen: Parallel zur Planaufgabe des Basisprojektes, die Ende 2009 vorgesehen ist, werden die bereits bekannten Quartieranliegen zusammen mit Fach- und Quartierinstitutionen überprüft und ergänzt. Anschliessend werden die Ideen vom Projektierungsteam in einen konkreten Gestaltungsvorschlag eingearbeitet. Dazu wird das Feedback der betroffenen Bevölkerung eingeholt und das Gestaltungsprojekt entsprechend optimiert. Im Projekt für die Kreditvorlage sind eine Basisbegrünung und eine minimale Oberflächengestaltung vorgesehen, die genügend Spielraum für spätere Änderungen und Ergänzungen nach den Wünschen des Quartiers lässt.

POS 2006/000604 2006/000222	07.06.2006 14.05.2008	Seidler Christine und Mariani Mario Familiengärten, Ersatzstandorte
-----------------------------------	--------------------------	--

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

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, dem Gemeinderat ein Konzept über die Nutzungsstrategie der Grünflächen der Stadt Zürich vorzulegen, das dem Bedürfnis von öffentlichen Parkflächen und der Nutzung von Familiengärten Rechnung trägt.

MOT 2006/000678 2006/000255	21.06.2006 25.10.2006	Girod Bastien und Danner Ernst Parkplatzverordnung, Grundeigentum mit autofreier Nutzung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, Artikel 8 (Abweichungen) der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996) in folgendem Sinne zu ergänzen: Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die sich verpflichten, auf ihren Grundstücken nur autofreie Nutzungen zuzulassen, dürfen von der Mindestanzahl für Fahrzeugabstellplätze ihren Bedürfnissen entsprechend abweichen. Die Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung oder auf andere geeignete Weise dauerhaft und aus dem Grundbuch ersichtlich mit dem Grundstück zu verbinden und zu sichern.

Die vom Stadtrat am 23. Januar 2008 zuhanden des Gemeinderates verabschiedete Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (GRB vom 11. Dezember 1996) enthält in Art. 8 einen zusätzlichen Absatz 5 mit folgendem Wortlaut: «Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.» Damit ist das Anliegen der Motion vollumfänglich in die Teilrevisions-Vorlage aufgenommen worden.

Die Beratung der Teilrevisions-Vorlage ist in der Spezialkommission Verkehr des Gemeinderates hängig.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2006/000679 2006/000256	21.06.2006 22.11.2006	Leupi Daniel und Girod Bastien Velostationen, Realisierung von zwei Anlagen am Hauptbahnhof

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die zur Realisierung von zwei Velostationen am Hauptbahnhof führt. Als Standorte sind a) der nördliche Ausgang der für den Tiefbahnhof geplanten Personenunterführung beim Landesmuseum und b) der Bereich Sihlpost/Flügelbahnhof vorzusehen. Die Stationen sollen je rund 1500 Plätze umfassen und nach dem Vorbild der Stationen in Basel bzw. derjenigen in Nord-europa betrieben werden: grösstenteils diebstahlsichere Abstellplätze, sichere und direkte Zufahrten, sehr gute Zugänglichkeit von/zu den Geleisen, Angebot von velobezogenen Dienstleistungen (Reparaturen, Verkauf von Zubehör, Velovermietung usw.).

Im Masterplan zum Hauptbahnhof Zürich sind an den genannten Standorten Velostationen vorgesehen. Die Projektierungsarbeiten sind im Gang. Die Realisierung ist mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse ca. 2014 geplant. Eine Fristerstreckung für die Erledigung der Motion wurde beantragt.

POS 2006/000913 2008/000448	23.08.2006 24.09.2008	Leupi Daniel und Kisker Gabriele Mutschellenstrasse, Realisierung eines Hauptstrassenraums gemäss Verkehrsplan
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die im nördlichen Teil des Morgentals (Mutschellenstrasse) zur Realisierung eines Hauptstrassenraumes gemäss Richtplan führt.

POS 2006/000934 2008/000449	30.08.2006 24.09.2008	Grüne-Fraktion Verordnung für die Abfallbewirtschaftung (VAZ), Ergänzung mit Infrastrukturgebühren
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, die Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich (VAZ) in folgendem Sinne zu ergänzen:
– Betriebe, die Abfall verursachen, der auf dem öffentlichen Grund oder als öffentlicher Abfall entsorgt wird, zahlen entsprechend höhere Abfallgebühren (Infrastrukturpreis).

Für bewilligungspflichtige Veranstaltungen auf öffentlichem Grund darf in der Regel nur Pfand- oder Mehrweggeschirr verwendet werden. Erscheint dies als nicht zumutbar, sind andere geeignete Massnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Abfalls zu treffen.

POS 2006/001168 2006/000460r	25.10.2006 08.11.2006	Kappeler Thomas und Schönenberger-Meier Katrin Luftseilbahn Stettbach–Zoo, Verhinderung von Parkplatzsuchverkehr
------------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie im Zusammenhang mit dem Vorhaben einer Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo rechtzeitig mittels begleitender Massnahmen sichergestellt werden kann, dass dieses Verkehrsmittel zu einer deutlichen Erhöhung des Modal-Splits beim Zoobesucherverkehr führt und der Parkplatzsuchverkehr von Zoobesucherinnen und Zoobesuchern in den Wohnquartieren in der Umgebung des Zoos wie auch der Talstation in Stettbach verhindert wird.

Das Tiefbauamt erarbeitet im Jahr 2008 und 2009 ein Erschliessungskonzept für den Zoo. In dieser Studie werden unter anderem auch begleitende Massnahmen zur Luftseilbahn geprüft.

POS 2006/001374 2006/000578	06.12.2006 31.01.2007	Butz Marlène und Hensch-Stadelmann Theresa G. Hafen Enge und Arboretum, Verbesserungsmaßnahmen für die Veloroute
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie gleichzeitig mit dem Neubau des Kiosks am Hafen Enge und den damit verbundenen Anpassungen im Arboretum Massnahmen ergriffen werden können, damit die Velofahrenden die markierte Veloroute benutzen. Hierzu soll einerseits die bisherige Veloroute sicherer, attraktiver, durchgehend und logisch gemacht werden. Andererseits sollen Massnahmen ergriffen werden, die zu einer besseren Beachtung des Fahrverbotes in den Fussgängerbereichen führen.

POS 2007/000125 2007/000031	24.01.2007 31.01.2007	Leupi Daniel und Knauss Markus Bahnhof Hardbrücke, zusätzliche Flächen für Velo-Abstellplätze
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie beim Bahnhof Hardbrücke bei der Vorfahrt im Bedarfsfall und ohne Aufhebung von Autoparkplätzen zusätzliche Flächen für Veloabstellplätze geschaffen werden können.

POS 2007/000353 2007/000166	28.03.2007 30.05.2007	Bärtschi Hafner Erika Ida-Bindschedler-Strasse, Verzicht auf das Fällen von Bäumen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, auf das Fällen von 11 Bäumen an der Ida-Bindschedler-Strasse im äusseren Seefeld zu verzichten und die notwendigen Änderungen für verbesserte Fussgänger- und Velowege anderswie zu realisieren.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000485 2007/000237	09.05.2007 30.05.2007	Leupi Daniel und Weber Doris Provisorische Velostation beim Hauptbahnhof, Zusammenarbeit mit einem Velo-Gewerbebetrieb
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie der vorgesehene Betreiber der geplanten, provisorischen Velostation Workfare mit einem städtischen Velo-Gewerbebetrieb zusammenarbeiten kann.</i>		
POS 2007/000486 2007/000238	09.05.2007 30.05.2007	Sarbach Martin und Schönenberger-Meier Katrin Provisorische Velostation beim Hauptbahnhof, personelle Besetzung während der SBB-Betriebszeit
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die provisorische Velostation beim Hauptbahnhof Zürich zumindest während der gesamten Betriebszeit der SBB personell besetzt werden kann.</i>		
POS 2007/000488 2007/000240	09.05.2007 30.05.2007	Katumba Andrew und Kisker Gabriele ERZ, Kindersicherung von Unterflurcontainern
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie sämtliche Unterflurcontainer in der Stadt Zürich sofort so gesichert werden können, dass sie für Kinder keine Gefahr darstellen.</i>		
POS 2007/000494 2007/000246	09.05.2007 30.05.2007	Leiser Albert und Simon Claudia Boulevard-Gastronomie, Überarbeitung des Leitfadens
<i>Der Stadtrat wird gebeten, den Leitfaden für Boulevardgastronomie der Stadt Zürich noch dieses Jahr zu überarbeiten, darin nur das wirklich Notwendige zu regeln und Freiraum zu lassen für die sich laufend ändernden Bedürfnisse von Gastwirten und Gästen. Insbesondere sollen Sitzmöbel aller Art, sofern die Sicherheitskriterien erfüllt sind, erlaubt werden. Bis zur Überarbeitung des Leitfadens sollen die beliebten Loungemöbel unter Einhalten der Sicherheitsbestimmungen erlaubt werden.</i>		
POS 2007/000496 2007/000248	09.05.2007 27.06.2007	Liebi Roger und Tuena Mauro Boulevard-Gastronomie, Gewährleistung unternehmerischer Freiheiten
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie mit dem «Leitfaden zur Boulevardgastronomie» unternehmerische Freiheiten von innovativen Gastronomen nicht unnötig eingeschränkt werden.</i>		
POS 2007/000623 2007/000320	06.06.2007 11.07.2007	Savarioud Marcel und Mauch Corine ETH Zürich und Universität Zürich, Verhinderung von Freisetzungsversuchen mit gentechnisch veränderten Pflanzen
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die geplanten Freilandversuche mit gentechnisch veränderten Pflanzen auf dem Gebiet der Stadt Zürich verhindert werden können.</i>		
POS 2007/001055 2007/000538	03.10.2007 26.03.2008	Zimmermann Markus und Reimann Beatrice Umsetzung der Baulinienvorlage Neufrankengasse, Verhinderung neuen Durchgangsverkehrs
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie bei der Umsetzung der durch die Baulinie an der Neufrankengasse zwischen Lager- und Hohlstrasse vorgesehenen neuen Strasse (vgl. Weisung 64, GR Nr. 2006/491) mit flankierenden Massnahmen neuer Durchgangsverkehr durch das Quartier verhindert werden kann.</i>		
MOT 2007/001109 2007/000564	24.10.2007 26.03.2008	Knauss Markus und Reimann Beatrice Umsetzung der Baulinienvorlage Neufrankengasse, Linienführung der überkommunalen Strasse
<i>Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Realisierung einer aufs verkehrliche Minimum beschränkten Strasse mit einer vorläufigen Buslösung (im Hinblick auf die Tramlinie 1), zwischen Sihlpost und Hohlstrasse auf der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und entlang der Bahnlinie bis zur Hohlstrasse, gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich, beinhaltet. Der Bus ist, wo möglich und sinnvoll, nicht auf einem Eigentrassee zu führen. Die bestehenden Häuser sind, wenn möglich, stehen zu lassen. Die Hohl- (Abschnitt Hermann-Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schöneegg- und Militärstrasse sind zu Quartierstrassen zurückzubauen. Eine Kostenbeteiligung des Kantons Zürich ist anzustreben.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000015 2008/000004	09.01.2008 26.03.2008	Reimann Beatrice und Katumba Andrew Hohlstrasse, Abbau von Parkplätzen zwischen Kern- und Hebartstrasse
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie eine Mehrheit der oberirdischen Parkplätze an der Hohlstrasse, zwischen Kernstrasse und Hebartstrasse, abgebaut und zusätzlich im neu geplanten Parkhaus Helvetiaplatz untergebracht werden können. Die Verlegung der Parkplätze vor den Schulhäusern Hohl und Kern in das Parkhaus Helvetiaplatz soll im Verhältnis 1:1 erfolgen. Zusätzlich soll der frei werdende Platz aufgewertet werden.</i>		
POS 2008/000086 2008/000061	23.01.2008 06.02.2008	SK Verkehr Baulinienrevisionen, Information betroffener Grundeigentümerschaften
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er bei Baulinienrevisionen, die 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.</i>		
POS 2008/000177 2008/000091	11.02.2008 27.02.2008	SK PD/TED/DIB Stiftung Naturpark Zürich, Teuerungsanpassung durch andere Beitragszahlende
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob anlässlich der Aushandlung der vierjährigen Leistungsvereinbarungen auch die anderen Beitragszahler der Stiftung Naturpark Zürich (Kanton Zürich, Gemeinden des Bezirks Horgen und Pro Natura Zürich) zu einer Teuerungsanpassung ihrer Beiträge verpflichtet werden können.</i>		
POS 2008/000208 2008/000109	05.03.2008 26.03.2008	Jäger Alexander Kehrichtheizkraftwerk (KHKW) Josefstrasse, Weiterbetrieb nach 2020
<i>Der Stadtrat wird gebeten, Szenarien zu entwickeln, nach denen das KHKW Josefstrasse auch nach 2020 zum Zweck der Energieerzeugung für das Fernwärmenetz weiterbetrieben werden kann, bis die Einspeisung von erneuerbarer Energie sichergestellt ist. Die Szenarien sollten den weitestmöglichen Transport des Abfalls auf der Schiene und die erfolgte Ausschöpfung aller Alternativen zur Einspeisung erneuerbarer Energien enthalten.</i>		
POS 2008/000423 2008/000183	16.04.2008 14.05.2008	Tognella Roger Autobahn SN 1.4.4, Verzicht auf Schliessung der Einfahrt Aubrugg
<i>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.</i>		
POS 2008/000691 2008/000300	25.06.2008 27.08.2008	Knauss Markus und Leupi Daniel Westtangente, Umsetzung flankierender Massnahmen
<i>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:</i> <ul style="list-style-type: none"> – 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) 		
POS 2008/000735 2008/000322	02.07.2008 27.08.2008	CVP-Fraktion Pausenplätze von Schulhäusern, kindergerechte Gestaltung
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Stadtzürcher Pausenplätze wieder kindergerechter gestaltet werden können. Mit dem Entfernen vermeintlich gefährlicher Spielgeräte (wie zum Beispiel der Reckstangen oder der hohen Kletterstangen) wurde dem nötigen Bewegungs- und Spielraum der Kinder unnötig ein Riegel geschoben. Es sind auf den Pausenplätzen wieder Spielgeräte aufzustellen, welche die Kinder mit all ihren angeborenen Fähigkeiten herausfordern.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000806 2008/000339	09.07.2008 24.09.2008	Manser Joe A. und Katumba Andrew ÖV-Plattform Stettbach, vollständige Überdachung entlang allen Haltestellen
<p><i>Wir bitten den Stadtrat, zu prüfen, wie bei der Ausarbeitung des Projektes «Erneuerung und Umgestaltung der ÖV-Plattform Stettbach» folgende Punkte gegenüber dem Projektstand von Mai 2008 verbessert werden können:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - vollständige Überdachung entlang aller Haltekanten an den drei Tramhaltestellen - vollständige Überdachung entlang aller Haltekanten an den vier Bushaltestellen - Realisierung sämtlicher Überdachungen möglichst ohne Spalt zwischen Perrondach und Haltekanten, damit das Ein- und Ausstiegen überall mit Witterungsschutz erfolgt - Verbesserung der Platzverhältnisse für Passanten beim Fussgängerübergang West - Verbesserung der Sicherheit für Passanten beim Fussgängerübergang Ost; insbesondere ist für die Verbindung zwischen Tram- und Bushaltestellen eine bessere Entflechtung der Fussgänger- und Radwegführung zu prüfen 		
POS 2008/000739 2008/000326	02.07.2008 27.08.2008	Schwyn Markus und Gut Susi Grossveranstaltungen, Abfallentsorgung in der Innenstadt
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie künftig nach den Erfahrungen der EURO 2008 das Abfallproblem im öffentlichen Bereich der Innenstadt durch Bereitstellung von zusätzlichen Abfallbehältern gelindert werden kann.</i></p>		

III. Abschreibungsanträge für Motionen und Postulate

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

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/004028 1992/000139	15.04.1992 24.03.1993	Hirzel Charles und 9 Mitunterzeichnende Dübendorf- und Winterthurerstrasse in Schwamendingen, Signalisationsmassnahmen für die Sicherheit von Radfahrern

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob in der Dübendorf- und der Winterthurerstrasse in Schwamendingen durch Signalisationsmassnahmen die Sicherheit der Radfahrer erhöht werden kann.

Die beiden Strassen sind mit Fahrbahnbreiten zwischen 7 und 7,5 m zu schmal für die Markierung von Radstreifen. Sichere Velomassnahmen bedingen somit eine umfassende Umgestaltung des Strassenraumes. Momentan sind keine Werkleitungs- oder Strassenprojekte geplant.

Im Quartier bestehen taugliche Alternativrouten (z. B. Altwiesenstrasse, Stettbachstrasse). Diese sind zwar kein Ersatz für die direkteren regionalen Routen in der Dübendorf- und der Winterthurerstrasse, dennoch wäre es in diesem Fall unverhältnismässig, ein umfassendes Strassenprojekt allein aufgrund der Bedürfnisse des Veloverkehrs auszulösen. Die Prüfung von Velomassnahmen wird im Rahmen von künftigen Unterhaltsprojekten erfolgen.

POS 1994/004047 1993/000353	22.06.1993 27.10.1993	Kommission (El Gassmann/Untertunnelung Bucheggstrasse) Westtangente, Redimensionierung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird eingeladen, Massnahmen in Zusammenhang mit der kantonalen Oberbehörde einzuleiten bzw. vorzukehren, um spätestens auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Nationalstrassen-Westumfahrung Zürichs durch den Uetlibergtunnel – voraussichtliche Eröffnung im Jahre 2002 – die bestehende Westtangente (vierspurig ab Hirschwiesentunnel–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Hardbrücke bis Hardplatz, danach richtungsgetreunt je zweispurig auf der Sihlfeldstrasse–Weststrasse bis Anschluss Sihlhochstrasse sowie in Gegenrichtung auf der Schimmelstrasse–Seebahnstrasse–Hohlstrasse) auf eine je Fahrrichtung einspurige Hauptverkehrsstrasse zu redimensionieren.

Der Uetlibergtunnel wird am 4. Mai 2009 eröffnet. Die flankierenden Massnahmen in der Stadt sind definiert und werden auf diesen Zeitpunkt hin wirksam. Im Kernstück der flankierenden Massnahmen geschieht dies mit der Sperrung je einer Fahrspur pro Richtung auf der Weststrasse und der Seebahnstrasse. Damit wird Platz für die Bauarbeiten geschaffen, und ab 2010 soll dann das Verkehrsregime mit Gegenverkehr in der Seebahnstrasse eingeführt werden. Die Abklassierung der Weststrasse zu einer Quartierstrasse kann im Sommer 2010 mit der Inbetriebnahme der umgebauten Seebahnstrasse in Angriff genommen werden und wird bis etwa Ende 2011 dauern. Die Situation im Bereich Rosengartenstrasse wird zusammen mit den Volksinitiativen «Sofortmassnahmen Zürich Nord-West» vom 10. Juli 2007 und «Rosengarten-Tram» vom 26. Juli 2007 vertiefter betrachtet.

POS 1997/002032 1997/000449	05.11.1997 06.05.1998	Garzotto Marina und 2 Mitunterzeichnende Kehrichtsäcke, Massnahmen gegen verfrühte Bereitstellung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat von Zürich wird gebeten, zu prüfen, wie die Probleme, die durch verfrühte Bereitstellung von Kehrichtsäcken entstehen, gelöst werden können.

Seit Januar 2005 werden im Rahmen der neuen Verordnung über die Abfallwirtschaft in der Stadt Zürich flächendeckend Abfallcontainer aufgestellt. Die Umsetzung der Verordnung geht zügig voran. Von insgesamt 31 000 vorgesehenen Kunststoffcontainern waren bis Ende 2008 22 500 platziert, und weitere 6000 sind für 2009 geplant. Über 90% der Einwohnenden von Zürich werden ihre Züri-Säcke dann direkt im Container entsorgen. Zusätzlich sind bis heute 118 Unterflurcontainer gebaut worden, 62 auf öffentlichem und 56 auf privatem Grund. 25 weitere unterirdische Gefässe sind für 2009 in Planung. Die verfrühte Bereitstellung der Abfallsäcke ist mengenmässig nur noch von marginaler Bedeutung. Die wenigen Sünder versucht ERZ über die regelmässigen Kontrollen des Sackinhalts zu eruiieren.

POS 1999/000666 1999/000168	14.04.1999 24.05.2000	Biedermann Silvia und Spring-Gross Monika Breitensteinstrasse/Am Wasser, Bau von beidseitigen Trottoirs
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Seit der Überweisung des Postulates wurden diverse Fussgängerübergänge mit Schutzinseln sicherer gemacht, insbesondere auch im Bereich des neuen Schulhauses Am Wasser 55. In diesem Bereich wurde zudem ein provisorisches Trottoir erstellt. Für den Abschnitt Europabrücke bis Hardturmsteg liegen, aufgeteilt in zwei Abschnitte, konkrete Projekte vor, die beidseitige Trottoirbauten vorsehen. Die Realisierung ist, vorbehältlich allfälliger Einsprachen und Rekurse im Rahmen der noch pendenten Planaufgabe nach §16 Strassengesetz sowie der Genehmigung durch die entsprechenden Instanzen, in den Jahren 2011/12 vorgesehen. Damit hat der Strassenzug Am Wasser/Breitensteinstrasse dann durchgehend beidseitig Trottoirs oder örtlich strassenbegleitende Fusswege.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 1999/001874 1999/000535	27.10.1999 05.06.2002	Schönbächler Robert und 7 Mitunterzeichnende Westumfahrung, Aufhebung des Durchgangsverkehrs nach der Eröffnung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, sich dafür einzusetzen, dass nach Eröffnung der Westumfahrung (inkl. Uetlibergtunnel), die Stadt, insbesondere die Kreise 3, 4, 5, 10 und Zürich-West, nicht mehr für den grossräumigen Durchgangsverkehr genutzt werden kann.

Der Uetlibergtunnel wird am 4. Mai 2009 eröffnet. Die flankierenden Massnahmen in der Stadt sind definiert und werden auf diesen Zeitpunkt hin wirksam. Im Kernstück der flankierenden Massnahmen geschieht dies mit der Sperrung je einer Fahrspur pro Richtung auf der Weststrasse und der Seebahnstrasse. Damit wird Platz für die Bauarbeiten geschaffen, und ab 2010 soll dann das Verkehrsregime mit Gegenverkehr in der Seebahnstrasse eingeführt werden. Die Abklassierung der Weststrasse zu einer Quartierstrasse kann im Sommer 2010 mit der Inbetriebnahme der umgebauten Seebahnstrasse in Angriff genommen werden und wird bis etwa Ende 2011 dauern. Die Situation im Bereich Rosengartenstrasse wird zusammen mit den Volksinitiativen «Sofortmassnahmen Zürich Nord-West» vom 10. Juli 2007 und «Rosengarten-Tram» vom 26. Juli 2007 vertiefter betrachtet.

POS 1999/002083 1999/000591	24.11.1999 14.11.2001	Seliner Emil und Ottmer Lars 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-, Kanzlei-, Hohl-, Diener- und Militärstrasse an.

Im Oktober 2007 wurde der neu gestaltete Platz an der Ecke Diener-/Langstrasse eingeweiht. Im Frühjahr 2008 wurde das Trottoir Hohlstrasse im Abschnitt Lang- bis Kernstrasse erweitert. Im September 2008 wurde die städtische Vorlage «Parkierung und Aufwertung der Umgebung Helvetiaplatz» vom Volk angenommen und damit der Grundstein für die Aufwertung im Bereich des Helvetiaplatzes (insbesondere Molkenstrasse) gelegt. Die Aufwertung der Haltestelle Militär-/Langstrasse soll im Jahr 2009 mit dem Projekt Schöneggstrasse umgesetzt werden.

POS 2000/000288 2000/000035	02.02.2000 22.08.2001	Schönbächler Robert und Türler Andres Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen, Anschluss der Stadt Zürich
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, sich bei Kanton, Bund und den SBB dafür einzusetzen, dass die Anbindung von Zürich und damit des Wirtschaftsraums Zürich an das im Entstehen begriffene Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen realisiert und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

2005 haben die eidgenössischen Räte einen Verpflichtungskredit von 1.09 Mia. Franken für den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz gutgeheissen. 2008 stimmten National- und Ständerat dem Entwurf zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zu. Bis 2010 muss das Bundesamt für Verkehr konkrete Projekte für die Achsen Luzern-Zürich, Winterthur-Zürich und Zürich-Aarau-Basel vorlegen (ZEB II). Der Bau der Durchmesserlinie konnte im Berichtsjahr dank einer Bevorschussung durch den Kanton in Angriff genommen werden. Der von Baden-Württemberg verfolgte Ausbau der Gäu-Bahn nach Stuttgart wird zusammen mit dem ZVV und Anrainer-Kantonen unterstützt.

POS 2000/000369 2000/000065	09.02.2000 05.06.2002	Schüepp Jürg R. und Furter Willy Westast, Anschluss nach Brunau und Schöneich
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie bei der Planung des sogenannten Westastes der A 1 (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 Sihlthiefstrasse angeschlossen wird.

Für die Weiterbearbeitung des besagten Abschnitts gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan vom 26. März 2007. Dieser ist mit Vorbehalten vom Bund genehmigt worden. Der Richtplan verlangt ein tiefgelegtes Sihlquai, einen unterirdischen Anschluss an den Stadttunnel nach Süden und entsprechende verkehrliche Begleitmassnahmen in der Stadt. Die vorhandenen Projektgrundlagen gehen nicht von einem Kapazitätsausbau aus. Ein solcher wäre auf dem oberirdischen Strassennetz in Zürich West gar nicht abzuwickeln.

POS 2000/000581 2000/000130	22.03.2000 04.12.2002	Schönbächler Robert und 11 Mitunterzeichnende Sportanlage Sihlhölzli, Erstellung von Lärmschutzwänden
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie raschmöglichst Lärmschutzmassnahmen für die Aussenanlage der Sportanlage Sihlhölzli realisiert werden können.

Durch Sanierungen sind gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung vordringlich Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitsplätze vor übermässigen Lärmimmissionen zu schützen (Art. 2 LSV). Sanierungsmassnahmen zum Schutz von Aussenräumen, wie z. B. Sportanlagen mit Erholungsfunktion, können erst in einer späteren Phase in die Sanierungsplanung mit einbezogen werden. Deshalb lehnte der Kanton bei der Sanierung der Sihlhochstrasse den Einbezug der Sportanlage Sihlhölzli in das Lärmschutzkonzept ab.

Die Frist für die Lärmsanierung an Strassen hat das eidgenössische Parlament bis 2018 verlängert. Aufgrund dieser Prioritätensetzung können die gewünschten Lärmsanierungsmassnahmen bis auf Weiteres nicht realisiert werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2003/000698 2003/000079	28.06.2000 05.03.2003	Hug Christoph und Knauss Markus S-Bahnhöfe, Verbesserung der Zugänglichkeit

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die einen Rahmenkredit in der Höhe von 5 Mio. Franken für Verbesserungen der Zugänglichkeit von S-Bahnhöfen in der Stadt Zürich zum Inhalt hat.

Diverse grössere und kleinere Projekte zur Verbesserung der Zugänglichkeit an S-Bahnhöfen wurden in den letzten Jahren initiiert und umgesetzt:

- 2004: Bahnhof Altstetten; neuer Platz, mehr Veloabstellplätze und verbesserter Zugang zu Perron 1
- 2004: Bahnhof Oerlikon; prov. Bahnhofabgang bei der Schaffhauser- und der Andreasstrasse
- 2005: Bahnhof Hardbrücke; Aufwertung 1. Etappe (Leuchtpanels, Veloabstellplätze)
- 2007: Bahnhof Saalsporthalle; neuer, moderner S-Bahnhof mit direkten und behindertentauglichen Zugängen ab Giesshübelstrasse, Sihlcity und Giesshübelquartier
- 2007: Bahnhof Hardbrücke; Aufwertung 2. Etappe (Aufwertung Rampe, Zugänge und Vorplatz, Einrichten ZüriWC, neues Betriebskonzept usw.)
- 2007: Bahnhof Enge; neuer, direkter Lift/Treppenabgang zum Perron 3
- 2008: Hauptbahnhof Zürich; neuer, direkter Zugang zur Passage Sihlquai für Velofahrende ab der provisorischen Velostation
- 2008 bis 2013: Hauptbahnhof Zürich; neue Passage Gessnerallee und zusätzliche Zugänge ab dem Platzspitzpark und der Gessnerallee
- 2010: Bahnhof Stettbach; Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs mit mehr Veloabstellplätzen, verbesserten Zugängen und gestaltetem Bahnhofplatz
- 2011: Bahnhof Hardbrücke; 3. Etappe (neue Veloplattform)
- 2013: Bahnhof Oerlikon; neue Bahnhofspassage Oerlikon und Aufwertung des Bahnhofplatzes

Die folgenden Anliegen sind bei uns als Bedürfnisse erfasst und werden bei Gelegenheit zu Projekten geführt:

- Bahnhof Selnau; behindertengerechten Zugang ab der Selnaustrasse erstellen
- Bahnhof Brunau; Zugang (Lift) ab der Muggenbühlstrasse erstellen
- Bahnhof Giesshübel; Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufwertung Bahnhof im Zusammenhang mit geplanter Überbauung Giesshübel

Die Ausarbeitung eines Rahmenkredits setzt ein Bauprogramm voraus. Ein solches bewährt sich nach Meinung des Stadtrats bei der vorliegenden Thematik nicht, weil die einzelnen Verbesserungsmassnahmen in der Regel jeweils koordiniert mit andern Bauprojekten ausgeführt werden müssen und für die eigenständige Planung eines Programms zu wenig Raum bleibt.

POS 2000/002336 2000/000590	06.12.2000 26.03.2003	Schilter Armin und Casparis Jürg 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.

Die von Bund, Kanton und Stadt gemeinsam erarbeitete Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich-West empfiehlt einen Stadttunnel von der Brunau mit direkter Linienführung zum Neugut. Der Kanton hat beim Bund die Aufnahme des Stadttunnels in den Sachplan Verkehr beantragt; der Kantonsrat hat am 26.03.2007 den kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt, die Genehmigung durch den Bund steht noch aus. Aus Kapazitätsgründen (Anschluss Stettbach) priorisiert der Kanton den Ausbau des Nordrings und den Bau der Glattalautobahn gegenüber dem Stadttunnel. Der Stadttunnel kann also nicht rasch realisiert werden.

POS 2003/001018 2003/000133	06.06.2001 02.04.2003	Schönbächler Robert Pfungstweidstrasse/Neue Hard, Tieferlegung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die eine Tieferlegung der Pfingstweidstrasse/Neue Hard unter die Hardstrasse mit Anschluss an die bestehende Gerold-Rampe ermöglicht.

Eine Tieferlegung des genannten Abschnitts ist aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht möglich. Das Tram Zürich West ist bewilligt und im Bau. Es berücksichtigt die vorgeschlagene Tieferlegung nicht. Für den Fussverkehr werden möglichst attraktive Übergänge mit entsprechenden Grünphasen an den Verkehrsregelungsanlagen geschaffen.

POS 2001/001272 2001/000340	20.06.2001 14.01.2004	Zimmermann Markus und 4 Mitunterzeichnende 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 die Höggerstrasse sowie der Wipkingerplatz.

Im Uferabschnitt vom Bahnhof Letten bis zur Wipkingerbrücke verhindern die sehr beengten Platzverhältnisse eine grössere Aufwertung. Stark aufgewertet wurde der Wipkingerpark durch die Sitzstufen entlang der Limmat, und seit Mitte 2008 wird das Gemeinschaftszentrum Wipkingen deutlich aufgewertet. Die Aufwertungsmassnahmen am Aussenraum, an den Ställen und an den Eingängen werden 2009 abgeschlossen. Zwischen Bahnhof Letten und Wipkingerbrücke werden Massnahmen jeweils anlässlich von Sanierungen von bestehenden Anlagen so weit wie möglich ergriffen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2003/002299 2003/000370	01.10.2003 18.01.2006	Bartholdi Roger und im Oberdorf Bernhard Velowege, keine Erstellung auf Trottoirs

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

In der Teilstrategie Veloverkehr ist festgehalten, dass der Veloverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden soll. Im Standbericht 2007 zur Teilstrategie wird ergänzt, dass bei Strassenprojekten mit komplexeren Verkehrssituationen auch sinnvolle von der Fahrbahn abgesetzte Lösungen zu prüfen sind. Dies um auch ungeübteren Velofahrenden eine taugliche Infrastruktur anbieten zu können. Mischverkehrslösungen sind aber ausdrücklich zu vermeiden. Falls eine Mischverkehrslösung die einzige Option darstellt, werden die Leitlinien der Broschüre «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen» (Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz; Zürich und Bern 2007) berücksichtigt.

Eine gemeinsame Führung von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden auf dem Trottoir ist für beide Seiten eine unbefriedigende Lösung. Sie wird nur signalisiert, wenn aus räumlichen Gründen keine alternative sichere Veloführung möglich ist, und stellt demnach bereits eine klare Ausnahme dar.

POS 2004/000044 2004/000007	07.01.2004 21.01.2004	Leupi Daniel und Roth Mark Bäckeranlage, Verbesserung der Spiel- und Sportmöglichkeiten für Jugendliche
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie im verkehrsberuhigten Teil der Hohlstrasse entlang der Bäckeranlage die Spiel- und Sportmöglichkeiten für Jugendliche verbessert werden können.

In der Bäckeranlage hat Grün Stadt Zürich als Folge des neuen Quartierzentrums den angrenzenden Kleinkinderspielplatz mit Sandkasten, Wasserspiel, Kleinkinderrutschbahn und Schaukel erneuert. Dies wurde im Frühsommer 2005 realisiert. In den letzten Jahren wurden zudem in der Hohlstrasse, gleich angrenzend an die Bäckeranlage, eine Streetball- und Skateranlage mit Rampen, Goals und Basketballkörben installiert.

POS 2004/000454 2004/000098	03.03.2004 13.09.2006	SVP-Fraktion Graffiti und andere Verunreinigungen, Entfernung durch Private
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Das Team des Geschäftsbereichs Stadtreinigung von ERZ Entsorgung+Recycling Zürich sorgt bei allen Verkehrs- und Kunstbauten auf öffentlichem Grund für die schnelle und fachgerechte Beseitigung der unerwünschten Graffiti. Die Organisation der Arbeiten durch städtische Dienststellen hat sich bewährt. Insbesondere sind die internen Wege kurz und dadurch auch die Reaktionszeiten. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die städtischen Equipen genaue Kenntnisse der im Einzelfall adäquaten Reinigungsmethoden haben, ohne dass sie besonders instruiert werden müssten. Die Arbeiten sind je nach Bedarf auf verschiedene Unternehmen aufgeteilt: ERZ Stadtreinigung, Soziale Einrichtungen und Betriebe sowie Private. Im Jahr 2008 haben die privaten Unternehmen ein Auftragsvolumen von rund CHF 120'000.– ausgeführt.

POS 2004/000705 2004/000192	07.04.2004 16.06.2004	Leupi Daniel und Traber Christian Uetliberg, Beeinträchtigung des Ruhe- und Erholungspotentials
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat binnen eines Jahres Bericht über das Ruhe- und Erholungspotential des Uetlibergs zu erstatten, und wird gebeten, zu prüfen, wie er in Zusammenarbeit mit den dem Uetliberg anliegenden Gemeinden und dem Kanton ein Entwicklungskonzept mit Massnahmen erarbeiten kann, mit dem Ziel, allfällige Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Mit Beschluss vom 23. April 2008 legte der Regierungsrat eine aufgrund der Anhörungsergebnisse überarbeitete Fassung des Richtplaneintrags sowie des dazugehörigen kantonalen Gestaltungsplans Uto-Kulm auf. Der Stadtrat äusserte sich, wie schon in der Anhörung vom Sommer 2007, wiederum sehr kritisch zum geplanten Richtplaneintrag wie auch zum Gestaltungsplan (Zuschrift vom 25. Juni 2008). Er bemängelte wiederum dieses rechtstaatlich bedenkliche Vorgehen zur nachträglichen Sanktionierung jahrelanger illegaler Bautätigkeiten und wies darauf hin, dass der im Gestaltungsplan erwähnte Nutzungsvertrag zwischen den beteiligten Gemeinwesen und dem Grundeigentümer des Hotels Uto-Kulm noch nicht vorliege und die sich daraus ergebenden finanziellen Konsequenzen nicht absehbar seien. Aus walddrechtlicher Sicht beantragte er die gebotene Präzisierung der Gestaltungsplanvorschriften, eine Rücksichtnahme auf die kulturhistorischen Anlagen mittels einer entsprechenden Umgebungsgestaltung, den Einbezug der Stadt Zürich in die Beurteilung des Beleuchtungskonzeptes, ein Verbot der Helikopterflüge zu Vergnügungszwecken sowie eine verbindliche Beschränkung der Anzahl von aussergewöhnlichen Anlässen (z. B. Open-Air-Kino) und Feuerwerken.

Der Regierungsrat beabsichtigt, diese Richtplanänderung Anfang 2009 dem Kantonsrat zu unterbreiten. Dass die Meinungen zum Gestaltungsplan im Kantonsrat geteilt sind, konnte man gegen Ende 2008 beobachten. Der Stadtrat wird den Vorgang genau beobachten und die städtischen Interessen im Rahmen seiner Möglichkeiten verfolgen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/000715 2004/000201	07.04.2004 13.09.2006	Danner Ernst 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.

Bereits 2005 wurden Fussgängerstreifen über den Zehntenhausplatz (Einmündung Jonas-Furrer-Strasse) sowie die Schauenberg- und die Zehntenhausstrasse erstellt. Mit weiteren Übergängen über die Wehntalerstrasse darf im Rahmen grosser Bauvorhaben des öffentlichen Verkehrs gerechnet werden.

POS 2004/000966 2004/000305	09.06.2004 27.09.2006	Anhorn Ruth Schrebergärten, Verzicht auf öffentlichen Zugang
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie darauf verzichtet werden kann, dass die Schrebergärten des Vereins für Familiengärten Zürich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ausgenommen sind im kommunalen Verkehrsplan eingetragene Verbindungswege.

Die Kleingartenareale sind in der Stadt Zürich willkommene, ökologisch wertvolle und gesellschaftlich integrative Gebiete. Hohe Zäune und dichte Hecken verhindern aber, dass auch die breite Bevölkerung von den Familiengartenarealen profitieren kann. Mit dem Ziel, die reizvollen Areale auch für Aussenstehende erlebbar zu machen und den Kontakt zwischen der Pächterschaft und der Bevölkerung zu fördern, werden in den Jahren 2009 und 2010 für alle Kleingartenareale sogenannte Arealpläne erarbeitet. In den Arealplänen wird aufgezeigt, welche Bereiche sich für welche öffentlichen Nutzungen eignen. Generell werden sichtbehindernde Hecken an den Arealgrenzen entfernt. Denkbar ist ausserdem die Schaffung von Wegverbindungen an besonders reizvollen Lagen, zumal wenn sie im Richtplan eingetragen sind, wobei solche Wege eingezäunt würden, was dem Sicherheitsbedürfnis der Pächterschaft entgegenkäme. Auch die Öffnung von Vereinslokalen als «Besenbeiz» ist denkbar. Einige Familiengartenvereine haben bereits eigene Schritte in diese Richtung unternommen.

POS 2004/000997 2004/000318	16.06.2004 30.06.2004	Gut Susi Street-Parade, Schutz der Bevölkerung vor Fäkalien und Abfall
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Bevölkerung der Stadtkreise 1, 2 und 8 vor gewissen vermeidbaren negativen Auswirkungen der Street-Parade, insbesondere Fäkalien und Abfall, geschützt werden kann. Die Verantwortlichen der Street-Parade sind dabei finanziell in die Pflicht zu nehmen.

ERZ Entsorgung+Recycling Zürich erarbeitet zusammen mit dem Veranstalter der Street-Parade jeweils ein Abfallkonzept, das die Standbetreiber vertraglich verpflichtet, Abfall zu vermeiden. Der Veranstalter entsorgt den Abfall auf der Marschroute und auf den Querstrassen beidseits bis 50 m auf eigene Kosten. Im übrigen Stadtgebiet wird der Abfall, der aufgrund der zahlreichen Stände und Partys entsteht, durch ERZ beseitigt. ERZ stellt auf dem Festareal Container, Mulden, Alu- und PET-Sammelstellen bereit. Ein grosser Teil des Abfalls wird auf diese Weise geordnet entsorgt und landet nicht auf der Strasse. Alu und PET werden separat gesammelt und der Wiederverwertung zugeführt. Entlang der Umzugsroute werden vom Veranstalter WCs bzw. Pissoirs aufgestellt. An neuralgischen Punkten wird jeweils ein Mittel gegen den Uringeruch versprüht. Einen Tag nach dem Fest sind die Reinigungsarbeiten jeweils abgeschlossen. Weitergehende Massnahmen sind ohne unverhältnismässiges Polizeiaufgebot nicht durchsetzbar.

POS 2004/001293 2004/000402	18.08.2004 26.01.2005	Recher Anja und Schönbächler Robert KVA Josefstrasse, Nutzungskonzept nach der Stilllegung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, im Hinblick auf die Stilllegung der heutigen Kehrlichverbrennungsanlage Josefstrasse ein Nutzungskonzept für das gesamte Areal dieser frei werdenden Fläche, die Josefswiese und den dazwischenliegenden Viaduktabschnitt zu erarbeiten. Dieses Konzept soll aufgrund der zentralen und bedeutsamen Lage in Kooperation mit der Quartierbevölkerung entwickelt werden.

Das Kehrlichheizkraftwerk Josefstrasse versorgt Zürich-West zuverlässig und umweltschonend mit Fernwärme. Deshalb soll die Anlage nach ihrer Entlassung aus der kantonalen Abfallplanung bis 2020 als Fernwärmeheizkraftwerk weiterbetrieben werden. Für ihren Betrieb wird die «Fernwärme Zürich Betriebs AG (FWZ AG)» gegründet, an der ERZ Entsorgung+Recycling Zürich eine Mehrheitsbeteiligung von 80 Prozent halten soll. Die Betriebsgesellschaft wird das Fernwärmeheizkraftwerk mit importiertem Abfall als Brennstoff betreiben. Dieser wird von einem Partnerunternehmen bezogen, das sich mit 20 Prozent am Aktienkapital der FWZ AG beteiligt. Der Gemeinderat hat dieses Projekt am 26. März 2008 einstimmig beschlossen.

POS 2004/001701 2004/000579	10.11.2004 23.03.2005	Ammann Andreas und Butz Marlène ETH Höggerberg (Science City), Realisierung des Pilotprojektes «Autofreies Wohnen»
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie im Rahmen der Sonderbauvorschriften «Science-City» der ETH Zürich die geplanten Wohneinheiten als Pilotprojekt «Autofreies Wohnen» realisiert werden können – verbunden mit einem entsprechenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt hat bei der Erarbeitung der Sonderbauvorschriften für die ETH Höggerberg darauf geachtet, dass die Parkplatzzahl unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des autoarmen Wohnens weit unter dem Minimum gemäss heutiger Parkplatzverordnung liegt. Der Gemeinderat hat die Sonderbauvorschriften am 31. Januar 2007 festgesetzt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000649 2005/000207	25.05.2005 08.06.2005	Käppeli Hans Jörg und Steger Heinz Bahnhof Oerlikon, Projektierung eines Umsteigezentrums

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie dem Gemeinderat eine Vorlage für die Projektierung des Umsteigezentrums beim Bahnhof Oerlikon unterbreitet werden kann.

Dabei soll die etappenweise Realisierung geprüft werden.

– Mit SBB und ZVV sind verbindliche Verhandlungen über die Finanzierung und die Erstellung des Umsteigezentrums zu führen.

– Der Ersatz der Bahnbrücke der Wallisellerlinie soll als Vorinvestition für das Umsteigezentrum einbezogen werden.

Anlässlich der vertieften Betrachtung des städtebaulichen Leitbilds Bahnhof Oerlikon Ost wurden Probleme erkannt, die eine Korrektur der Ziele des Entwicklungsrichtplans Bahnhof Oerlikon 2000 erfordern. Die in Oerlikon vorhandenen Strukturen sollen stärker eingebunden und wo nötig optimiert werden. Der überarbeitete Entwicklungsrichtplan beinhaltet daher 3 Umsteigeräume und die Ausrichtung des Bahnhofs auf einen nördlichen und einen südlichen Bahnhofplatz. Die Realisierung eines Umsteigezentrums im Raum Schaffhauserstrasse ist nicht mehr vorgesehen. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden mehrheitlich auf den Bahnhofplätzen angeboten. Das Quartier Seebach/Leutschenbach (Andreasstrasse) und die Haltestellen der Tramlinien 10 und 14 sollen im Raum Schaffhauserstrasse mit attraktiven Fusswegen an den Bahnhof angeschlossen werden. Neue, ebenerdige Zugänge verkürzen die Gehdistanz zur existierenden SBB-Unterführung Ost. Die vorhandene Unterführung der Schaffhauserstrasse wird vergrössert, damit entsteht ein gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen. Neue Gebäude im Raum Binzmühle/Wattstrasse und im Bereich des heutigen SBB-Baudienstzentrums ergänzen die vorhandene Stadtstruktur und beleben mit Erdgeschossnutzungen die neu entstandenen öffentlichen Räume.

POS 2005/000772 2005/000233	15.06.2005 29.06.2005	Isliker Walter und Nikles Hans Hürstwiese, Installation einer WC-Anlage
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird aufgefordert, zu prüfen, ob eine Toilette im Geräteraum auf der Hürstwiese oder ein mobiles WC-Häuschen im Hürstwald in Zürich-Affoltern installiert und abgestellt werden könnte.

Im Sommer 2007 liess Grün Stadt Zürich versuchsshalber ein mobiles WC aufstellen. Dieses wurde nach einem Monat gestohlen und wieder ersetzt. 2008 wurde das WC von Vandalen übel traktiert und in den Wald geschleppt, worauf es angekettet wurde. Trotz dieser durchgezogenen Bilanz soll das WC-Häuschen bis auf Weiteres jeweils von Mai bis September aufgestellt werden.

POS 2005/001249 2005/000405	05.10.2005 02.11.2005	Stucker Rolf und Tuena Mauro 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.

Die Kunstkommission der Stadt Zürich beurteilte die Skulptur «Chad Silver» und stellte fest, dass sie als Denkmal für Chad Silver wohl eine erhebliche Bedeutung für den Zürcher Schlittschuh-Club hat, jedoch nicht für die Öffentlichkeit, deren Interessen im öffentlichen Grund die Stadt zu vertreten hat. Die Kunstkommission empfahl eine Platzierung beim zukünftigen Trainingszentrum des ZSC in Schwamendingen. Da dessen Realisierung jedoch, wegen Standortfragen innerhalb des ZSC, unklar ist, kann die Skulptur vorderhand an ihrem heutigen Standort bleiben.

POS 2006/000056 2006/000004	11.01.2006 22.03.2006	Bachmann Hans Familiengartenareal Aussersihl-Hard, Verzicht auf dessen Aufhebung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu erwägen, auf die Aufhebung des Familiengartenareals «Bullinger» im Quartier Aussersihl-Hard zu verzichten.

Öffentlich zugänglicher Grünraum ist im Quartier Hard wenig vorhanden, der Versorgungsgrad der Quartierbevölkerung ist deutlich unter dem Planwert. Der Stadtrat will als eine von mehreren Massnahmen heutige zweckbestimmte Grünareale für die Bewohnenden öffnen. Das Familiengartenareal bietet sich dazu an. Es ist ein Transformationsprozess vorgesehen, durch den neue, dem Quartier zugute kommende Nutzungen geprüft und installiert werden. Der Prozess wird als kooperatives Verfahren unter Einbezug verschiedener Anspruchsgruppen und der heutigen Pächterschaft durchgeführt.

POS 2006/000082 2006/000011	18.01.2006 01.02.2006	Liebi Roger und Bartholdi Roger Schlittelweg Uetliberg bis Triemli, Verbesserung der Sicherheit
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Sicherheit der Schlittler beim Schlittelweg vom Üetliberg Richtung Triemli nachhaltig verbessert werden kann. Wir bitten den Stadtrat insbesondere um die Prüfung der Anbringung einer Tafel mit Verhaltensregeln.

Die Sicherheit des Schlittelweges wurde im Jahr 2006 im Auftrag des Sportamtes durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beurteilt. Die bfu hielt fest, dass die vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen und Massnahmen bereits ein hohes Mass an Sicherheit gewährleisten. Mehrere zusätzlich von der bfu vorgeschlagene Massnahmen wurden im Jahr 2006 realisiert und erhöhten die Sicherheit weiter. Die Anregung, eine Tafel mit Verhaltensregeln anzubringen, wurde umgesetzt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/000084 2006/000013	18.01.2006 22.03.2006	Anhorn Ruth Familiengartenareal Pfingstweid, Verzicht auf Aufhebung

Der Stadtrat wird gebeten, zu erwägen, auf die Aufhebung von Familiengartenarealen auf Stadtgebiet zu verzichten, insbesondere auf die Aufhebung des Areals «Pfingstweid» im Industriequartier.

Der Stadtrat hat unter Berücksichtigung der schlechten Grünraumversorgung in Zürich-West und in Absprache mit dem betroffenen Familiengartenverein entschieden, das Kleingartenareal Pfingstweid einer öffentlichen Nutzung zuzuführen und in zwei Etappen zu räumen. Die erste Hälfte des Areals wurde im Frühjahr 2008 geräumt. Diese Flächen werden einerseits als Installationsplatz für den Bau des Trams Zürich-West und später für die Erstellung eines Schulgebäudes und das Projekt «Gleisbogen» (Radwegverbindung und Fusswegpromenade mit Alleebäumen und Grünkorridor) benötigt. Die zweite Hälfte des Areals kann noch bis 2010 als Kleingartenareal genutzt werden, danach soll ein öffentlicher Park mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

POS 2006/000230 2006/000056	08.02.2006 15.03.2006	Cerliani Pierino und Schönbächler Robert Hardbrücke, Beschränkung der Sanierung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die anstehende Sanierung der Hardbrücke im Hinblick auf deren Abbruch in absehbarer Zeit (10–15 Jahre) auf das Notwendigste beschränkt werden kann bzw. wie die Sanierung der Hardbrücke aufgeschoben werden kann, bis Klarheit über deren Zukunft im Zusammenhang mit dem Waidhaldetunnel und dem Westast/Stadttunnel herrscht.

Infolge des schlechten baulichen Zustands der Hardbrücke kann die Sanierung nicht aufgeschoben werden. Einen Stimmrechtsrekurs gegen das Sanierungsprojekt hat das Bundesgericht am 23. Mai 2008 vollumfänglich abgewiesen und bestätigt, dass weder sachlich noch zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum vorhanden ist und die projektierten Sanierungsmassnahmen verhältnismässig und rechters sind.

POS 2006/000477 2006/000141	03.05.2006 17.05.2006	Erfigen Monika und Tuena Mauro Seepromenade am Bellevue, Ersatz der Abfallkörbe
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er die zwar schönen, aber unpraktischen Designerkübel an der Seepromenade zwischen Bellevue und Restaurant Lake Side durch grosse Abfallkörbe ersetzen kann. Zudem soll geprüft werden, wie die Anzahl solcher Abfallkörbe und die Kadenz der Leerungen erhöht werden können.

Die Infrastruktur für die Reinigung der Seeanlagen wurde im Frühling 2007 angepasst. Die 70-Liter-Abfallbehälter rund um das Seebecken wurden durch 83 Unterflurabfallbehälter mit einem Fassungsvermögen von 650 l ersetzt. Die Reinigungsintervalle in den Grünanlagen rund um das Seebecken, vom Tiefenbrunnen bis zur Roten Fabrik, richten sich nach dem Verschmutzungsgrad. Durchschnittlich sind 1–2 Reinigungsdurchgänge pro Tag erforderlich. Die Unterflurabfallbehälter werden im Schnitt 3x in der Woche mittels Saugfahrzeug geleert. Die Infrastruktur und die Reinigungsintervalle werden bei Bedarf angepasst.

POS 2006/000781 2006/000289	05.07.2006 23.08.2006	Amacker Bruno und Hüsey Kurt Winterthurerstrasse/Bülacherstrasse, Erhöhung der Sicherheit durch gestalterische Massnahmen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie auf der stadteinwärts führenden Fahrbahn der Winterthurerstrasse auf der Höhe Bülacherstrasse die Sicherheit durch gestalterische Massnahmen an der Umgebungsbepflanzung verbessert werden kann.

Die im Postulat beantragten gestalterischen Massnahmen im Bereich des Verkehrsgrüns sind im April 2008 durch Grün Stadt Zürich umgesetzt worden. Die Sträucher sowie höher wachsende Pflanzen wurden gerodet, das Terrain abgesenkt und neu mit Rasen/Wiese angesät.

POS 2006/001365 2006/000569	06.12.2006 15.12.2006	Angst Walter Hardbrücke, Verzicht auf Ausgaben für Kommunikation
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, den Verzicht auf einen erheblichen Teil der im Budget für die Sanierung der Hardbrücke vorgesehenen Ausgaben für Kommunikation zu prüfen. Die Verzichtplanung soll insbesondere all jene Ausgaben umfassen, die nicht im Zusammenhang mit der Information der Bevölkerung (AnwohnerInnen und NutzerInnen der Hardbrücke) über den Bauablauf und die mit dem Bau in Verbindung stehenden Beeinträchtigungen stehen.

Die Sanierung der Hardbrücke ist ein grosses und spezielles Vorhaben, über das sehr gut informiert werden muss. Die Kommunikation muss auch Aspekte berücksichtigen, die nicht ausschliesslich mit den eigentlichen Bauarbeiten zu tun haben. Bei einem Vorhaben dieser Grössenordnung sind namhafte Kommunikationsausgaben unerlässlich. Dieser Auffassung hat sich auch das Bundesgericht angeschlossen, das in seinem Urteil zum Stimmrechtsrekurs vom 23. Mai 2008 die Kommunikationsausgaben als verhältnismässig bezeichnet hat.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/001366 2006/000570	06.12.2006 15.12.2006	Cerliani Pierino und Nagel Ueli Bachöffnungskonzept, beschleunigte Umsetzung

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie das Bachöffnungskonzept beschleunigt umgesetzt werden kann.

Das von ERZ Entsorgung+Recycling Zürich erarbeitete Entwässerungskonzept, dessen Bestandteil das Bachkonzept ist, beinhaltet die gezielte Ableitung aller Abwässer, ob verschmutzt oder unverschmutzt. Im Falle eines Bachöffnungskonzepts verfolgt ERZ Entsorgung+Recycling Zürich das Ziel, den Fremdwasseranteil im Kanalnetz zu reduzieren und die Renaturierung der Bachumgebung zu fördern. Bäche sind sehr platz- und unterhaltsintensive Bauten. Das bedeutet, dass die finanziellen Mittel und die personellen Ressourcen, die für die Bachbauten eingesetzt werden, zu Lasten der Kanalsanierungen gehen. Hier gilt es die Balance zu finden zwischen dem baulichen Unterhalt des Kanalnetzes und dem der Bachbauten.

Wo für Bäche kein öffentlicher Grund zur Verfügung gestellt werden kann, muss Privateigentum einbezogen werden. Die Erfahrung zeigt, dass dieser Prozess jeweils sehr viel Zeit benötigt.

Die Ressourcen von ERZ und die genannten teilweise langjährigen Prozesse, die einer Bachöffnung vorangehen, lassen keine Beschleunigung der Umsetzung zu. Das Bachkonzept ist ohne Zweifel ein Erfolg, und es ist national sowie international bekannt und respektiert.

POS 2006/001368 2006/000572	06.12.2006 16.12.2006	Nagel Ueli und Cerliani Pierino Alleenkonzept, beschleunigte Umsetzung durch zusätzliche Strassenbäume
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie durch zusätzliche Neupflanzungen von Strassenbäumen die Umsetzung des Alleenkonzepts beschleunigt werden kann.

Das Alleenkonzept, das der Stadtrat am 16. Oktober 1991 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, ist eine sogenannte Verwaltungsverordnung und wird von GSZ wie ein interner Richtplan gehandhabt. Es soll mittel- bis langfristig die Ergänzung bestehender und Erstellung neuer Alleen bewirken und wird stets angewendet, wo Bauarbeiten im Strassenraum notwendig werden. Im konkreten Fall wird jeweils geprüft, ob konzeptionell eine Allee ergänzt oder neu angelegt werden soll und ob dies aus technischer, finanzieller, ästhetischer und ökologischer Sicht wünschbar und machbar ist. Die Umsetzung des Konzepts ist verwaltungsintern unbestritten und erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Grün Stadt Zürich, Tiefbauamt und den Werken. Die Mittel werden jährlich im Budget eingestellt und waren bislang nie umstritten.

Wegen der Vielzahl von Leitungen im Strassenraum steht oftmals nur wenig Raum für Strassenbäume zur Verfügung. Deshalb werden Neupflanzungen in der Regel nur im Rahmen von Strassen-, Kanal- und Werkleitungsbauten vorgenommen. Nur dann kann den neuen Bäumen ein genügend grosser Wurzelraum verschafft werden. Eine Beschleunigung der Umsetzung des Alleenkonzepts wäre nur möglich, wenn gleichzeitig der Erneuerungsunterhalt an Strassen, Kanälen und Leitungen beschleunigt würde, denn dieser ist Voraussetzung für die jeweilige Vornahme von Neupflanzungen von Strassenbäumen. Allein die schnellere Umsetzung des Alleenkonzepts rechtfertigt aber nicht eine Verkürzung der Erneuerungsintervalle bei Strassen und Leitungen, da die Kosten unverhältnismässig hoch wären.

POS 2008/000082 2008/000057	23.01.2008 06.02.2008	Bürlimann Martin und Stucker Rolf Müll aus Neapel (Italien), Verhinderung der Einfuhr von Sondermüll
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie sicherzustellen ist, dass kein verseuchter Müll aus dem Ausland in Zürcher Verbrennungsanlagen gelangt, der nicht mehr zurückgeschafft werden kann und der als Sondermüll eine teure Spezialbehandlung nötig machen würde.

ERZ Entsorgung+Recycling Zürich hat keine Verträge für die Verbrennung von Müll aus Neapel (Italien) abgeschlossen, und es sind auch für die Zukunft keine vorgesehen. Importe von Abfall werden nach dem Notifikationsverfahren organisiert. Im Rahmen des Notifikationsverfahrens wird gemäss Basler Abkommen von den kantonalen und eidgenössischen Behörden entschieden, ob die Abfälle importiert werden dürfen. Entspricht die Qualität des Abfalls nicht den Abmachungen, ist das abgebende Land verpflichtet, den Abfall zurückzunehmen.

