



Stadt Zürich

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

Interventionszone Oerikerpark. (Bild: Christoph Busse)

Geschäftsbericht 2009

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

1.	Vorwort	185
2.	Legislaturziele und Jahresschwerpunkte	186
3.	Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement	189
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	190
4.1	Departementssekretariat	190
4.1.1	Aufgaben	190
4.2	ERZ Entsorgung + Recycling Zürich	190
4.2.1	Aufgaben	190
4.2.2	Jahresschwerpunkte	190
4.2.3	Spezifische Kennzahlen	193
4.3	Geomatik und Vermessung	194
4.3.1	Aufgaben	194
4.3.2	Jahresschwerpunkte	194
4.3.3	Spezifische Kennzahlen	195
4.4	Grün Stadt Zürich	196
4.4.1	Aufgaben	196
4.4.2	Jahresschwerpunkte	196
4.4.3	Spezifische Kennzahlen	202
4.5	Tiefbauamt	203
4.5.1	Aufgaben	203
4.5.2	Jahresschwerpunkte	203
4.5.3	Wichtige Projekte in Planung	204
4.5.4	Wichtige Projekte in Realisierung	207
4.5.5	Spezifische Kennzahlen 2006–2009	209
5.	Parlamentarische Vorstösse	210

1. Vorwort



«Ein wahrer Sprung auf dem langen Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft»

Im TED hat die Zukunft bereits begonnen. Wir richten die städtische Mobilität auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft aus, produzieren Wärme und Energie aus Abfall, Abwasser und Holz und sorgen dafür, dass die Stadt Zürich auch in der Verdichtung grünt und blüht.

Um die Zukunft zu gestalten, ist «Dranbleiben» das A und O erfolgreicher Politik. 2006 hatte der Stadtrat den Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft als Legislaturziel unter der Federführung des GUD beschlossen. 2008 überzeugte er 76 % der Stimmenden von diesem Ziel. Einer meiner Höhepunkte 2009 als TED-Vorsteherin war es, am 23. Oktober das Startsignal für den Bau des Holzheizkraftwerks Aubrugg zu geben.

Etwa ein Viertel der gesamthaft in der Schweiz konsumierten Energie verbrauchen wir in den Privathaushalten für Wärme, nämlich für Heizung und Warmwasser. Dabei kommen vor allem fossile Energieträger wie Öl und Gas zum Einsatz.

Insgesamt verursacht der Wohnbereich in der Schweiz fast ein Drittel aller Treibhausgas-Emissionen.

Forschung und Industrie haben die Energieeffizienz bei vielen langlebigen Konsumgütern wesentlich verbessert. Das gilt für Autos ebenso wie für Haushalt- und Bürogeräte sowie Unterhaltungselektronik. Zudem wird – nicht zuletzt dank der steigenden Nachfrage – immer mehr Strom mit erneuerbaren, CO₂-neutralen Energieträgern produziert.

Die Fernwärme der Stadt Zürich besteht zu 54 % aus CO₂-freier Wärme, die bei der Abfallverbrennung in den beiden Werken Josefstrasse und Hagenholz entsteht. Dieser Anteil wird auf 75 % erhöht, weil wir im Heizkraftwerk Aubrugg bald einen CO₂-neutralen Energielieferanten zum Einsatz bringen können: Holz. Und erst noch ausschliesslich Zürcher Holz. Die Platzausnutzung des Gebäudes des Heizkraftwerks Aubrugg wird damit auf einen Schlag verdoppelt, von 40 auf 80 %. Man wird also in Zukunft nicht mehr über das «Mausoleum Aubrugg» lästern können.

In den Medien erregte der Spatenstich für das Holzheizkraftwerk Aubrugg am 23. Oktober nur durchschnittliches Interesse, dennoch war der Baustart eines der wichtigeren Ereignisse des Jahres. Übrigens war kein einziger Rekurs eingegangen. Dies zeigt, dass wir gemeinsam mit den Partnern von Kanton, Gemeinde Wallisellen und Zürich Holz AG ein gutes Projekt verfolgen.

Ich bin froh um dieses wichtige Projekt, das einen wahren Sprung auf dem langen Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft darstellt.

Stadträtin Ruth Genner
Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

2. Legislaturziele und Jahresschwerpunkte

Allianzen schaffen – Politik über die Grenzen hinaus

Der Wildnispark Zürich kann auf ein erfolgreiches erstes Jahr in seiner neuen Organisationsform zurückblicken. Für den Sihlwald erhielt der Wildnispark das Label eines Eidgenössischen Naturerlebnisparks. Was die Gemeinden des Bezirks Horgen, Kanton und Stadt Zürich sowie Pro Natura Zürich als gemeinsame Vision ausgearbeitet haben, ist nun Realität. Ein Eröffnungsfest im Herbst stiess bei der Bevölkerung auf grossen Zuspruch.

Ein weiteres Vorhaben, das Gemeinde- und Kantonsgrenzen sprengt, ist aufgegleist: der Agglomerationspark Limmattal. Ziel ist, im Limmattal zwischen dem Zürichsee und dem Bäderquartier Badens die Grün- und Freiräume besser zu vernetzen. Damit sollen sie für die Bevölkerung als Naherholungsgebiet besser erlebbar werden.

2009 konnte die gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet werden. Mit ihrer Unterschrift haben die Kantone Aargau und Zürich, die Baden Regio, die Planungsregion Limmattal, alle beteiligten Gemeinden und die Stadt Zürich das Vorhaben bekräftigt.

Planen und Bauen für die Stadt von morgen

Wohl einer der bedeutendsten Tage im Berichtsjahr war für die Stadt Zürich der 4. Mai, als der Kanton die Westumfahrung eröffnete und die Stadt gleichzeitig mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen begann.

Die Eröffnung der Westumfahrung beendete nach rund 40 Jahren die Existenz der berüchtigten Westtangente. Die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) war zuvor in der Stadt Zürich sowohl auf den Verkehr von und nach Zürich («Ziel- und Quellverkehr») als auch auf den Durchgangsverkehr ausgerichtet. Der Durchgangsverkehr fuhr auf der Achse, die als Westtangente bekannt war und mitten durch Wohngebiete führte.

Die Kapazität für den Durchgangsverkehr wurde am 4. Mai auf die Westumfahrung verlagert. Um diese Verlagerung und damit die Entlastung der Stadt zu gewährleisten, war die gleichzeitige Einführung von flankierenden Massnahmen («FlaMa») notwendig und per Bundesgerichtsentscheid auch angeordnet. Diese FlaMa redimensionieren die MIV-Kapazität auf den Verkehrsachsen von und nach Zürich. Die bisher stark belasteten Quartiere werden dank der FlaMa in den nächsten Jahren aufgewertet, und die Bewohnerinnen und Bewohner bekommen mehr Raum zum Leben, mehr Ruhe und bessere Luft zum Atmen.

Nicht gelöst ist damit allerdings das Problem der Rosengarten-/Bucheggstrasse. Die Öffnung der Westumfahrung hat zur erhofften Abnahme des Schwerverkehrs geführt. Beim übrigen Verkehr handelt es sich vor allem um Ziel- und Quellverkehr, weshalb das Entlastungspotenzial durch die Westumfahrung begrenzt ist. Der Stadtrat ist aber gewillt, auch am Rosengarten etwas zu bewirken. Das Tiefbauamt will zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr Zebrastreifen

und Lichtsignalanlagen auf der Rosengartenstrasse einrichten, um auch dort wenigstens den geringen Anteil an Durchgangsverkehr umzulagern. Zebrastreifen würden zudem die Trennwirkung dieser Verkehrsachse fürs Quartier entschärfen. Das TED bleibt an den Verhandlungen mit dem Kanton dran.

Die FlaMa dürfen mit Fug und Recht als Generationenprojekt bezeichnet werden. Weitere solche sind der Umbau der Pfingstweidstrasse und das Tram Zürich-West. Diese Projekte stellen zum einen frühzeitig die künftige Mobilität des Boomquartiers Zürich-West sicher, zum anderen erhält dieses Quartier für die Zukunft ein eigenes, unverwechselbares Gepräge.

Dem langfristigen Nutzen der flankierenden Massnahmen und der Bauten in Zürich-West stehen vorübergehende Belastungen durch Baustellen gegenüber. Unglücklicherweise fiel der Baustart für die Sanierung der Hardbrücke ebenfalls ins Berichtsjahr, da Rekurse zu zweieinhalb Jahren Verzögerung geführt hatten. Die unaufschiebbaren Gleissanierungen am Stadelhoferplatz und im Seefeld führten endgültig dazu, dass die Stadt Zürich im Berichtsjahr überdurchschnittlich intensive Tiefbauarbeiten aufwies. Manch einer und eine ärgerte sich dermassen darüber, dass es das TED schwer hatte, mit den Erklärungen für das zeitliche Zusammenfallen und dem Aufzeigen des nachhaltigen Nutzens der Baustellen durchzudringen. Zum Teil wurden ins zeitliche Zusammenprallen der markanten Baustellen unlautere Gründe hineininterpretiert und Themen vermengt, namentlich die Themen Baustellen, Verkehrspolitik und Parkplätze. Zu letzteren sah sich das TED mit Vorwürfen von heimlichem Parkplatzabbau konfrontiert, denen es mit einem Bericht entgegentrat und die nun von der Geschäftsprüfungskommission des Gemeinderates untersucht werden.

Zum Thema Baustellen darf gesagt werden, dass sich die meisten Probleme jeweils wenige Tage nach dem Start der Arbeiten auf ein erträgliches Mass einpendelten. Erfreulicherweise konnten die Arbeiten am Stadelhoferplatz und in der Seefeldstrasse einen Monat früher als geplant abgeschlossen werden. Das zeigt, wie gut alles organisiert war. So erhielt der Projektleiter des Tiefbauamts herzhaften Applaus sowohl in den Medien als auch an einem kleinen Abschlussfest mit Bevölkerung und Gewerbe.

Ebenfalls ein Generationenwerk ist die zweite Durchmesserlinie der SBB mit dem damit verbundenen Umbau des Bahnhofs Oerlikon. Für diesen stellte die Stadt Zürich wichtige Weichen. So genehmigten die Stimmberechtigten einen Objektkredit für eine Quartierverbindung (siehe unten). Auch schloss das Tiefbauamt den Wettbewerb für einen neuen Bahnhofplatz im Norden ab, der Max-Frisch-Platz heissen wird. Das Siegerprojekt «Reflex» verbindet geschickt die funktionalen Anforderungen für die Bushaltestellen mit einer ansprechenden Platzgestaltung. Das Tiefbauamt wird 2011 mit den Arbeiten für den Max-Frisch-Platz beginnen, bereits 2010 gestaltet es den Bahnhofplatz im Süden um.

Von höchster Bedeutung war der Start des Baus des privaten Parkhauses Opéra unter dem Theater-/Sechseläutenplatz. Es erlaubt einerseits die Neugestaltung sowie die Verbindung von Sechseläutenplatz und Theaterplatz zu einem neuen grossen Platz an bester Lage, andererseits wird es dank der neuen Parkplätze möglich, die Parkplätze auf dem Münsterhof aufzuheben und diesem wichtigen Platz in der Altstadt ein neues Gesicht zu geben. Zu beiden Projekten konnte das TED die künftige Gestaltung präsentieren, und beide Plätze sollen 2012 neu eröffnet werden.

2009 arbeitete das TED also ausserordentlich intensiv an der Zukunft der Stadt Zürich. Dazu gehören aber nicht nur grosse Projekte. Auch weniger aufsehenerregende Projekte formen die Zukunft mit, etwa die definitive Gestaltung des Fuss- und Velowegs Lettenviadukt zwischen Limmat- und Geroldstrasse. Dieser Weg ist zu einem wichtigen Teil der Infrastruktur für den Langsamverkehr geworden, ist beliebt zur Naherholung und leistet als Lebensraum für teilweise seltene Reptilien einen Beitrag zur Artenvielfalt. Zu einem noch nicht bestimmten Zeitpunkt soll der Viaduktweg über das Gleisfeld weitergezogen werden.

Die Einweihung der neu gestalteten sogenannten Interventionszone im Oerlikerpark zeigte, dass es sich lohnt, beim Bau und bei der Nutzung des öffentlichen Raums Möglichkeiten für einfach umzusetzende Veränderungen zu belassen. Als der Park 2001 eingeweiht wurde, waren zwar die jungen Bäume, der Turm, der Pavillon, Spielgeräte und Bänke da, aber noch kaum Menschen. Deshalb war von Anfang an eine «Interventionszone» eingeplant, welche die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner nach ihren Bedürfnissen mitgestalten konnten. An Mitwirkungsveranstaltungen wurden Anliegen gesammelt. Daraus entstanden Neuerungen, die den Park auf die Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen ausrichten, die seit dem Parkbau zugezogen sind.

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

Das TED legt ein grosses Augenmerk darauf, Beiträge auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft zu leisten. Mobilität ist ein Schlüsselthema für die 2000-Watt-Gesellschaft. Im Bereich Verkehr besteht ein grosses Energiesparpotenzial. Die Stadt Zürich legt grosses Gewicht auf Mobilitätsmanagement mit Anreizen und Beratung sowie auf die Förderung einer neuen Mobilitätskultur.

Das TED hat 2003 zusammen mit EnergieSchweiz das Pilotprojekt «Mobilität in Unternehmen» gestartet. Ziel ist, den Unternehmen den Einstieg ins betriebliche Mobilitätsmanagement zu erleichtern. Die Beratenden zeigen Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich Mobilität auf, namentlich im Pendler- und Geschäftsverkehr. Sie unterstützen Unternehmen bei der Umsetzung konkreter Massnahmen. Seit Mai 2006 wurden Beratungen mit gegen 100 Unternehmen durchgeführt.

Ein Erfolgsfaktor ist zweifellos die Zusammenarbeit zwischen Verwaltungen und Unternehmen über Gemeindegrenzen hin-

weg. Seit 2005 ist der Kanton Partner. Seit 2008 bieten Winterthur und «glow – das Glattal» die gleichen Beratungs- und Unterstützungsdienstleistungen an. Im Berichtsjahr führte das TED mit diesen Partnern eine gemeinsame Tagung durch, um das gemeinsame Ziel zu bekräftigen.

Die Erkenntnis, dass Energieziele nur über die Gemeindegrenze hinaus erreicht werden können, schlug sich auch im Projekt «Holzheizkraftwerk Aubrugg» nieder. Dieses wird ein wichtiger Lieferant CO₂-neutraler Energie. Es wurde erst Ende Oktober begonnen, verfolgt aber das ehrgeizige Ziel, bereits auf die nächste Heizperiode seinen Betrieb aufzunehmen. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich, den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich, der Zürich Holz AG sowie der Gemeinde und den Werken Wallisellen soll dies ermöglichen.

Die 2000-Watt-Gesellschaft erfordert auch auf dem Gebiet der Kommunikation vermehrte Anstrengungen. Eine Reihe solcher Massnahmen steht unter der Leitung des GUD. Das TED leistete Beiträge, etwa beim neuen Stadtpaziergang in der Reihe «Züri z'Fuess». Dieser zeigt die Bemühungen anhand des Beispiels Albisrieden auf und gibt hilfreiche Tipps. Ein Hörspiel rundet den neuen Stadtpaziergang ab. Die Tour führt an Orte, an denen die 2000-Watt-Gesellschaft bereits umgesetzt wird oder in den nächsten Jahren Gestalt annehmen wird, wie beispielsweise das Stadtspital Triemli oder die geplanten energieeffizienten Ersatzneubauten beim Zollfreilager. Fuss- und Veloverkehr sind wichtig für eine nachhaltige Mobilität. Darum verbessert das TED kontinuierlich die Infrastrukturen dafür.

Volksabstimmungen

Im Berichtsjahr gab es drei Volksabstimmungen, die Projekte des TED betrafen. Alle drei wurden deutlich im Sinne des Stadtrates entschieden.

Die Stimmenden lehnten mit 74,4% die Volksinitiative «Pro Patumbah-Park» ab und machten damit den Weg frei für die Wiedervereinigung der beiden getrennten Parkteile. Nach Abschluss der Bauarbeiten an den geplanten privaten Wohnbauten übernimmt Grün Stadt Zürich die Instandstellung der zentralen Parkkammer mit dem brezelförmigen Wegnetz und pflegt künftig die ganze Anlage. Die Anlage soll der Bevölkerung für eine ruhige Nutzung zur Verfügung stehen.

Die Quartierverbindung in Oerlikon vermochte 78,5% der Stimmenden zu überzeugen. Sie sprachen einen Objektkredit von 50 Mio. Franken für eine Verbindung unter dem Bahnhof Oerlikon, welche die Quartierteile Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon zusammenführen wird. Das 92 m lange Bauwerk erfüllt hohe Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Orientierung. Es ist dank Rampen auf beiden Seiten auch für Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen einfach zugänglich. Der Zugang vom Oerliker Bahnhofplatz Süd bietet im Unter- und im Erdgeschoss Ladenflächen, die den Ort beleben.

Der grosszügige Querschnitt von 16 m erlaubt es, den Fuss- und Veloverkehr getrennt durch die Passage zu führen. Die

Quartierverbindung wird ans bestehende Veloroutennetz angebunden. Im Untergeschoss werden 326 Veloabstellplätze eingerichtet, im ganzen Bahnhofsbereich wird es rund 500 Plätze geben.

Die Bauausführung wird mit der Erweiterung der Gleise 7 und 8 der SBB koordiniert.

Mit 71,5% entschieden die Stimmenden zugunsten eines neuen, 17 800 m² umfassenden Parks für das Hardaugebiet. Die Bauarbeiten beginnen im April 2010 und werden im Frühling 2012 abgeschlossen sein.

Der Park reiht sich ein in die umfangreichen Massnahmen zur Aufwertung des Hardaugebiets. Im Rahmen der Legislatur-

schwerpunkte «Aufwertung von Stadtgebieten» (1998–2002) und «Lebensqualität in allen Quartieren» (2002–2006) hatte der Stadtrat vor allem in die Bereiche Schule und Sport investiert. Die Primarschule und die Berufswahlschule wurden instandgesetzt. Neu gebaut wurden eine Sporthalle und ein Oberstufenschulhaus. Ein alter Spielplatz wurde ersetzt durch eine von Kindern mitentwickelte neue Anlage. Ausserdem wurden 600 Wohnungen der Siedlung Hardau II renoviert und die Infrastruktur in Albisrieder-, Badener- und Hardstrasse sowie auf dem Albisriederplatz erneuert.

Nächste Aufwertungsschritte sind in Planung. Ab Sommer 2010 wird im Zuge der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung die Bullingerstrasse zu einer Quartierstrasse umgestaltet.

3. Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

	2005	2006	2007	2008	2009
Mitarbeitende Total	1 692	1 667	1 670	1 675	1 682
– davon Frauen	260	255	268	276	290
– davon Männer	1 432	1 412	1 402	1 399	1 392
Ø Stellenwert-Äquivalent ²	1 583	1 578	1 561	1 573	1 579
Führungskader Total ³	324	318	355	401	281
– davon Frauen	33	34	40	31	29
– davon Männer	291	284	315	370	252
Lernende Total	69	73	75	78	83
– davon Frauen	24	26	22	23	24
– davon Männer	45	47	53	55	59
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad > = 90.00 % (Vollzeitstellen) ¹					
Total	1 472	1 447	1 440	1 430	1 439
Frauen	135	127	133	140	151
Männer	1 337	1 320	1 307	1 290	1 288
Frauen in %	9.17 %	8.78 %	9.24 %	9.79 %	10.5 %
Männer in %	90.83 %	91.22 %	90.76 %	90.21 %	89.5 %
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50.00 %–89.99 % (Teilzeitstellen I) ¹					
Total	170	182	189	200	196
Frauen	89	100	105	106	109
Männer	81	82	84	94	87
Frauen in %	52.35 %	54.95 %	55.56 %	53.00 %	55.6 %
Männer in %	47.65 %	45.05 %	44.44 %	47.00 %	44.4 %
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0.01 %–49.99 % (Teilzeitstellen II) ¹					
Total	50	38	41	71	73
Frauen	36	28	30	32	31
Männer	14	10	11	39	42
Frauen in %	72.00 %	73.68 %	73.17 %	45.1 %	42.5 %
Männer in %	28.00 %	26.32 %	26.83 %	54.9 %	57.5 %
Personalaufwand	177 031 963	179 149 022	178 953 435	189 896 264	191 190 654
Sachaufwand	212 334 057	224 331 553	223 512 953	254 089 906	270 649 594
Übriger Aufwand	267 041 310	303 810 209	268 980 922	303 547 732	303 603 402
Total	656 407 330	707 290 784	671 447 310	747 533 902	765 443 650
Bruttoinvestitionen	129 913 770	152 275 394	163 138 753	135 420 647	241 567 856

Definitionen:

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil genannt sind. Ab 2008 werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Bis 2007 wurden nur jene mit aktiver Anstellung und Lohnzahlung im Dezember gezählt.

¹ Bis 2007 wurden Mehrfachanstellungen pro Mitarbeitenden zuerst addiert und dann als eine einzige Anstellung ausgewiesen. Mit der Einführung von SAP werden ab 2008 alle Anstellungen einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen. Das Total aller Anstellungen entspricht somit nicht mehr dem Total aller Mitarbeitenden. Die Anzahl der Anstellungen 2008 wurden entsprechend korrigiert und mit den Werten von 2009 vergleichbar gemacht.

² Die Stellen der Stadträtinnen und Stadträte werden wieder in der Institution 1015 Stadtrat mitgezählt; die durchschnittlichen Stellenwert-Äquivalente 2008 reduzieren sich dadurch um 1 Stellenwert.

³ Die Anzahl Führungskader für das Jahr 2008 wurden korrigiert.

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.

4.2 ERZ Entsorgung + Recycling Zürich

4.2.1 Aufgaben

ERZ Entsorgung + Recycling Zürich besteht aus sieben Geschäftsbereichen und vier Dienstleistungsbereichen. Diese bewirtschaften die Kreisläufe Abwasser, Abfall, Sauberkeit und Energie. Dabei liegt der Fokus nicht einfach auf dem Beseitigen von Stoffen, sondern auf dem Verwerten und Umwandeln in neue Produkte, die von der Bevölkerung wieder genutzt werden können. Es entstehen Wärme und Strom, Kompost, neue Produkte aus Papier, Karton, Metall und sauberes Wasser.

Die grossen Projekte von ERZ haben ein gemeinsames Ziel: die Lebensqualität in Zürich zu sichern und zu steigern. Das Nutzen von Abfall als erneuerbare Energiequelle für Wärme und Strom ist der Kern grosser Projekte: Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz, die geplante Fernwärme Zürich AG an der Josefstrasse, das im Bau befindliche Holzheizkraftwerk Aubrugg. Auch im Bereich der Verwertung von biogenem Abfall arbeitet ERZ an einer Lösung, mit der erneuerbare Energie aus einem Vergärwerk nutzbar gemacht werden kann. In den Prozessen der Abwasserbehandlung wird Klärgas aus der Schlammfäulung und getrockneter Klärschlamm für die Energiegewinnung genutzt. Mit diesen verschiedenen Projekten und Anstrengungen deckt ERZ 16% des Wärmebedarfs der Stadt Zürich und ist damit die grösste Energieproduzentin auf Gemeindegebiet.

4.2.2 Jahresschwerpunkte

Entwässerung

Der Geschäftsbereich Entwässerung betreibt und unterhält das öffentliche Kanalnetz der Stadt Zürich. Gegen 1000 km öffentliche Kanäle liegen im Untergrund, um das Abwasser der Stadt ins Klärwerk Werdhölzli abzuleiten. Nach der Reinigung im Klärwerk Werdhölzli fliesst es als sauberes Wasser in den natürlichen Kreislauf.

Ein Kanalsystem muss jederzeit das Abwasser an den gewünschten Ort leiten. Dafür betreibt der Geschäftsbereich Entwässerung einen 24-Stunden-Pikettdienst, der sich um verstopfte Leitungen und Strasseneinläufe und um Abwasserprobleme kümmert, für welche die Bevölkerung den Pikettdienst kontaktiert.

Das Unterhalten eines Kanalnetzes bedeutet, jederzeit den Zustand des Netzes zu kennen, damit Schäden rechtzeitig erkannt und repariert werden können. Nur mit einem dichten Kanalnetz kann ERZ sicherstellen, dass kein Abwasser ins Grundwasser eindringt und so wertvolles Trinkwasser

verschmutzt. Um das Kanalnetz zu überwachen, spült ERZ jährlich gegen 250 km Leitungen und untersucht mit Spezialkameras rund 100 km Leitungen. Zusätzlich werden 50 km Grosskanäle von Hand gereinigt und von Auge auf Schäden inspiziert. Dank diesen regelmässigen Leistungen verfügt das Kanalnetz der Stadt Zürich über eine durchschnittliche Lebensdauer von gegen 100 Jahren.

Das Erweitern des Kanalnetzes als Folge der baulichen Entwicklung ganzer Stadtquartiere gehört ebenfalls in den Aufgabenkreis der Entwässerung. Ein Grossprojekt, nämlich die Kanalverlegung Hardhof als Gemeinschaftswerk von ERZ und Wasserversorgung Zürich, konnte im November 2009 in Betrieb genommen werden. Dieses Projekt ermöglichte den Bau der neugestalteten Pfingstweidstrasse, verringert gleichzeitig das Risiko von Grundwasserverschmutzungen im Grundwasserareal Hardhof und sichert langfristig den Werterhalt der Bausubstanz der Kanäle.

Klärwerk Werdhölzli

Das Klärwerk Werdhölzli reinigte rund 73,3 Mio. m³ Abwasser der Stadt Zürich und der angeschlossenen Vertragsgemeinden. Zusätzlich zu dieser Abwassermenge nimmt das Klärwerk Werdhölzli unterschiedliche flüssige Rückstände an. Als Folge der kalten Witterung im Januar und Februar 2009 lieferte die Flughafen Zürich AG gegen 4000 t Enteiser-Abwasser. Bis Oktober 2009 hielt ERZ die gesetzlichen Vorgaben für Abwasser dank sorgfältiger Betriebsführung und vorbeugender Instandhaltung mühelos ein. Während des Bauprojektes zur Sanierung von Biologie und Filtration (Baubeginn im November 2009) stehen bis etwa Ende 2012 nur noch zwei Drittel der biologischen Reinigungsstufe und der Filtration zur Verfügung. ERZ hat deshalb eine Sonderbewilligung zum Überschreiten der Grenzwerte während der Bauarbeiten, aber sie musste bisher nur in wenigen Fällen in Anspruch genommen werden.

Im Berichtsjahr fielen rund 36 090 t entwässerter Klärschlamm an. Damit aus diesem durch Verbrennen Wärme und Strom gewonnen werden können, wird er in einem mehrstufigen Verfahren eingedickt, ausgefault und anschliessend entwässert. Im Rahmen eines grossen Projektes wurde die Klärschlammmentwässerungs-Anlage erneuert. Die neue Anlage umfasst drei leistungsstarke Zentrifugen und ein automatisches Muldenbefüllsystem für den entwässerten Klärschlamm. Der Geschäftsbereich Entsorgungslogistik führt diesen den Kehrichtheizkraftwerken Hagenholz und Josefstrasse zur Verbrennung mit dem Abfall zu. Im zweiten Semester 2009 nahm die neue Anlage den Betrieb auf; auf Ende Jahr geht die alte Kammerfilterpresse ausser Betrieb und wird demontiert.



Die hohe Reinigungsqualität des Wassers wird dank vier Reinigungsstufen erreicht: mechanische, biologische und chemische Reinigung und anschliessende Filtration. (Bild: ERZ Werdhölzli)

Im Kompostierwerk verarbeitet ERZ rund 14 660 t Grüngut zu Kompost. Besonders die Kompostprodukte finden immer mehr Abnehmer. Für die Verarbeitung der biogenen Abfälle der Haushalte der Stadt Zürich führte ERZ diverse Abklärungen durch. Der Entscheid für den Bau eines Vergär- und Kompostierwerks auf dem Areal des Klärwerks Werdhölzli steht noch aus.

Das Klärwerk Werdhölzli hat sich aufgrund der neuen Abläufe in der Klärschlammbehandlung und wegen der vielen Erneuerungsprojekte personell neu organisiert. Die neue Anlage zur Klärschlammmentwässerung erlaubt einen rationelleren Betrieb. Seit 1. Juli 2009 benötigt das ganze Klärwerk nur noch einen statt wie bisher zwei Schichtmitarbeiter. Mit dem Mitarbeitenden des während 24 Stunden erreichbaren Kunden Service Centers sind somit immer zwei Mitarbeitende auf der Anlage. Der Tagesbetrieb der Klärschlammbehandlung wird neu in zwei Gruppen geführt. Die Abteilung Kompost und Rückstände wurde mit der Abteilung Schlamm zur Abteilung Schlamm und Kompost zusammengeführt.

Stadtreinigung

Die Reinigung und der Winterdienst auf öffentlichem Grund gehören zu den Hauptaufgaben der Stadtreinigung. Die Reinigung umfasst die gesamte Strassenfläche, die Parkanlagen, die Bäche und die Seeufer. Die auf öffentlichem Grund gesammelte Menge an Wischgut – einschliesslich Herbstlaub und Abfällen aus den öffentlichen Abfallbehältern – betrug 9670 t. Bei den Leistungen für den Winterdienst ist auf die überdurchschnittlich hohe Zahl von 42 Einsätzen im Winter

2008/09 hinzuweisen. Für ein zielgerichtetes Erbringen der Leistung ist es gerade beim Winterdienst besonders wichtig, sofort genügende Ressourcen mobilisieren zu können. Dies ist möglich dank der optimalen Zusammenarbeit der ERZ-Geschäftsbereiche mit dem Tiefbauamt, Grün Stadt Zürich, den Zürcher Verkehrsbetrieben und den privaten Fuhrhaltern und Unternehmungen.

Um die Zufriedenheit der Kunden mit der Dienstleistung «Reinigung und Winterdienst von Privatstrassen» in Erfahrung zu bringen, führte die Stadtreinigung eine schriftliche Umfrage bei den rund 750 Kunden durch. Bei einer Rücklaufquote von 41 % gaben über 84 % der befragten Personen an, mit der Reinigung «zufrieden» bzw. «sehr zufrieden» zu sein. Zufrieden äusserten sich die bestehenden Kunden auch über das Preis-Leistungs-Verhältnis der angebotenen Dienstleistungen. Etwas geringer fiel die Zufriedenheit mit dem Winterdienst bei den Privatstrassenkunden aus. Das ist darauf zurückzuführen, dass diese Dienstleistung in dritter Priorität erfolgt, also erst innert zwölf Stunden ab Ausrücken des Pikettendienstes.

Die zahlreichen Festveranstaltungen auf öffentlichem Grund der Stadt sind für die Stadtreinigung ein stetiges Thema. Seit Anfang 2009 wird von den Veranstaltenden ein auf der städtischen Abfallverordnung basierendes Abfallkonzept verlangt. So wurden im Berichtsjahr 256 Bewilligungsgesuche behandelt, bei denen ein Abfallkonzept erforderlich war. Für diese Konzepte bot ERZ Beratung an und unterstützte die Bestrebungen der Veranstalter, an ihren Festen Abfall zu vermeiden und die Sauberkeit für die Gäste zu erhöhen.

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, Stahlbaukonstruktionen, Metallzäune, Pfosten, Baumkränze etc. hergestellt und repariert sowie rund 130 Holzbrücken und Wasserstege unterhalten und wo nötig neu konstruiert.

Als offizieller Servicestützpunkt betreuen die Werkstattbetriebe Kommunalfahrzeuge und Winterdienstgeräte von Boschung sowie Saug- und Spülfahrzeuge von Kaiser. Als durch das eidg. Gefahrgutinspektorat auditierte Prüfstelle für mobile Tankanlagen zum Transport gefährlicher Güter (ADR/SDR) verfügen die Werkstattbetriebe als einzige in der Ostschweiz über das Know-how, Kanalsaug- und -spülfahrzeuge für diese Prüfverfahren vorzubereiten. Zudem sind die Werkstattbetriebe ein zertifiziertes Unternehmen im Bereich Schweissverfahren. Das Team der Schlosserei nutzt die CAD-Möglichkeiten und ist so in der Lage, auch komplizierte Stahlbaukonstruktionen zu fertigen. Der Zusammenbau und das Setzen der Unterflurcontainer in den Boden sowie die darauffolgende Qualitätssicherung gehören zu weiteren Spezialgebieten der Werkstattbetriebe.

Eine der grössten Herausforderungen für die Zukunft ist die Sicherung des beruflichen Nachwuchses, denn in den kommenden fünf bis sieben Jahren werden rund 25% der Belegschaft das Pensionierungsalter erreichen, und der Arbeitsmarkt ist in diesen Segmenten ausgetrocknet. Die Werkstattbetriebe haben sich darum entschlossen, den beruflichen Nachwuchs selber auszubilden und so den Know-how-Transfer zu gewährleisten. Mit dem Schaffen zweier zusätzlicher Lehrstellen bilden die Werkstattbetriebe in den kommenden Jahren neu auch Metallbauer, Automobilfachleute und Motorgerätemechaniker aus.

Entsorgungslogistik

Das Gratisentliefern von Sperrgut mit dem an alle Haushalte abgegebenen Gutschein wurde 2009 von der Stadtbevölkerung rund 55000-mal genutzt (2008: 50000-mal). In den Recyclinghöfen und mit dem E-Tram nahm ERZ rund 1000 t Elektroschrott entgegen.

Die ungünstige Wirtschaftslage machte sich 2009 einerseits mit anhaltend tiefen Preisen für Almetalle bemerkbar, andererseits auch mit tieferen Mengen an gesammelten Wertstoffen. So liegt die eingesammelte Papiermenge mit 21840 t rund 10% unter dem Vorjahreswert von 24192 t. Auch die Menge des Sonderabfalls sinkt von knapp 892 t 2008 um 10% auf 789 t 2009. Von der Wirtschaftslage nicht beeinflusst bleibt die Menge des gesammelten Glases mit 11259 t auf Vorjahresniveau. Die Menge des Kleinmetalls konnte sogar auf die Rekordmenge von rund 1000 t zulegen (Vorjahr 909 t). Die gesammelte Kartonmenge sank leicht auf 4352 t (2008: 4650 t).

In der Stadt Zürich wurden bis Ende 2009 rund 27000 oder 95% der vorgesehenen Züri-Sack-Container aus Kunststoff platziert. Das Postleitzahlgebiet 8038 (Wollishofen) wird als

letztes Gebiet mit Züri-Sack-Containern ausgerüstet, und der voraussichtlich letzte Unterflurcontainer wird im Gebiet 8050 (Oerlikon) gebaut werden. Voraussichtlich 2010 wird das Projekt abgeschlossen werden können. Dieses Jahr startete das Teilprojekt für den Austausch der Betriebscontainer, und das Gebiet 8005 konnte bereits abgeschlossen werden. Die Kreise 1, 2 und 3 werden im Moment bearbeitet. Speziell werden dabei die Betriebscontainer auf öffentlichem Grund behandelt, da für diese Container-Standorte eine Bewilligung des Tiefbauamtes nötig ist. Das Bewilligungsverfahren führt ERZ für die betreffenden Betriebskunden kostenlos durch. Ziel ist, bis Ende 2010 alle Standorte von Betriebskehricht-Containern auf öffentlichem Grund zu bereinigen.

Die Benützung der Züri-Sack-Container entwickelt sich sehr positiv. Von den 24 Postleitzahlgebieten sind deren 18 abgeschlossen, und 98% der Bevölkerung benutzen die Container korrekt. Auf rund 3100 falsch bereitgestellte und kontrollierte Züri-Säcke folgten 600 Verwarnungen und 22 Verzeigungen. In der ganzen Stadt kontrollierte ERZ rund 27000 unkorrekte Abfallsäcke und fand 4000 Adressen. Es folgen 3500 Verwarnungen und 600 Verzeigungen.

Seit Mai 2009 geht die Entsorgungslogistik gegen falsches Bereitstellen von Papier und Karton vor. Die Sammelteams versehen falsch bereitgestellte Wertstoffe mit einem gut sichtbaren Kleber, der die Bevölkerung über das richtige Bereitstellen informiert. In der darauffolgenden Woche nehmen die Kehrichtsammelteams die Posten mit. Bei wiederholt falschem Bereitstellen erhalten die Kunden Informationsblätter, und als nächsten Schritt untersucht der Kontrolldienst die deponierten Wertstoffe. Mit 6900 verteilten Informationsblättern, 350 Verwarnungen und acht Verzeigungen sowie zahlreichen Gesprächen konnte eine massive Verbesserung der Situation erreicht werden.

An den 160 Wertstoffsammelstellen wurden 546 t und auf übrigen öffentlichen Grund 526 t illegal entsorgtes Material eingesammelt (2008: 782 t und 326 t).

Kehrichtheizkraftwerke

In den Werken Hagenholz und Josefstrasse wurden 334 199 t Kehricht und 40555 t Klärschlamm thermisch verwertet (2008: 304 224 t Kehricht und 35 665 t Klärschlamm); daraus wurden 404 321 MWh Fernwärme und 152 869 MWh elektrischer Strom produziert (2008: 391 372 MWh Fernwärme und 137 407 MWh Strom).

Als Meilenstein im Projekt Gesamtstrategie Hagenholz wurden am 20. Oktober 2008 die Bauarbeiten für den Einbau der Verbrennungslinie 2K3 in Angriff genommen. Mit zwei Schutzwänden – eine auf der Seite des bereits bestehenden neuen Kessels und eine gegen den noch im Betrieb stehenden Kessel – wurde eine Fläche von rund 15 x 30 m für den Neubau freigelegt. Die in Deutschland und Polen hergestellten Kesselteile wurden ab Februar 2009 eingebaut. Im Juni 2009 begann das Schliessen der Gebäudehülle. Auf den geplanten Tag genau war das Gebäude am 24. August geschlossen, und die Verfahrensarbeiten konnten im Trockenen weitergeführt werden. Höhepunkt jedes Kesselbauers ist die Druckprobe des neuen Kessels. Diese konnte am 18. November erfolgreich durchgeführt werden, termingerecht 7½ Jahre nach Beginn der Umsetzung der Anlagenstrategie

Hagenholz. Die Fein- und Ausbauarbeiten im Gebäude sowie die Detailmontage des Kessels werden voraussichtlich im Sommer 2010 abgeschlossen sein. Anschliessend beginnen die Umschlussarbeiten vom alten zum neuen Kessel. Die Anlage Josefstrasse wird 2011 aus der kantonalen Abfallplanung entlassen werden. Mit ausländischem Abfall und/oder einem Ersatzbrennstoff will ERZ eine Verbrennungslinie von 2011 bis 2020 weiter betreiben, um Strom und erneuerbare Energie für das Quartier Zürich West liefern zu können. Die Verhandlungen mit dem deutschen Partner für die Gründung der Fernwärme Zürich AG sind weit fortgeschritten. Mit den zuständigen Behörden sind entsprechende Koordinationsgespräche geführt worden. Eine Vertragsunterzeichnung und die Gründung der AG sind im Frühjahr 2010 geplant.

Auch in diesem Jahr führte ERZ die Zusammenarbeit mit dem Zürcher Abfallverwertungs-Verband (ZAV) erfolgreich fort. Dank guter Zusammenarbeit mit den anderen Betreibern der Kehrichtheizkraftwerke im Kanton Zürich (Dietikon, Hinwil, Horgen, Winterthur) waren die Anlagen Hagenholz und Josefstrasse von ERZ gut ausgelastet und konnte die Fernwärme mit Dampf und Heisswasser versorgt werden. Der dreijährige Pilotbetrieb hat aufgezeigt, dass eine vertiefte Zusammenarbeit und Koordination auf strategischer und operativer Ebene sinnvoll ist.

Fernwärme

Infolge der tieferen Energiepreise und der über lange Perioden warmen Witterung verlief das Geschäftsjahr 2009 für die Fernwärme eher unterdurchschnittlich. Im Gegensatz dazu waren das Akquirieren von Neukunden und das Realisieren verschiedener zukunftsweisender Projekte von Erfolg gekrönt. So konnten die ersten Lose des neuen Prozessleitsystems ohne Produktionsunterbruch in Betrieb genommen werden. Im Heizkraftwerk Aubrugg installiert ERZ zurzeit zusammen mit den drei neuen Spitzenlastkesseln das Holzheizkraftwerk. Der Bau des Holzheizkraftwerks Aubrugg soll planmässig auf die Heizsaison im Herbst 2010 abgeschlossen sein. Auch die neue, zusätzliche Versorgungsleitung für Schwamendingen, die auf einer Leitungsbrücke die Glatt überquert, wird termingerecht per Ende 2009 fertiggestellt sein.

Im Jahr 2009 erstellte ERZ in den Fernwärmegebieten Zürich-Nord, Hochschulquartier und Opfikon insgesamt 39 Neuan schlüsse mit einer Wärmeleistung von total 8,8 MW. Diese Leistung entspricht dem Wärmebedarf von rund 3000 Wohnungen. Bei den realisierten Anschlüssen handelt es sich um

zehn Neubauliegenschaften und 29 bestehende Gebäude. Ende des Jahres 2009 waren total 1517 Wärmeübergabestationen in Betrieb mit einer abonnierten Anschlussleistung von rund 390 MW. Die Länge des gesamten Fernwärmenetzes beträgt 139,4 km.

Die verschärften Energievorschriften für Bauten, wie Minergie- und Minergie-P-Standard, wirken sich beim Anschluss von Neu- und Umbauobjekten ans Fernwärmenetz aus: Die Folgen sind kleinere Anschlussleistungen und ein geringerer Wärmebedarf. Diese Entwicklung macht es besonders für kleinere Liegenschaften immer schwieriger, die geforderte Wirtschaftlichkeit für einen Fernwärmeanschluss zu erreichen. Andererseits bildet das steigende Bedürfnis der Kunden nach erneuerbarer, CO₂-freier Energie gute Voraussetzungen für das aktive Akquirieren von Kunden und das kontinuierliche Verdichten der Anschlüsse in den Fernwärmegebieten.

4.2.3 Spezifische Kennzahlen

	2007	2008	2009
Abwasserreinigung, in Mio. m ³	76,9	73,2	73,3
Klärschlamm (28 % TS), in t	36 181	35 200	36 090
Kompostierung, in t	13 290	13 600	14 660
Wischgut von öffentlichem Grund, in t	9 420	9 153	9 670
Gesammelte Werkstoffe, in t			
Papier	23 995	24 164	21 840
Karton	4 335	4 650	4 352
Glas	11 178	11 249	11 259
Elektroschrott	1 000	921	1 005
Kehrichtheizkraftwerke			
verwerteter Kehricht, in t	309 592	304 224	334 199
verbrannter Klärschlamm, in t	34 423	35 665	40 555
Fernwärmeproduktion, in MWh	411 107	391 372	404 321
Stromproduktion, in MWh	137 459	137 407	152 869

4.3 Geomatik und Vermessung

4.3.1 Aufgaben

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

Weitere Aufgaben von GeoZ sind der Betrieb des städtischen GIS-Zentrums mit seinen vielfältigen Geoinformations- und Geodaten-Dienstleistungen für die gesamte Stadtverwaltung sowie das Betreiben des Print-Shops, der Aufträge in den Bereichen Kopie, Druck, Plot und grafische Gestaltung für die Stadtverwaltung bearbeitet.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Strategie «GIS Stadt Zürich 2025»

In einem in der Stadtverwaltung breit abgestützten Prozess hat GeoZ eine neue GIS-Strategie erarbeitet, die der Stadtrat im Sommer in Kraft gesetzt hat. Die darin beschriebene Vision besagt, dass die städtische Geoinformation in definierter Qualität und mit den notwendigen Technologien den Beteiligten unabhängig von Ort und Zeit zur Verfügung stehen soll. Konkretisiert wird diese Vision durch strategische Ziele, die mit folgenden Stichworten umschrieben sind: Verfügbarkeit von Geodaten und Geodiensten, Qualitätsanforderungen und Metadaten, Normen und Standards, strategische Produkte, Innovation sowie Kommunikation. Die Umsetzung der GIS-Strategie erfolgt dezentral durch GIS-Projekte bei den Dienstabteilungen. Um Doppelspurigkeiten zu verhindern und den gesamtstädtisch grössten Nutzen zu realisieren, findet eine zentrale Lenkung und Koordination mit den Gremien «GIS-Steuerung» auf strategischer Ebene und «GIS-Koordination» auf operativer Ebene statt.

3D-Stadtmodell

Digitale 3D-Stadtmodelle werden heute für Planung, Visualisierung und Analyse in zahlreichen Aufgabengebieten eingesetzt. Im Auftrag mehrerer Dienstabteilungen erarbeitete GeoZ ein Konzept für ein flächendeckendes, homogenes digitales 3D-Stadtmodell. Das Vorhaben gilt im Sinne der GIS-Strategie als strategisches Projekt und soll in den Jahren 2010 und 2011 umgesetzt werden. Das in einer ersten Phase zu realisierende Basismodell kann für verschiedene Zwecke eingesetzt werden, beispielsweise zur Visualisierung von grossen Bauprojekten, zur Berechnung von Sichtbarkeit und Schattenwurf, zur Abschätzung des Photovoltaikpotenzials von Hausdächern oder auch als Hilfsmittel zur Lärmausbreitungsberechnung.

Gebäude Stadt Zürich

Das bereits im Vorjahr bearbeitete, dienstabteilungsübergreifende Projekt konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Bevor die Daten der ca. 40000 Gebäude im zentralen Datenpool bei der OIZ eingelesen werden konnten, mussten die Daten der am Projekt beteiligten Dienstabteilungen abgeglichen und den Vorgaben des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregisters angepasst werden. Die verlässlichen und



Virtuelle Darstellung der zukünftigen Tramhaltestelle Bahnhof Altstetten. (Grafik GeoZ)



Virtuelle Darstellung der zukünftigen Tramhaltestelle Bahnhof Technopark. (Grafik GeoZ)

aktuellen gebäudebezogenen Daten der amtlichen Vermessung, wie Fläche, Adresse, Parzellennummer sowie eidgenössischer Gebäudeidentifikator, werden in der ganzen Stadt intensiv genutzt.

Datenaustausch mit den Grundbuchämtern (GBA)

Auch dieses ebenfalls bereits im Vorjahr bearbeitete Projekt wurde erfolgreich abgeschlossen. Der Pilotbetrieb mit den Grundbuchämtern Wiedikon und Höngg wurde in einen Dauerbetrieb überführt, wobei die übrigen Grundbuchämter Altstadt, Altstetten, Aussersihl, Enge, Fluntern, Hottingen, Oerlikon, Riesbach sowie Unterstrass auch integriert wurden. Dadurch konnte innerhalb der Stadt der Versand von Kopien in mehrfacher Ausführung teilweise durch die elektronische Übermittlung der Mutationsakten abgelöst werden.

Amtliche Vermessung, Bauvermessung

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

In der amtlichen Vermessung waren dies hauptsächlich Gebäudenachführungen und Grenzmutationen infolge Parzel-

lenteilungen, Strassenprojekte oder anderer Bauprojekte. Ein grösserer Auftrag war die Bereinigung der unter kantonaler Hoheit stehenden öffentlichen Gewässer auf Stadtgebiet im Auftrag des kantonalen Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel). Die etwa 80 km Bäche wurden überprüft und wo Bachlaufveränderungen festgestellt wurden, neu vermessen. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen.

Das kantonale Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) führte als Aufsichtsbehörde bei GeoZ eine Nachführungsverifikation der amtlichen Vermessung (AV) durch. Die Überprüfung umfasste Organisation, Abläufe, Dokumentation, IT-Anwendungen und IT-Sicherheit, die Versicherung der Grenzzeichen sowie die Tarifhandhabung. Im Schlussbericht wird der Amtlichen Vermessung der Stadt Zürich eine einheitlich hohe Qualität bescheinigt. Zudem wird der Abteilung Amtliche Vermessung eine korrekte und einwandfreie Geschäftsführung attestiert. Besonders erwähnt der Bericht die sehr gute Zusammenarbeit zwischen dem kantonalen Amt für Raumordnung und Vermessung sowie GeoZ in den verschiedenen Fachgremien.

Im Bereich Bauvermessung bildeten die im Baubewilligungsverfahren notwendigen Berechnungen sowie die Baustellenvermessungen für Neu- oder Umbauten einen grossen Teil des Auftragsvolumens. Die bereits im Vorjahr begonnenen grossflächigen Aufnahmen im Belvoir- und im Rieterpark wurden ausgewertet und dem Auftraggeber Grün Stadt Zürich abgeliefert. Als Projektierungsgrundlage für die Sanierung der Bellerivestrasse erstellte GeoZ ein digitales Oberflächenmodell. Ebenfalls im Auftrag des Tiefbauamtes wurden Überwachungs- und Deformationsmessungen an diversen städtischen Bauwerken durchgeführt, so etwa an der Quaibrücke (20. Folgemessung), am Lehnenviadukt Schlyfi (2. Folgemessung), ausserdem Setzungsmessungen (6. Folgemessung) an der Nordstrasse/Rosengartenstrasse. Für die Renovation des Ulmbergtunnels wurden zusätzlich zu den Profilaufnahmen alle Verkehrssignale und Strassenmarkierungen vermessen

Innovative Messmethoden

Die Erprobung neuer Technologien ist integraler Bestandteil der täglichen Arbeit von GeoZ, sowohl im Feld als auch im Büro. So wird die terrestrische Vermessung mittels Tachymeter vermehrt mit der satellitengestützten Vermessung mittels GPS kombiniert (Bild 3). Dies ermöglicht die Nutzung der Vorteile beider Messmethoden und erhöht die Effizienz der Feldarbeit. Ein weiteres Beispiel für Innovation ist die Innenvermessung eines Dachstockes mittels eines Laserscanners. Aus der automatisch gemessenen Punktwolke, bestehend aus einer Vielzahl von Einzelpunkten, kann mit geeigneter Software der Innenraum mit allen tragenden Balken des Dachstuhles als dreidimensionales Modell konstruiert werden.

Dieses dient dem Architekten als Grundlage für die Projektierung von Einbauten im bisher ungenutzten Dachgeschoss. Diese Methode wird die Bearbeitung neuartiger Aufträge ermöglichen.

Print-Shop

Wie im Bereich Vermessung ist auch im Print-Shop stete Innovation notwendig. So wurde eine moderne Digitaldruckstrasse mit modernster, umweltfreundlicher Technologie erfolgreich in Betrieb genommen. Sie ermöglicht neu die Verwendung von Recyclingpapier auch im Dauerbetrieb.



Kombination Messmethoden Tachymeter und GPS. (Foto: GeoZ)

4.3.3 Spezifische Kennzahlen

	2007	2008	2009
Geleistete Arbeitsstunden für die Nachführung der amtlichen Vermessung	13 960	13 800	11 800
Grenzmutationen	88	75	105
Neue oder veränderte Gebäude	1 420	1 480	840
Intranet: aufbereitete Karten AV-Online pro Monat	70 000	70 000	68 900
Stadtplan im Internet: aufbereitete Karten pro Monat	250 000	320 000	300 000

4.4 Grün Stadt Zürich

4.4.1 Aufgaben

Grün Stadt Zürich ist verantwortlich für Landschaftsentwicklung und -planung einschliesslich der Waldentwicklungsplanung sowie für die Landschaftspflege, die Gartendenkmalpflege und den Naturschutz. Zu den Aufgaben von Grün Stadt Zürich gehören weiter Projektierung und Bau, Unterhalt und Verwaltung von öffentlichen Parkanlagen, Friedhöfen, Sportplätzen, Kleingartenarealen und Grünflächen in Badeanlagen und auf Schularealen sowie für Grün entlang von Strassen.

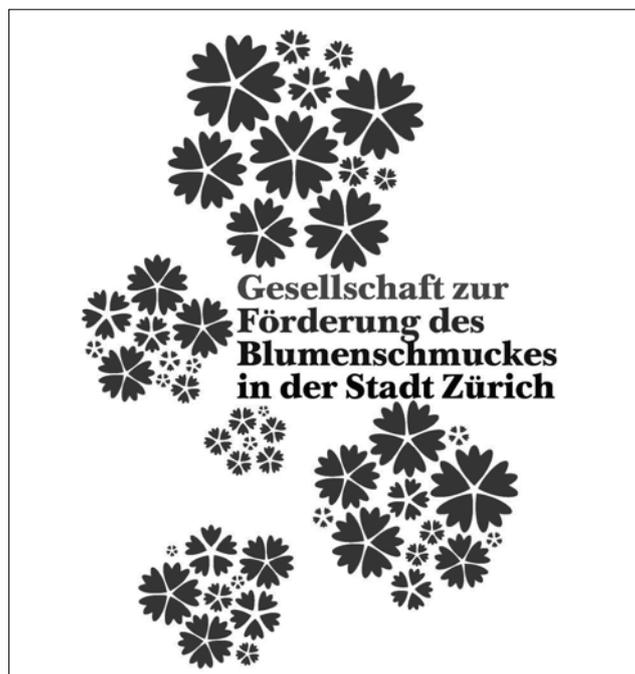
In den Verantwortungsbereich von Grün Stadt Zürich fallen weiter der Betrieb und die Führung des Gutsbetriebs Juchhof mit dem Rebberg am Chillesteig in Höngg, die Verwaltung der stadteigenen Landwirtschaftsbetriebe, der Stadtgärtnerei, der Forstbetriebe, der Wildhut und der Sukkulentsammlung. Die Naturschulen fördern das Naturverständnis bei Schülerinnen und Schülern im Sinne der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Nicht mehr zu Grün Stadt Zürich gehören der Wildpark Langenberg und der Sihlwald. Diese beiden Bereiche wurden auf Anfang 2009 in der neuen Stiftung Wildnispark Zürich zusammengefasst. Die Stiftung erhielt im August 2009 für den Sihlwald die eidgenössische Anerkennung als Naturerlebnispark im Sinne von Art. 23 h des eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Direktion, Stab, Kommunikation

Die Mitarbeiterzeitschrift «Blick ins Grüne» wurde 2009 inhaltlich weiterentwickelt und bekam auf Ende Jahr einen neuen visuellen Auftritt.



Buchumschlag der Broschüre zur Geschichte des Vereins Zürcher Blumenschmuck.

Die Gesellschaft zur Förderung des Blumenschmucks in der Stadt Zürich wurde 1937 mit Blick auf die Landesausstellung 1939 gegründet. Zürich sollte sich an der Landesausstellung auch durch besonders schönen Blumenschmuck hervortun. Schon bei seiner Gründung und auch später spielte für den Verein das städtische Gartenbauamt eine wichtige Rolle. Er erhielt finanzielle Beiträge und anderweitige Unterstützung von der Stadt. Ab 1992 wurden die jährlichen Preisverleihungen im Stadthaus durchgeführt. Der Verein verlor aber immer mehr Mitglieder, so dass 2009 die letzte Jurierung stattfand. Aus diesem Anlass wurde die Vereinsgeschichte aufgearbeitet und den Mitgliedern als Festschrift überreicht.

Personal

Alle Lernenden haben 2009 ihre Lehre erfolgreich abgeschlossen. Vierzehn neue Lernende begannen ihre Ausbildung im August. Insgesamt werden zurzeit 38 Lernende in zehn Berufen ausgebildet.

In einem Gespräch mit Vertretern der Suva zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz wurde Grün Stadt Zürich eine hohe Qualität attestiert.

Systemmanagement

Die Zusammenführung des IT-Bereichs mit dem Geographischen Informationssystem GIS und der Qualitätssicherung in einen neuen Fachbereich Systemmanagement hat sich bewährt. Schnittstellen konnten abgebaut und Synergien besser genutzt werden.

Werkstätten und Logistik

Das Betriebskonzept und das Fahrzeug- und Maschinenkonzept sind erstellt. Eingeführt wurde das Fahrzeugschadenmanagement FaSAP der städtischen Fahrzeugkommission.

Wild- und Vogelschutz

Der Abschussplan für Rehwild wurde erreicht; der Fallwildanteil liegt deutlich unter dem Sollwert von 45%. Die Hinweise und Beobachtungen von zahmen Füchsen haben gegenüber dem Vorjahr zugenommen; die Zahl erlegter zahmer Füchse entspricht jener des Vorjahres. Die Taubenbestände wurden wie in den Vorjahren intensiv betreut. Um die Problematik der Wildunfälle vorausschauend anzugehen, wurden die neuralgischen Fallwildstrecken auf Stadtgebiet bezeichnet und als Geodatensatz zur Verfügung gestellt.

Naturverständnis und Naturförderung

Die Naturschulen leisteten gegen 650 Veranstaltungen mit Schulklassen im Wald, in der Allmend Brunau oder auf dem Bauernhof. Zu ihrem zehnjährigen Bestehen boten die in Zusammenarbeit mit Migros-Kulturprozent programmierten NahReisen ein Jubiläumsprogramm mit zehn zusätzlichen Veranstaltungen an. Die 33 NahReisen-Destinationen wurden von gut 1500 Erwachsenen und Kindern besucht.

Mit den Konzepten «Grünes Wissen» und «Naturschulen 2010» werden die Bildungsangebote von Grün Stadt Zürich verstärkt auf eine Bildung mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet: Die Naturschulen realisierten neue Vertiefungssequenzen zu Themen wie «Mensch und Wald» und «Biodiversität», und im Projekt «Nahrung aus dem Schulgarten» wurde ein Lernmittel für den Kartoffelanbau erstellt.

In der Grünagenda waren insgesamt 163 Veranstaltungen (Vorjahr: 195) ausgeschrieben. Davon wurden rund ein Drittel vom Wildnispark Zürich sowie 38 von den Mitgliederorganisationen des Verbunds Lebensraum Zürich VLZ angeboten. Die neue Brücke im Langenberg verbindet das Zentrum mit dem westlichen Teil des Wildparks.

Arten- und Lebensraumförderung

Sechs wertvolle Gebiete am Uetliberg mit einer Gesamtfläche von 60 ha konnten mit einer kommunalen Schutzverordnung langfristig geschützt werden: Ankenweid, Fallätsche, Höckler, Hueb, Leiterli und Rossweidliegg. Jedes Gebiet zeichnet sich durch Vorkommen besonders seltener Tiere und Pflanzen der Roten Liste aus.



Die Fallätsche auf einer Postkarte aus den 1930er-Jahren. Im Vordergrund die Kolonie Entlisberg der Strassenbahner Zürich.

Dank ihrer trichterförmigen Gestalt mit warmen Südlagen und schattig-kühlen Nordexpositionen weist die Fallätsche eine grosse Vielfalt verschiedener Lebensräume auf. Davon profitieren zahlreiche spezialisierte Pflanzen- und Tierarten. Die Folge davon ist eine hohe Biodiversität auf engstem Raum. Schon seit den 1950er-Jahren wird in Fachkreisen die zunehmende Verbuschung der Fallätsche thematisiert. Im Waldnutzungsplan Uetliberg von 1995 hat die Stadt Zürich die Fallätsche als Artenförderungsgebiet bezeichnet und festgehalten, innerhalb der nächsten Jahre seien Eingriffe zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität zu ergreifen.

Natur- und Landschaftsschutz-Organisationen sowie die Behörden von Stadt und Kanton Zürich verfolgen genau, was sich in der Fallätsche tut. Grün Stadt Zürich hat deshalb umfangreiche floristische und faunistische Aufnahmen durchgeführt, Zielarten definiert und eine mehrjährige Eingriffsplanung erarbeitet.

Holzereiarbeiten in diesem schwer zugänglichen Gebiet gehören zu den anspruchsvollsten Arbeiten im Wald. Verteilt über mehrere Jahre werden die Bäume und Büsche mit Forstseilbahnen aus dem Talkessel des Fallätschetrichters befördert und grösstenteils als Energierohstoff für Holzschmitzelheizungen verwendet, um damit zum Beispiel die Masoala-Halle im Zürcher Zoo CO₂-neutral zu heizen. Das etappierte Vorgehen in Fünfjahresschritten erlaubt es, die Eingriffe zielgerichtet zur Förderung von Flora und Fauna durchzuführen.

Sehr erfreulich war das Jahr 2009 für die Gebäudebrüter in der Stadt Zürich: 14 Dohlen-Brutpaare brüteten am Grossmünster und an der Predigerkirche, ca. 25 Jungdohlen sind ausgeflogen. Auch Alpensegler brüteten erfolgreich am Grossmünster. Insgesamt 46 Um- und Neubauten mit Gebäudebrüterstandorten konnten beratend begleitet werden.

Im Rahmen der Obstbaumförderung wurden erneut zahlreiche Aktionen für die Bevölkerung durchgeführt. Besonders hervorgehoben seien die gemeinsam mit der Quartierbevölkerung durchgeführte Obsternte im Rieterpark mit anschließendem Mosten und Dörren im Quartiertreff Enge, das Kinderfest auf der St.-Peter-Hofstatt sowie die Aktionen im Altersheim Rebwies und im Familiengartenareal Wehrenbach.



Künstliche Brutwand für Eisvögel am Katzenbach.

Im Herbst 2004 wurde am Hauserkanal in der Nähe der Kläranlage Werdhölzli eine erste künstliche Brutwand für Eisvögel errichtet. Bereits ein Jahr nach der Fertigstellung der Anlage zog ein Eisvogelpärchen darin seinen Nachwuchs auf. Eine zweite, bisher noch ungenutzte Brutwand wurde im Februar 2009 beim Katzenbach angelegt. Am Fabrikkanal bei der Allmend Brunau soll eine weitere hinzukommen.

Friedhöfe

In enger Zusammenarbeit mit dem Bestattungs- und Friedhofamt wurde ein Friedhofkonzept erstellt. Es orientiert sich am «Grünbuch der Stadt Zürich» aus dem Jahr 2006, konkretisiert dessen langfristige strategische Ziele und bildet die Grundlage für die Massnahmenplanung mit einem Zeithorizont von drei bis fünf Jahren. Ausgehend vom Wandel der Bestattungskultur, d. h. der abnehmenden Anzahl Bestattungen in Reihengräbern, wodurch Flächen frei werden, die in absehbarer Zeit nicht mehr für Bestattungen benötigt werden, geht es im Friedhofskonzept darum, die Planung der einzelnen Friedhöfe den veränderten Bedingungen anzupassen. Wichtige Zielsetzungen des Friedhofkonzepts sind u. a. die Erhaltung des Quartierbezugs und der Identität der einzelnen Friedhöfe, die Bewahrung als Gärtenkmäler und Zeitzeugen der Bestattungskultur sowie die Ausschöpfung des ökologischen Potenzials zur Steigerung der Artenvielfalt.

Während Reparaturarbeiten stellte die Wasserversorgung fest, dass die rechte der beiden Brunnenfiguren von Arnold Hüner-



Die schadhafte Skulptur «Mädchen» von Arnold Hünérwadel und ihre originalgetreue Kopie im Friedhof Sihlfeld.

wadel, welche die Hauptallee im Friedhof Sihlfeld flankieren, dringend saniert werden müsste. Während der «Jüngling» die letzten hundert Jahre im Freien gut überstanden hat, mehrten sich beim «Mädchen» die Schäden. Die Untersuchungen des Restaurators ergaben, dass rund 60% der Oberfläche hohl lagen. Zwar waren erst an wenigen Stellen Abplatzungen zu sehen, es musste jedoch ein baldiger Verlust weiterer Partien befürchtet werden.

Wie bei zahlreichen anderen Kunstwerken im öffentlichen Raum war die Zuständigkeit nicht klar geregelt. Da die Zeit drängte und dem «Mädchen» kein weiterer Winter zugemutet werden durfte, nahm die Gartendenkmalpflege den Fall an die Hand.

Bei einer erneuten Platzierung der Skulptur an ihrem ursprünglichen Standort wären die Schäden innert Kürze wieder aufgetreten. Deshalb entschied man sich für eine originalgetreue Reproduktion in Steinmetzarbeit. Für die Originalskulptur fand sich ein neuer Standort in einem Pavillon im Sihlfeld D. Geschützt vor Witterungseinflüssen wird sie einer neuen Zweckbestimmung zugeführt: Sie kann als Familiengrab gemietet werden.

Parkanlagen

Nach der Anlage im Savera-Areal bei der Schiffswerft Wollishofen wurde versuchsweise eine zweite Pilot-Grillstation beim Zürichhorn aufgestellt. Auch diese Anlage wurde sehr rege benutzt. Inwieweit es sinnvoll ist, weitere Grillstationen rund um den See und in anderen Parkanlagen aufzustellen, wird die Auswertung des Monitoring-Berichts ergeben.

Sportanlagen

Um bei Erstligaspielen aus Sicherheitsgründen den ungehinderten Zugang der Zuschauer zu den Fussballfeldern zu unterbinden, hat der Schweizerische Fussballverband im Sommer kurzfristig neue Sicherheitsbestimmungen erlassen. Bei vielen Fussballfeldern in der Stadt mussten bauliche Anpassungen vorgenommen werden.

In den Sportanlagen Sonnau, Buchlern, Eichrain und Allmend wurde je ein Kunstrasenplatz erneuert. Zusammen mit den neuen Plätzen im Heerenschürli konnte damit die Spielkapazität wesentlich erhöht werden. In der Sportanlage Heeren-



Der öffentliche Elektrogrill am Zürichhorn.

schürli ist der nördliche Teil mit zwei Naturrasenfeldern, einem Kunstrasenfeld und dem Baseball-Spielfeld fertig gestellt worden. Die Arbeiten im südlichen und westlichen Teil werden im Sommer 2010 fertig gestellt, so dass die rundum erneuerte Sportanlage Heerenschürli voraussichtlich Ende August 2010 offiziell eröffnet werden kann.

Das neue Baugesuch für die Freestyle-Anlage Allmend ist in Bearbeitung. Die Anlage wird etwas kleiner als ursprünglich vorgesehen, und dank Änderungen am Betriebskonzept kann auch das Garderobengebäude angepasst werden. Die Baubewilligung wird erst nach der Abstimmung über die Volksinitiative «Freie Allmend» erteilt werden. Diese kommt voraussichtlich im Juni 2010 zur Abstimmung.

Badeanlagen

Nach der Ufersanierung des Strandbads Tiefenbrunnen im Winter 2004/2005 erfolgt im Winter 2009/2010 die Sanierung der gesamten Gartenanlage einschliesslich gartendenkmalpflegerischer Korrekturen auf der Grundlage des Parkpflegewerks von 1996. Vereinzelt müssen überalterte Bäume aus Sicherheitsgründen ersetzt, Sträucher nachgepflanzt und bestehende Pflanzlücken geschlossen werden. Die Arbeiten werden bis zur Eröffnung der Badesaison abgeschlossen sein.

Spielplätze

Auf Initiative zweier Jugendlicher und dank der Vermittlung eines engagierten Vaters sowie der Unterstützung durch das Quartiernetz Friesenberg entstand im Friesenberg-Quartier auf der Murmelwiese an der Bachtobelstrasse ein Bike-Parcours.

Weil das wachsende Quartier Leimbach mit Spielmöglichkeiten für Kinder unterversorgt ist, hat Grün Stadt Zürich vor zwei Jahren entschieden, die Spielbereiche beim Gemeinschaftszentrum Leimbach zu überprüfen und neu zu konzipieren. Im Juli 2008 betätigten sich 24 Kinder als Spielplatzarchitekten und formulierten ihre Wünsche für den neuen Spielplatz. Dabei entstand das Modell einer Dschungel- und Wasserwelt. An sieben Mitbautagen im Frühjahr 2009 wurde der neue Spielplatz gemeinsam errichtet und im Juni anlässlich des Sommerfestes offiziell eingeweiht.



Kinder helfen beim Bau des Spielplatzes beim Gemeinschaftszentrum Leimbach.



Die Spiel- und Freizeitkarte der Stadt Zürich.



Mikado, der neue Spielplatz in der Interventionszone des Oerliker Parks, wird in Beschlag genommen.

Der 2001 als erster der vier neuen Parks in Zürich-Nord eröffnete Oerliker Park war von Anfang an mit einer sogenannten Interventionszone ausgestattet. Damit wurde bewusst eine Fläche ausgeschieden, die auf die Bedürfnisse derjenigen Bewohnerinnen und Bewohner angepasst werden kann, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Parks im gänzlich neuen Stadtquartier noch gar nicht dort wohnten. Nachdem zusammen mit den Anwohnenden an einem Aktionstag im Sommer 2007 deren Anliegen zusammengetragen worden waren, hat Grün Stadt Zürich daraus Vorschläge entwickelt und im Frühjahr 2009 umgesetzt. Dabei wurden das Spielangebot deutlich erweitert, Hecken als Sichtschutz gepflanzt, ein Handlauf bei einer Treppe montiert und zusätzliche Sitzbänke mit Armlehnen, Tischen und Liegen platziert. Ausgebaut wurde auch das Angebot an Tischtennistischen und Grillstellen.

Im April 2009 ist «Juchz, Jugend und Chind in Züri», die neue Spiel-, Erlebnis- und Freizeitkarte der Stadt Zürich, erschienen. Herausgegeben von Pro Juventute Bezirk Zürich in Zusammenarbeit mit Grün Stadt Zürich und dem Verschönerungsverein Zürich (VVZ), stellt die Karte eine Verschmel-

zung und Aktualisierung der «Züri Freizeit-Chaarte» des VZ von 1988 und der «Zürcher Kinderspielkarte» aus dem Jahr 1995 dar. Sie verzeichnet alle öffentlichen Spielplätze, die Zürcher Pro-Juventute-Gemeinschaftszentren, Kinder-, Jugendtreffpunkte und Quartiertreffs, Rollerskate-, Streetskate- und BMX-Anlagen, Picknickplätze, Waldhütten und Brunnen, Badeanlagen, Finnenbahnen, Vita-Parcours und Bike-Trails, Kunsteisbahnen, Schlittelwege und vieles mehr.

Spielplätze haben in der Regel anders als Parkanlagen keinen Namen bzw. keine eindeutige Adresse mit Strasse und Hausnummer. Deshalb sind alle öffentlichen Spielplätze neu mit Identifizierungsnummern gekennzeichnet, die auch auf der Spiel- und Freizeitkarte Juchz verzeichnet sind. Die Spielplatznummern sind bei Schutz & Rettung sowie bei der Stadtpolizei hinterlegt, damit diese im Ereignisfall sofort an den richtigen Ort ausrücken können. Auf den neuen Informationstafeln wird zudem mit Piktogrammen auf das Hundeverbot aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen, dass Kinder, bevor sie auf Spielgeräte klettern, wegen der Strangulationsgefahr ihren Schlüsselanhänger und den Velohelm ablegen sollten.



Auf der neuen Spielplatzbeschriftung ist eine Identifizierungsnummer aufgeführt, die auch bei den Rettungskräften und der Polizei deponiert ist.

Planung von Grün- und Freiräumen

Die Inventarüberarbeitung der Gartendenkmalpflege mit Neuaufnahmen von wertvollen Objekten wurde vom Stadtrat beschlossen. Neun Parkanlagen fanden Eingang ins Inventar der Gartendenkmalpflege: Bäckeranlage, Josefsiwiese, Friedhöfe Albisrieden und Uetliberg, Saffa-Insel, Uferweg am Zürichhorn, Schulhaus Looren, Schul- und Badeanlage Auhof, Sportanlage Sihlhölzli. Die Inventare der Gartendenkmalpflege und des Naturschutzes werden voraussichtlich ab Frühling 2010 auf der städtischen Internetplattform zur Verfügung stehen.

Die rund 400 Rückmeldungen der Teilnehmenden an der Schlussvernehmlassung des Landschaftsentwicklungskonzepts (LEK) Höggerberg-Affoltern fielen durchwegs konstruktiv und im Grundtenor positiv aus. Die Schlussüberarbeitung und die LEK-Dokumentation sind noch in Gang. Beim LEK Limmatraum der Stadt Zürich befinden sich über 50% der Massnahmen bereits in der Umsetzungsphase.

Nach umfangreichen Vorbereitungen fand Anfang November eine Informationsveranstaltung der Waldeigentümer zum Waldentwicklungsplan (WEP) statt. Die Reaktionen waren positiv.

Projektierung und Bau von Grün- und Freiräumen

Für die Neugestaltung der Allmend I hat der Stadtrat am 3. Juni 2009 einen Objektkredit bewilligt. Die Allmend I diente ab 1995 als Bauinstallationsplatz, zuerst für den Doppelspurausbau der SBB-Strecke Zürich–Thalwil und anschliessend für den Uetlibergtunnel. Nach Abschluss dieser Bauarbeiten kann die Fläche renaturiert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. Bereits ausgeführt hat der Kanton Zürich die im Autobahnprojekt vorgesehene ökologische Aufwertung des südlichen Teils der Allmend I.

Nach wie vor zurückgestellt ist das kantonale Hochwasserschutzprojekt «Neugestaltung Allmend I bis III». Grün Stadt Zürich beschränkt sich deshalb auf Massnahmen, die keinen Zusammenhang mit diesem Projekt haben. Es werden Bäume gepflanzt, die Fusswegverbindungen werden angepasst, und der Zugang beim Restaurant Kantine wird mit einem Brunnen und Bänken neu gestaltet. So entsteht eine Fläche, die vor allem Familien als Naherholungsgebiet dienen soll. Aus diesem Grund wird diese Fläche, wie mehrfach angekündigt, zur hundefreien Zone erklärt. Auf der übrigen Allmend können sich Hunde weiterhin frei bewegen, ihre Auslaufmöglichkeiten bleiben im bisherigen Umfang erhalten. Die Allmend I steht der Bevölkerung im Frühjahr 2010 wieder zur Verfügung.

Das Projekt Gleisbogen in Zürich-West verläuft planmässig. Erste Abschnitte des Gleisbogens wurden von privater Seite bereits im Herbst 2003 und im Mai 2005 verwirklicht: das sogenannte Banklager beim Puls 5 und das Baumlager beim West-Park. Spektakulär war die Montage der Passerelle über die Pflingstweidstrasse. Der Gleisbogen wird in fünf Etappen zwischen März 2009 und Sommer 2012 fertig gestellt. Die Ausführung als Baukastensystem widerspiegelt den Umbruchprozess, den das Entwicklungsgebiet Zürich-West zurzeit durchläuft.

Der neuartige, langgezogene öffentliche «Park» umrahmt Zürich-West als rotes Band vom Bahnhof Hardbrücke vorbei am künftigen Pflingstweidpark, weiter entlang der Förrlibuckstrasse zur Hardturmstrasse bis zum Puls 5 beim Escher-



Visualisierung des Gleisbogens in Zürich-West. (Bild: GSZ)

Wyss-Platz. Das Industriegleis wird nach und nach in einen Spazier- und Radweg umgewandelt, ohne seinen Eisenbahncharakter ganz zu verlieren. Die Schienen bleiben erhalten, dazwischen werden rote Betonplatten gegossen, links und rechts wechseln sich Chaussierung und Schotter ab, damit sich eine Pionier- und Spontanvegetation ausbreiten kann. Bis zum Sommer 2012 wird der Gleisbogen die einzelnen Wohn-, Arbeits-, Schul- und Freizeitbereiche des neuen Quartiers miteinander verbinden.



Montage der Passerelle über die Pflingstweidstrasse. (Bild: TAZ)

Für den geplanten Pflingstweidpark sind die Mitfinanzierungsverträge mit den privaten Grundeigentümern erfolgreich abgeschlossen worden. Das Parkprofil wurde in einem Mitwirkungsverfahren zusammen mit den beteiligten Grundeigentümern erstellt. Zur Erhebung der Wünsche der Quartierbevölkerung, der Beschäftigten und der im Quartier ansässigen Institutionen wurde im Mai ein Workshop durchgeführt. Die Schwerpunkte für das Wettbewerbsprogramm wurden im August den interessierten Kreisen präsentiert. Der Wettbewerb für den Pflingstweidpark wird im Januar 2010 ausgeschrieben.

Die zweite Etappe der Sanierungen und Neugestaltungen des Wipkingerparks konnte im Sommer 2009 abgeschlos-

sen werden und der Park der Bevölkerung zur Nutzung übergeben werden.

Vermietete Flächen

Jährlich sind in den Kleingartenarealen durchschnittlich zwei Brandfälle zu verzeichnen. Alle Fälle wurden in Zusammenarbeit mit dem beauftragten externen Büro sowie mit der Stiftung Bodenschutz in Kleingärten der Stadt Zürich nach dem standardisierten Vorgehensplan bearbeitet. Alle Brandparzellen konnten nach der Räumung des Brandschuttes wieder freigegeben werden, da keine übermässigen Schadstoffbelastungen des Bodens festgestellt wurden. Es zeigt sich, dass mit einem raschen und sorgfältigen Wegführen des Brandschuttes kostspielige Boden-sanierungen weitgehend vermieden werden können. Die Kosten der Bodenproben und der Sanierung wurden von der Stiftung Bodenschutz übernommen.

Einige Kleingartenareale mussten Flächenverluste hinnehmen, weil die Flächen für andere öffentliche Zwecke benötigt werden. Durch den Ausbau der Glattalbahn waren insbesondere die Areale «In der Au» und «Im oberen Erlen» betroffen.

In einem teilweise leer stehenden Ökonomiegebäude beim Segetenhaus in Witikon wird ein Lehrbienenhaus eingerichtet. Es wird ab Frühjahr 2010 dem Verein Zürcher Bienenfreunde vermietet. Nach jahrelanger Suche konnte damit ein geeigneter Standort gefunden werden, der Synergien mit dem als Kurs- und Naturerlebnishaus bekannten Segetenhaus ermöglicht.

Forstliche Produkte

Die Preise auf dem Holzmarkt schwächten sich gegen Ende des ersten Quartals um ca. 20% ab. Im vierten Quartal haben sich die Preise erholt und bewegten sich wieder auf dem Niveau vom Dezember 2008. Beim Industrieholz ist der anlaufende Konkurrenzkampf gegen die Mitbewerber aus dem Energiesektor (Heizkraftwerke) bereits spürbar. Die Preise für Industrieholz liegen daher rund 10% höher als in der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Weihnachtsbäume

Der Marketingauftritt des Weihnachtsbaumverkaufs unter dem Titel «Frischbaum» wurde weiterentwickelt und besonders auf die ökologischen Qualitäten (Produktion nach Kriterien des Forest Stewardship Council FSC) ausgerichtet.



Die Marketingkommunikation des Weihnachtsbaumverkaufs betont dessen ökologische Produktion im Zürcher Stadtwald.

Gärtnerische Produkte

Der 7. Tomatensetzlingsmarkt wurde erneut mit den Organisationen Bioterra und ProSpecieRara erfolgreich durchgeführt. Der im Vorjahr neu lancierte Salatsetzlingsmarkt fand als Gemüsesetzlingsmarkt eine Fortsetzung und bietet wie der Tomatensetzlingsmarkt seltene und alte Sorten an.

Mit dem Bundesamt für Veterinärwesen (BVet) wurde zwecks Unterstützung des Vollzugs des Internationalen Artenschutzabkommens (Cites) eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Beschlagnahmte Pflanzen (vorwiegend Orchideen und Cycas) werden zur einstweiligen Betreuung und gegen Abgeltung der Kosten der Stadtgärtnerei in Obhut gegeben. Die Stadtgärtnerei erhält damit den Status eines Cites-Schutzzentrums.

Dank des enormen Einsatzes der Floristik wurde der stadtinterne Absatz deutlich gesteigert und insbesondere der Zukauf von Schnittblumen reduziert. Grundsätzlich hat sich im Bereich Innenbegrünung durch Hydropflanzen der Einsatz von Mitarbeitenden der Sozialen Einrichtungen und Betriebe (SEB) bewährt. Er stösst aber wegen des erheblichen Betreuungsaufwands durch eigene Mitarbeitende an Grenzen.



Anzucht von Tomatensetzlingen in der Stadtgärtnerei.

Landwirtschaftliche Produkte

Die Aufhebung der Milchkontingentierung sorgte am Milchmarkt für eine grosse Verunsicherung. Der städtische Gutsbetrieb Juchhof war davon nicht betroffen, weil mit dem Gesundheits- und Umweltschutzdepartement eine Regelung für den stadtinternen Absatz getroffen werden konnte. Wie bisher beliefert der Juchhof die städtischen Altersheime, Krankenhäuser und Spitäler mit Pastmilch. Der neue Handelspartner Coop Naturafarm will die Jungebermast als eine Alternative zu den anderen Mastmethoden (Impfung oder Kastration unter Schmerzausschaltung) forcieren. Die Anfang Jahr aufgetretenen Schwierigkeiten bei der Untersuchungsmethode bzw. der Bewertung der Geruchsproben konnten zu einem grossen Teil eliminiert werden. Am neu eingerichteten Runden Tisch nehmen Vertreter der ganzen Produktions- und Verarbeitungskette, des Handels sowie der Forschung teil. Der Juchhof war bislang der einzige Testbetrieb in der Schweiz. Zusätzlich konnte nun ein weiterer Schweinemastbetrieb gefunden werden, was die Repräsentativität der Ergebnisse erhöht. Die Voraussetzungen waren jedenfalls noch

nie besser, dieser seinerzeit von der Spezialkommission PD/TED/DIB initiierten Pionierarbeit des Gutsbetriebs Juchhof zum Durchbruch zu verhelfen.

Beim Anbau von Raps, Mais und Getreide wurde im Interesse des Bodenschutzes ein neues rationelles Saatverfahren erprobt (Mulchsaat), und es wurde kein Volldünger mehr eingesetzt.

Der Rebberg Chillesteig wurde im Mai 2009 durch einen Hagelzug stark in Mitleidenschaft gezogen. Es entstand ein Schaden von rund 120 000 Franken. Diese Kosten werden abzüglich eines Selbstbehalts von 20 000 Franken durch den innerstädtischen Schadenfonds gedeckt. Mit dem neu gestalteten Weinprospekt wird dem hohen Qualitätsanspruch an dieses Vorzugsprodukt Rechnung getragen.

Dienstleistungen, Beratungen und Kontrollen

Die Fachstelle Freiraumberatung wurde strategisch neu ausgerichtet. Als Grundlage für die Bauberatungstätigkeit dient ein externes Gutachten zur Sicherung ökologischer und gestalterischer Qualitäten im Rahmen der baulichen Verdichtung. Erste Erfahrungen in der aktiven Beratung werden in einer intensiven Zusammenarbeit mit einer Wohnbaugenossenschaft (Gewobag) gesammelt.

Die Anzahl Baugesuche und Beratungen bei Infrastrukturprojekten bewegte sich auf Vorjahresniveau. Schwerpunkte in den Beratungen zu Sondernutzungsplanungen bildeten die Areale Manegg und Zollfreilager.

4.4.3 Spezifische Kennzahlen

		2005	2006	2007	2008	2009
Naturverständnis und Naturförderung	Betreute Schulklassen	738	725	808	733	732
	Lehrpersonen in Weiterbildungsveranstaltungen	206	376	424	¹ 482	419
Ausstellungen	Besucherzahlen geschätzt ²	376 000	375 000	402 000	377 890	80 000
Parkanlagen	in m ²	1 293 836	1 293 108	1 295 374	1 339 237	1 338 619
Erholungswald	ohne Sihwald in ha	2 231	2 231	2 231	2 231	2 231
	davon in Stadtbesitz in ha	1 100	1 138	1 138	1 138	1 138
Forstliche Produkte	Holznutzung in m ³	8 890	9 500	9 800	³ 11 300	8 160
	Anzahl verkaufter Weihnachtsbäume	5 111	5 297	5 388	5 233	5 820
Öffentliche Spielplätze	im Unterhalt von GSZ ⁴	–	158	⁴ 497	518	512
	EN-konforme Spielplätze in %	–	–	40 %	50 %	85 %
Landwirtschaft	Betriebe im Besitz von GSZ	10	10	10	10	10
Städtischer Gutsbetrieb Juchhof	Getreideertrag in t	169	183	199	179	221
	Ölsaatertrag in t	30	27	32	33	44
	Milchverkauf in kg	365 000	346 000	378 000	413 000	377 000
	Mastschweinverkauf in Stück	1 107	1 139	1 058	1 148	1 157
	Weinverkauf in Flaschen	15 740	14 200	15 296	19 530	15 500
Familiengärten (ohne Freizeitgärten)	Anzahl	–	–	5 626	5 626	5 578
	Fläche in ha	–	–	137	137	133

¹ Erstmals auch für Lehrkräfte aus umliegenden Gemeinden

² Ab 2009 ohne Wildnispark Zürich (Besucherzentrum Sihwald und Wildpark Langenberg)

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

⁴ Einschliesslich Bauspielplätzen

⁵ Übernahme der Spielgeräte auf Schulanlagen, in Kindergärten und Horten von der Immobilienbewirtschaftung in den Unterhalt von Grün Stadt Zürich

4.5 Tiefbauamt

4.5.1 Aufgaben

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) hat seine Arbeit unter den Leitsatz «Mobilität und Räume für Menschen» gestellt. Er umschreibt das Ziel, den Menschen in der Stadt Zürich die Fortbewegung jeglicher Art zu ermöglichen und den öffentlichen Raum, in dem sie sich aufhalten, attraktiv zu gestalten. Die Bedürfnisse der Menschen stehen also im Zentrum der Arbeit des Tiefbauamtes. Das TAZ versteht sich als Kompetenzzentrum für eine zukunftsgerichtete Mobilität, für die nachhaltige Bewirtschaftung der städtischen Infrastruktur im und über dem Boden sowie für attraktiv gestaltete Stadträume.

Zu den wichtigsten Aufgaben des Tiefbauamtes gehören die Gestaltung, die Projektierung, der Bau, der Unterhalt und die Bewirtschaftung von Strassen sowie die Koordination von Bauvorhaben im öffentlichen Grund. Zentrale Themen sind die Mobilitätsplanung, das Verkehrsmanagement und das effektive Bauen im engen urbanen Raum sowie das Gestalten des öffentlichen Raums, also von Wegen, Strassen, Brücken und Plätzen.

Total 580 Projekte befanden sich 2009 im Tiefbauamt in der Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungsphase. Durch äussere Umstände trafen im Berichtsjahr vier grössere Baustellen an exponierten Lagen zeitlich zusammen. Sie sind auf zwei Regionen konzentriert. Zum einen sind dies im Westen der Stadt der Bau des Trams Zürich-West mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse, die Sanierung der Hardbrücke sowie die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürichs entlang der ehemaligen «Westtangente». Zum andern ist es der Raum Bellevue–Seefeld, wo mit der Erneuerung der Tramgleise in der Seefeldstrasse und der Umgestaltung von Stadelhoferplatz und Theaterstrasse intensiv gebaut wurde.

Der Bau der Tramlinie Zürich-West und der Umbau der Pfingstweidstrasse dauern noch bis Ende 2011. Im August wurde die dringliche Sanierung der Hardbrücke in Angriff genommen. Das Projekt kann voraussichtlich Ende 2011 – ein halbes Jahr früher als geplant – abgeschlossen werden. Bei beiden Projekten verzögerten Rekurse einen früheren Baubeginn. Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung sollen ebenfalls auf Ende 2011 fertiggestellt werden. Die Umgestaltung des Stadelhoferplatzes und der Theaterstrasse konnte Anfang September, einen Monat früher als geplant, abgeschlossen werden. Ende November waren die Tramgleise der Seefeldstrasse vollständig erneuert und der Strassenraum umgestaltet.

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Mobilität und Verkehr

Der Verkehr als Herausforderung

Schwerpunkt der Bevölkerungsbefragung 2009 der Stadt Zürich bildete das Thema Verkehr. Seit langem gilt der Verkehr in den Augen der Bewohnerinnen und Bewohner Zürichs als eines der grössten Probleme in der Stadt.

45% der Befragten bewerteten 2009 die Verkehrssituation als grosses Problem. In dieser Bewertung zeigen sich allerdings auch die sich widersprechenden Bedürfnisse. So sind die Befragten mit dem öffentlichen Verkehr ausgesprochen zufrieden. Gewünscht werden die Förderung des Veloverkehrs und allgemein mehr Anstrengungen zur Verbesserung der Umweltsituation. Das Umfrageergebnis bestätigt, dass Tempo-30-Zonen bei der Stadtbevölkerung sehr beliebt sind. Sie bilden die Grundlage für eine nachhaltige Aufwertung der städtischen Wohnräume. Die Parkplatzfrage polarisiert nach wie vor. Dabei liegt der Fokus primär auf Parkplätzen in der Innenstadt und weniger auf der Parkierung im Wohnumfeld und in Quartierzentren.

Die Leute bewegen sich immer mehr multimodal und nutzen verschiedene Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse im Einzelnen können dem Bericht zur Bevölkerungsbefragung 2009 entnommen werden.

<http://www.stadt-zuerich.ch/bevoelkerungsbefragung>

Parkplatzkompromiss korrekt umgesetzt

Der «historische Parkplatzkompromiss» für die Zürcher City und die citynahen Gebiete war 2009 in den Medien ein stark präsent Thema. Die 1996 vom Gemeinderat beschlossene Strategie besteht im Kern darin, die Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver zu gestalten, indem oberirdische Parkplätze in unterirdische Anlagen verschoben werden, ohne aber die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze anzutasten. Als Ausgangswert definierte der Gemeinderat den Stand von 1990. Die Zahl der Parkplätze in der Innenstadt sollte auf diesem Stand stabil bleiben.

Verbindlich wurde der historische Kompromiss mit dem Eintrag in den kommunalen Verkehrsplan im Jahr 1996. Zu zählen sind laut dem historischen Kompromiss die «besucher- und kundenorientierten Parkplätze». Gemeint sind diejenigen Abstellplätze, bei denen Autofahrende eine reelle Chance haben, ihre Fahrzeuge zu parkieren. Dazu gehören Strassenparkplätze mit maximal drei Stunden Parkdauer sowie Abstellplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern, die zu den Geschäftszeiten zur Verfügung stehen. Die Zahl der Parkplätze im Gebiet des Parkplatzkompromisses wird jährlich erhoben.

Anfang September 2009 warf die IG Pelikan, eine Vereinigung von vier Geschäften, der Stadt vor, sie baue systematisch und damit widerrechtlich Parkplätze in der Innenstadt ab. Die Aufsehen erregenden Vorwürfe waren bereits 2004 im Rahmen einer Aufsichtsbeschwerde gegen die Stadt erhoben worden. Fehlten gemäss der IG Pelikan 2004 600 Parkplätze, sollten es 2009 nun rund 1000 sein. In der Folge wurden verschiedene parlamentarische Vorstösse eingereicht. Das Tiefbauamt überprüfte deshalb seine Parkplatzbilanz. Ende Oktober veröffentlichte es den Bericht «Der historische Kompromiss von 1996 – Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung». Darin enthalten sind eine genaue Analyse sowie Stellungnahmen zu den einzelnen Vorwürfen. Der Bericht zeigt, wie das Tiefbauamt bei der Umsetzung des Kompromisses vorgeht. Es unterscheidet sich von der Erhebung der IG Pelikan nicht in den Zahlen, sondern in der Zählart.

Die Zählung der Parkplätze im Gebiet des historischen Kompromisses zeigt, dass sowohl in der City als auch im citynahen Gebiet die Zahl der Parkplätze seit 1990 entweder stabil geblieben ist oder leicht zugenommen hat. So stehen 2009 in diesem Gebiet insgesamt 7771 besucher- und kundenorientierte Parkplätze zur Verfügung, 1990 waren es 7622. Die Gesamtzahl hat also um 149 Parkplätze zugenommen. Die Differenzen zu den Zahlen der IG Pelikan lassen sich wie folgt erklären: Die IG Pelikan zählt Parkplätze, die als Folge von Baustellen temporär aufgehoben werden müssen, nicht mit, obwohl der Stadtrat bereits 2006 klargestellt hatte, dass solche vorübergehend fehlenden Parkplätze nicht ersetzt werden können, weil der Platz dafür jeweils fehlt. Im Frühjahr 2009 waren knapp 500 Parkplätze temporär nicht verfügbar (v.a. Theaterplatz, Seefeld, Parkhaus Sihlquai). Des Weiteren bezieht die IG Pelikan nicht alle Parkhäuser mit ein. Zudem zieht sie höchstwahrscheinlich sogenannte Freihausparkkarten ab. Dabei handelt es sich um eine Form von Jahresabonnements für ein Parkhaus ohne Anspruch auf einen reservierten Parkplatz.

Am 28. Oktober 2009 beschloss der Gemeinderat, das Thema Parkplatzkompromiss im Rahmen einer Untersuchung der Geschäftsprüfungskommission näher zu analysieren.

Bessere Wege für Langsamverkehr

Die Bevölkerungsbefragung 2009 zeigte auf, dass eine grosse Mehrheit der Befragten den Ausbau des Velowegnetzes begrüsst und dringend bessere Velowege wünscht. Tatsächlich zeigen weitere Erhebungen, dass der Anteil der Bevölkerung, der regelmässig mit dem Velo unterwegs ist, stagniert. Velofahrende fühlen sich oft unwohl und unsicher, die Infrastruktur wird kritisch beurteilt. Das Projekt «Velo 12» soll in Zukunft das Velofahren in Zürich verstärkt fördern.

Unterwegs in der Stadt

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich basiert auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und baut auf 18 Teilstrategien zu spezifischen Verkehrsthemen auf. 2009 wurde eine neue Teilstrategie «Elektromobilität» entwickelt. Mit dieser schafft die Stadt Zürich die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen, um das Potenzial des Elektroantriebs im Stadtverkehr künftig optimal zu nutzen. Lokal will die Stadt Zürich die Markteinführung von Elektrofahrzeugen, vor allem von E-Bikes und E-Scootern, kurzfristig fördern. Wo nötig erstellt die Stadt öffentliche Ladestationen.

2009 wurde das Programm «Mobilität in Unternehmen» evaluiert. Seit 2006 bietet das Tiefbauamt in Partnerschaft mit dem Kanton Zürich Beratungen an, die von Unternehmen zur Optimierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse genutzt werden können. Dabei wird die Mobilität umfassend bezüglich Kosten, Effizienz, Gesundheit der Mitarbeitenden, Ökologie etc. betrachtet und werden Massnahmen vorgeschlagen. Bis 2009 konnten 85 Unternehmen im Rahmen eines Impulsgesprächs beraten werden. 23 davon liessen die Mobilität des Unternehmens vertiefter analysieren. In 26 Unternehmen wurden Massnahmen umgesetzt oder sind Umsetzungen geplant. Nun wird deren Wirkung evaluiert.

Mit der Mappe «Mobil in Affoltern» wurden 2009 alle Einwohnerinnen und Einwohner von Affoltern über verschiedenste Mobilitätsangebote informiert. Im August startete in Affoltern

der Velohauslieferdienst. Die wichtigsten Läden im Quartier sind Partner bei «Züriwerk brings», die mit Elektrovelo und Anhänger Einkäufe nach Hause liefern.

Die Reihe der Züri-z'Fuess-Stadspaziergänge ist 2009 auf 16 angewachsen. Sie decken fast das gesamte Zürcher Stadtgebiet ab. Neu kamen Spaziergänge zu den Quartieren Wipkingen, Altstetten ins Hochschulquartier dazu. Der Spaziergang durch Wiedikon und Albisrieden thematisiert den Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft.

Lösungen für enge Verkehrsräume

Die engen Verkehrsräume in der Stadt Zürich stellen eine grosse Herausforderung an die Planung von Strassenprojekten dar. Oft ist es unmöglich, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden abzudecken. Es sind Kompromisse und innovative Lösungen im Verkehrsmanagement, aber auch in der Entwicklung der Strassenzüge oder der Gestaltung der Räume gefragt. 2009 stellte das Tiefbauamt eine Sammlung von «Best Practices» zu komplexen Verkehrssituationen auf engem Raum zusammen. Diese Sammlung enthält gelungene Beispiele, bei denen trotz der Knappheit des Raumes befriedigende Lösungen gefunden werden konnten. Projektleitende erhalten dadurch Ideen für künftige Verkehrsprojekte.

Parkierungskonzept Zoo

An Sonn- und Feiertagen zählt der Zoo Zürich bis zu 10 000 Besucherinnen und Besucher, was Parkplatzprobleme verursacht. An Pfingsten 2009 nahm die Stadt einen Shuttle-Bus-Service zwischen Parkhaus Irchel und Zoo in Betrieb. Damit soll bei hohen Besucheraufkommen die Quartierbevölkerung entlastet werden. Diese Verkehrslösung wurde vom Tiefbauamt, der Dienstabteilung Verkehr und den Verkehrsbetrieben Zürich gemeinsam erarbeitet. Die Lösung ist als zweijährige Pilotphase ausgelegt.

4.5.3 Wichtige Projekte in Planung

Sechseläutenplatz

Mit der Neugestaltung des Sechseläutenplatzes wird Zürich an zentraler Lage am See den grössten innerstädtischen Platz der Schweiz erhalten. Möglich wird dies dank des unterirdischen Parkhauses Opéra, das seit August 2009 unter dem Theaterplatz im Bau ist. Verantwortlich für den Bau und den



Der neue Sechseläutenplatz öffnet die Achse vom Bellevue zum Opernhaus. (Bild: Raumgleiter, Zürich)

Betrieb des neuen Parkhauses ist die Parkhaus Opéra AG, ein Konsortium der Hardturm AG und der Amag. Das Parkhaus wird ab Frühsommer 2011 auf zwei Parkgeschossen 299 Parkplätze anbieten. Die 165 Parkplätze, die vor Baubeginn auf dem Theaterplatz vorhanden waren, werden dann unterirdisch zur Verfügung stehen. An der Oberfläche werden drei Pavillons mit den Zugängen sichtbar sein; in einem dieser Pavillons ist ein Café geplant. Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über die Falken- und die Schillerstrasse.

Nach Fertigstellung des Parkhauses kann der Sechseläutenplatz selbst umgestaltet werden. Im Mai 2009 wurde der Bevölkerung das Gestaltungskonzept für den neuen Platz vorgestellt. Durch die Integration des Theaterplatzes wird der zukünftige Sechseläutenplatz 16000 Quadratmeter aufweisen. Bei der Gestaltung stehen drei Grundprinzipien im Vordergrund: die Öffnung des Platzes, das Anlegen von Baumsinseln und die flexible Nutzung. Die Oberfläche des Platzes wird grösstenteils aus Valser Quarzit bestehen.

Die Gestaltung des Platzes wird von verschiedenen Elementen geprägt: Baumsinseln werden Schatten spenden und den Platz begrünen, Sitzelemente, Wasserelemente und Inseln aus verschiedenen Materialien werden aus dem Sechseläutenplatz einen grosszügigen, ästhetisch überzeugenden Stadtplatz machen. Den Bedürfnissen der wichtigsten traditionellen Veranstalter – hier stehen vor allem die Zünfte und der Zirkus Knie im Vordergrund – wird dabei Rechnung getragen. Doch der Sechseläutenplatz soll in Zukunft vor allem von der Öffentlichkeit als Flanier- und Begegnungsort genutzt werden können. Pünktlich zum Sechseläuten 2012 soll der neue Platz eröffnet werden.

Münsterhof

Ein weiterer Stadtraum, der in den nächsten Jahren ein neues Gesicht erhalten wird, ist der Münsterhof. Dank der Verschiebung der 55 Parkplätze vom Münsterhof in umliegende Strassen und ins neue Parkhaus Opéra ist es möglich, die gewonnene Fläche in einen attraktiven Aufenthaltsraum mitten in der schönen Zürcher Altstadt umzugestalten. Dies wurde schon mit der deutlich angenommenen Abstimmung vom Mai 2003 über den öffentlichen Gestaltungsplan «Sechseläutenplatz–Theaterplatz (Opernhaus-Parking), Zürich–Altstadt» festgelegt.

Im Juli 2009 präsentierte die Stadt der Öffentlichkeit nun ein Gestaltungskonzept für diesen historisch bedeutsamen Stadtplatz. Der Münsterhof wird zu einem offenen und zurückhaltend gestalteten Freiraum, der zum Flanieren und Verweilen einlädt. Die Leitlinien für die Neugestaltung des Platzes erarbeiteten das Tiefbauamt und die beauftragten Planer gemeinsam mit Vertretern der Anrainer und des Gewerbes. Angestrebt wird ein offener Platz mit einer freundlichen und ansprechenden Atmosphäre. Die Eingriffe sollen minimal sein, die historisch gewachsene Geometrie des Platzes und die Altstadtatmosphäre sollen durch die Neugestaltung betont werden.

Der autofreie Münsterhof wird ein repräsentativer und belebter Stadtplatz sein, der flexibel genutzt werden kann. Die Alltagsnutzung steht dabei im Zentrum. Der notwendige Anlieferverkehr und Zubringerdienst zu Gastgewerbebetrieben und andern Betrieben bleibt möglich. Für die künftige Nutzung wird unter Mitwirkung der Anrainer ein Nutzungskonzept erarbeitet, das den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung



Der Münsterhof wird zur städtischen Flanierzone. (Bild: TAZ)

tragen soll. Wie schon bisher sollen wenige Grossveranstaltungen wie zum Beispiel die beliebten Open-Air-Opernaufführungen zur Belebung des Platzes beitragen. Der Baubeginn ist auf Herbst 2011 geplant.

Quartierverbindung Oerlikon

Im ehemaligen Industriegebiet Oerlikons ist in den letzten zehn Jahren ein neuer Quartierteil entstanden: Neu-Oerlikon. Dem Gebiet fehlt aber bis heute eine angenehme Verbindung zum Zentrum Oerlikon, welche die Trennwirkung des Gleisfeldes überwindet. Zwischen 2011 und 2014 möchte die Stadt deshalb eine Quartierverbindung unter dem Gleisfeld erstellen. Sie soll eine direkte Achse von der Therese-Giehse-Strasse in Neu-Oerlikon zur Schulstrasse im Zentrum Oerlikon herstellen.

Mit grosszügigen 16 m Breite wird die neue Verbindung separate Bereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger und für Velofahrende bieten. Die Quartierverbindung dient in erster Linie der Zusammenführung des nördlichen und des südlichen Quartierteils bzw. von Neu-Oerlikon und Zentrum Oerlikon. Dies kommt auch in der Gestaltung zum Ausdruck: Die Zugänge im Norden und im Süden werden auf gleiche Weise gestaltet. Sie erhalten weiterhin sichtbare, farbige Eingangsportale in der Form von Baldachinen. Damit wird die Quartierverbindung zu einem neuen Wahrzeichen Oerlikons, das auf beiden Seiten des Gleisfeldes angeordnet ist, zur klaren Orientierung beiträgt und die Quartierteile auch sichtbar vereint. In der Volksabstimmung von Ende September hiessen die Stimmberechtigten den 50-Millionen-Kredit für die neue Passage gut.

Tram Hardbrücke und Rosengartenstrasse

Im Linienskonzept 2025 der Verkehrsbetriebe Zürich sind die Ausbauschritte für das städtische Tramnetz definiert. Nach der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West ist ab 2015 der Bau einer Tramlinie über die Hardbrücke geplant. Ab 2020 soll dann diese Linie über die Rosengartenstrasse bis zum Bucheggplatz hinauf verlängert werden.

Die neuen Tramlinien sollen die wichtigen Entwicklungsbereiche der Stadt Zürich im Norden, Westen und Süden der Stadt direkt miteinander verbinden, die stark ausgelasteten Linien im Bereich des Hauptbahnhofs entlasten und den S-Bahnhof Hardbrücke optimal ins Tramnetz einbinden.

Die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke war 2007 mit einer Motion verlangt worden. Die Verkehrsbetriebe und das Tiefbauamt haben 2009 in einer Vorstudie die Variante «Rittlings» als beste Lösung ausgewählt. Diese sieht vor, die Tramgleise beim Hardplatz auf die Hardbrücke und dann in der vorhandenen Busspur bis zur Rampe Pfingstweidstrasse zu führen. In der Gegenrichtung dient ebenfalls die Busspur als Tramtrasse. In der Pfingstweidstrasse wird die Tramlinie über die Hardbrücke mit der Linie Zürich-West verbunden.

Die zuständigen kantonalen Behörden und die SBB unterstützen das Projekt. Ende 2009 begannen die Arbeiten für das Vorprojekt. Ziel ist, das Projekt Ende 2011 dem Bund zur Genehmigung einzureichen und die erforderlichen Kredite bei Stadt und Kanton einzuholen, damit es 2015 zur Ausführung bereit ist.

Die Volksinitiative «Rosengarten-Tram» verlangte 2008 die Ausarbeitung eines Projektierungskredits für eine neue Tramlinie durch die Rosengartenstrasse an den Bucheggplatz. Für den motorisierten Individualverkehr in der Rosengartenstrasse sieht die Initiative keine Ersatzmassnahmen vor. In einer Studie prüften Tiefbauamt und VBZ 2009 die Machbarkeit des gewünschten Projekts. So ist ein Tram in der Rosengartenstrasse technisch machbar, die grosse Steigung kann bewältigt werden. Das Tram müsste aber zwingend mit einem Eigenstrasse in Mittellage projektiert werden. Für den motorisierten Individualverkehr blieben dann nur zwei Fahrspuren übrig. Im Bereich der Haltestelle Rosengarten wären Fussgängerstreifen als Zugang zur Haltestelle zwingend nötig. Die damit einhergehende Reduktion der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr würde zu deutlichem Mehrverkehr auf verschiedenen andern Stadtstrassen führen. Und auch auf der Rosengartenstrasse selbst wäre immer noch so viel Verkehr vorhanden, dass nicht von einer Aufwertung gesprochen werden könnte. Der Stadtrat lehnte die Initiative deshalb ab und unterbreitete dem Gemeinderat einen Gegenvorschlag. Dieser sieht einen Projektierungskredit für das «Rosengarten-Tram» vor, verlangt gleichzeitig aber auch eine Studie über die teilweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Perimeter der geplanten Tramlinie.

Escher-Wyss-Platz

Die Bedeutung des Escher-Wyss-Platzes als Verkehrsknotenpunkt von Zürich-West wird in den nächsten Jahren weiter steigen. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Tramlinie Zürich-West und der Sanierung der Hardbrücke wird der Platz neu gestaltet. Die autofreie Fläche wird dabei verdoppelt werden. Blickfang soll das «Nagelhaus» werden, ein Neubau mit Kiosk und Restaurant unter der Hardbrücke. Der Stadtrat hat beim Gemeinderat dafür einen Kredit von 5,9 Mio. Franken beantragt. Das Projekt «Nagelhaus» ging aus einem international ausgeschriebenen Kunst-Studienauftrag als Siegerprojekt hervor. Ausgangspunkt war ein Motiv, das als Pressefoto um die Welt ging: das Nagelhaus im chinesischen Chongqing, dessen Besitzer sich jahrelang gegen dessen Abriss wehrten. Zuletzt stand es als einziges Überbleibsel der alten Stadt in einer riesigen Baugrube.

Meierhofplatz und Frankental

Die Limmattalstrasse ist eine regional klassierte Route, welche die Zürcher City via Wipkingerplatz und Höngg mit dem rechtsufrigen Limmattal direkt verbindet. Das Verkehrsauf-

kommen erreicht im Schnitt rund 10 000 Fahrzeuge pro Tag. In den Spitzenstunden kommt es regelmässig zu Verkehrsüberlastungen am Meierhofplatz, die auch den öffentlichen und den Langsamverkehr behindern. Im Rahmen der 2010 bis 2012 anstehenden Gleiserneuerungs- und Belagsarbeiten in der Limmattalstrasse zwischen Meierhofplatz und Tramendstation Frankental soll ein ganzheitliches Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden. So soll der Meierhofplatz als fussgängerfreundliches Quartierzentrum aufgewertet werden. Der Strassenraum soll für den Fussverkehr attraktiver und sicherer werden. Auch die Tramendstation Frankental soll eine Aufwertung erfahren. Die Tramhaltestellen werden behindertengerecht umgebaut. Die Veloverbindungen entlang der Limmattalstrasse, die Teil der regionalen Radroute sind, sollen sicherer werden.

Schmiede Wiedikon

Die Birmensdorferstrasse soll quartierfreundlicher werden. Als ersten Schritt in diese Richtung will die Stadt die Schmiede Wiedikon aufwerten. Der Platz soll zu einem fussgängerfreundlichen Begegnungszentrum werden. Um dies zu erreichen, soll der Autoverkehr in Zukunft nicht mehr durch die Schmiede stadtauswärts fahren, sondern via Zurlinden- und Zweierstrasse Richtung Birmensdorferstrasse geführt werden. Die Schmiede erhält dadurch ein sichereres und behindertengerechtes ÖV-Trasse und wird zu einem attraktiven Aussenraum. Gegen das Vorhaben ist das Behördenreferendum ergriffen worden. Die Volksabstimmung soll im Juni 2010 stattfinden.

Langfachweg

Der Limmatraum im Westen Zürichs ist für die städtische Bevölkerung eine wichtige Naherholungszone. Um diesen Raum besser zu erschliessen, sollen bestehende Fuss- und Velowegverbindungen ausgebaut oder neu geschaffen werden. Grundlage dafür bildet das Landschaftsentwicklungskonzept «Limmatraum». Als ein Teilprojekt unmittelbar an der Stadtgrenze zu Oberengstringen sollen der Langfachweg und der Verbindungsweg zur Brücke über die Limmat zum Fischerweg sowie die Brücke selbst auf 3,5 m verbreitert werden, damit sie auch als Veloverbindungen genutzt werden können. Heute sind nur Fussgängerinnen und Fussgänger zugelassen. Im kommunalen Richtplan ist diese Verbindung als Fuss- und Veloroute eingetragen. Das Landschaftsentwicklungskonzept «Limmatraum» hat diese Massnahme als dringlich eingestuft. Ende 2009 wurde die Vorstudie fertiggestellt, die Realisierung ist für 2013 geplant.

Tobelhofstrasse

Eine weitere Lücke im kantonalen Veloroutennetz soll zwischen der Dreiwiesenstrasse in Zürich-Fluntern und der Stadtgrenze zu Gockhausen geschlossen werden. Die Tobelhofstrasse führt durch Waldgebiet, ist kurvig und weist Gefälle auf. Für Velofahrende kann diese Situation heikel werden. In einer Vorstudie wurden verschiedene Varianten für die Veloverbindung über den Zürichberg geprüft. Die beste Variante sieht im westlichen Abschnitt die Nutzung und situative Anpassung des bestehenden Fusswegs vor, im östlichen Abschnitt soll neben der Tobelhofstrasse ein neuer Weg erstellt werden.

Uetlibergstrasse

Im kommunalen Richtplan eingetragen ist auch die Veloroute entlang der Uetlibergstrasse. In einer Vorstudie wurde die

Umsetzung der Route zwischen Manesseplatz und Giesshübelstrasse geprüft. Heute befahren pro Tag gut 14 000 Fahrzeuge diesen Strassenabschnitt. Dies soll auch in Zukunft möglich sein. Zudem soll die Veloverbindung so in den Strassenraum eingefügt werden, dass die Tramlinie 5 Richtung Bahnhof Binz verlängert werden könnte. Beim Quartierzentrum Binz soll den Fussgängerinnen und Fussgängern künftig mehr Raum zur Verfügung stehen. Als beste Variante hat sich eine Lösung mit separaten Velostreifen entlang der Uetlibergstrasse herauskristallisiert.

Einhausung Autobahn Schwamendingen

Der Bund ist seit dem 1. Januar 2008 Eigentümer der Nationalstrassen und finanziert diese zu 100%. Damit trägt er die volle Verantwortung für Bau, Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Autobahnen. Bauherr ist das Bundesamt für Strassen (Astra). Für die Projektierung der Einhausung war bis Ende 2009 der Kanton Zürich zuständig; ab 1. Januar 2010 hat der Bund die Leitung des Projektes. Die Stadt und der Kanton Zürich bleiben aber weiterhin in der Projektsteuerung und der Projektleitung vertreten. Die Aufgaben der Stadt sind die städtebauliche und gestalterische Begleitung des Projektes und die Überwachung der durch sie bestellten und finanzierten Projektteile. Dies sind die Aufweitung der Unterführung Saatlenstrasse, die Erschliessungen der Räume entlang und auf dem Einhausungsbauwerk sowie die Gestaltung des Hochparks. Grundeigentümer und Quartierbevölkerung sind in die Planung einbezogen.

Das ursprüngliche Projekt, dem die Zürcher Bevölkerung im September 2006 zustimmte, sah die Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen Schöneichtunnel und der Verzweigung Aubrugg vor. Seither haben die Verantwortlichen kontinuierlich am Projekt der Einhausung gearbeitet. Die Komplexität des Projekts und neue Erkenntnisse machten diverse Anpassungen am ursprünglich präsentierten Projekt nötig. So wird nur im südwestlichen Teil eine Anschüttung an die Wände des Baus möglich sein. Auf den meisten Grundstücken kann jedoch mit einem geeigneten Bebauungskonzept auf die Einhausung reagiert werden. So können neue Wohnbauten in grösserem Abstand zur Mauer erstellt werden. Durch den gewonnenen Zwischenraum soll ein Weg führen, der einerseits dem Unterhalt und dem Zugang zu den Werkleitungen dient, andererseits erlaubt, die Überdeckung noch besser zugänglich zu machen. Ausserdem kann die Tramhaltestelle Schörlistrasse besser erreicht werden. Die Autobahneinfahrt Aubrugg muss aus Sicherheitsgründen geschlossen werden.

Gleichzeitig mit dem Bau der Einhausung wird nun auch der Schöneichtunnel saniert. Im Vordergrund stehen betriebs- und sicherheitstechnische Anpassungen. Durch den nahtlosen Anschluss der Einhausung an den bestehenden Schöneichtunnel wird der gesamte Tunnel länger – um insgesamt 1,7 km. Um die Belastung des Quartiers durch die Tunnelabluft zu senken, wird die halboffene Tunneldecke beim Waldgarten geschlossen und beim Portal Tiergarten ein Entlüftungskamin gebaut.

In der Kreditvorlage aus dem Jahr 2006 waren die Kosten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen auf 206 Mio. Franken veranschlagt worden. 2008 wurden die Kosten der Einhausung teuerungsbereinigt auf 280 Mio. Franken

veranschlagt. Der Kostenvoranschlag inklusive Sanierung Schöneichtunnel wird im Frühjahr 2010 vorliegen. Die Planauflage soll im Sommer 2010 erfolgen, Baubeginn wird frühestens 2013 sein.

4.1.4 Wichtige Projekte in Realisierung

Tram Zürich-West

Zürich-West ist das grösste Entwicklungsgebiet Zürichs. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot soll sicherstellen, dass die prognostizierten zusätzlichen Verkehrsströme quartier- und umweltverträglich abgewickelt werden können. Eine neue, gut drei Kilometer lange Tramstrecke mit sieben Haltestellen wird das Gebiet zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten Nord erschliessen. Die Pfingstweidstrasse als künftige Lebensader des Quartiers wird zu einer übersichtlichen Strasse umgestaltet, mit je zwei Fahrspuren pro Richtung sowie kombinierten Velo- und Fusswegen beidseits der Strasse.

Der Bau der Tramlinie Zürich-West und der Umbau der Pfingstweidstrasse begannen im Herbst 2008 und dauern noch bis Ende 2011. Bis Mai 2010 werden auf der gesamten Strecke vom Escher-Wyss-Platz bis zum Hardhof die Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten realisiert. Anschliessend werden die Gleise verlegt und die Fahrleitungen erstellt. Einzelne Strassenabschnitte konnten Ende November 2009 bereits wieder dem Individualverkehr übergeben werden.

Hardbrücke

Im Mai 2009 begann die umfassende Sanierung der Hardbrücke, die nach 36 Betriebsjahren in schlechtem Zustand war und auch nicht mehr den heutigen Sicherheitsnormen entsprach. Als erstes wurden die Pfeiler und Lager der Brücke instand gesetzt sowie die Fahrbahnplatten verstärkt. Im August startete dann die Hauptbauphase. Seit Anfang Oktober wird auf der westlichen Brückenhälfte gebaut, der Verkehr wird auf der östlichen Brückenhälfte je einspurig geführt. Diese Bausituation wird rund ein Jahr andauern. Anschliessend wird ebenfalls während eines Jahres auf der Osthälfte der Brücke gearbeitet und der Verkehr auf der Westhälfte geführt. Die Bauarbeiten schreiten planmässig voran, die Verkehrssituation hat sich wie prognostiziert nach wenigen Tagen eingependelt. Ende November 2011 wird die Hardbrücke wieder



Hardbrücke: Sanierung im vollen Gange. (Bild: TAZ)

voll befahrbar sein, mit Velo- und Fusswegen auf beiden Seiten sowie teilweise eigener Busspur.

Die Sanierung der Hardbrücke ist eng auf den Bau des Trams Zürich-West und die Umgestaltung der Pfingstweidstrasse sowie die Realisierung der flankierenden Massnahmen abgestimmt. Ursprünglich war die Sanierung für den Zeitraum 2007 bis 2009 angesetzt. Ein Stimmrechtsrekurs, den das Bundesgericht 2008 abwies, verzögerte jedoch den Baubeginn, sodass erst 2009 damit begonnen werden konnte. Um die drei Grosseprojekte im Westen Zürichs, die nun alle gleichzeitig realisiert werden mussten, optimal aufeinander abzustimmen, wurde die Bauzeit für die Brückensanierung um ein halbes Jahr verkürzt. Die Verzögerung des Baubeginns durch den Rekurs führte zu Mehrkosten von 10 Mio. Franken. Dies erforderte eine Krediterhöhung auf insgesamt 100 Mio. Franken.

Flankierende Massnahmen entlang Westtangente

Am 4. Mai 2009 wurde die Westumfahrung Zürichs über die N4/N20 eröffnet. Dank dieser Verbindung können seither der Transit- und Schwerverkehr die Stadt umfahren. Der Verkehr auf der Achse zwischen linkem Zürichseeufer und Limmattal durch die Stadt Zürich reduziert sich dadurch um gesamthaft etwa 30%. Um diese Entlastung nachhaltig abzusichern und den Verkehr auf den bestehenden städtischen Achsen zu kanalisieren, wurde gleichzeitig mit der Realisierung von flankierenden Massnahmen begonnen. Bisherige innerstädtische Transitstrassen wie Bullinger-, Sihlfeld-, und Weststrasse werden zurückgebaut. Der Zugangsverkehr wird zusätzlich mit Ampelanlagen bewirtschaftet. Diese verkehrsberuhigenden Massnahmen ermöglichen eine umfassende Aufwertung bisher stark belasteter Quartiere wie Wiedikon und Aussersihl.

Als Erstes wurden die Bauarbeiten auf der Achse Seebahn-/Schimmelstrasse in Angriff genommen. Ab August 2010 wird diese neue innerstädtische Hauptverbindung mit Gegenverkehr funktionieren. Durch eine Einsprache beim Bundesgericht kann allerdings die Eckliegenschaft Seebahn-/Hohlstrasse nicht rechtzeitig abgebrochen werden, sodass im Sommer 2010 eine provisorische Verkehrsführung um diese Liegenschaft eingerichtet werden muss. Sobald das Gegenverkehrsregime auf der Seebahn- und der Schimmelstrasse eingeführt ist, kann mit den Bauarbeiten in West-, Sihlfeld-, Herdern- und Hardstrasse begonnen werden. Die flankierenden Massnahmen entlang der ehemaligen Westtangente durch Wiedikon und Aussersihl werden Ende 2011 fertiggestellt sein. Dies bedeutet, dass Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse ab 2012 als Quartierstrassen mit Gegenverkehr gestaltet sein werden.

Im November 2009 haben im Rahmen der flankierenden Massnahmen auch die Arbeiten an der Birmensdorferstrasse zwischen Waldegg und Triemli begonnen. Dieses Projekt dauert voraussichtlich bis Mai 2011. Ziel ist, die Einfallsachse über die Waldegg zu entlasten. Im Abschnitt zwischen Waldegg und Triemli erhält diese je eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und eine separate Busspur sowie einen Velostreifen pro Richtung.

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.

Stadelhoferplatz

Nach dem Sechseläuten 2009 begannen die Bauarbeiten an der Theaterstrasse und am Stadelhoferplatz, einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in Zürich. Nach den Vorbereitungsarbeiten wurde während der Sommerferien intensiv gebaut. Für den spektakulären Gleisabbruch am Wochenende vom 11./12. Juli waren 300 Arbeiter und Dutzende von Maschinen im Einsatz. In nur fünf Wochen legten Tiefbauamt und VBZ 1800 m neue Tramgleise mit einer separaten Schleife für die Forchbahn sowie 18 Weichen, ebenso wurden die Werkleitungen erneuert. Mitte September – einen Monat früher als geplant – konnte die Neugestaltung des Stadelhoferplatzes abgeschlossen werden.



Stadelhoferplatz: Gleiseinbau. (Bild: Karin Hofer)

Mit der Neugestaltung hat sich die Verkehrssituation des Platzes markant verbessert. Dank eines zweiten Gleisbogens behindern sich Tram und Forchbahn nicht mehr. Die neuen Gleisschlaufen ermöglichen bei Bedarf auch ein effizientes und flexibles Wenden von Tramzügen. Die erhöhten Haltekannten und neuen Wartehallen verbessern den Komfort der Fahrgäste. Die Veloparkierung ist besser von der Platznutzung getrennt. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist vollumfänglich wiederhergestellt, die Velozufahrt und das Halterungssystem wurden verbessert. Der Platz ist wegen der Verschiebung der Wendeschleife der Forchbahn in Richtung See etwas grösser geworden. Die Hecken des kleinen Parks wurden ersetzt und der Kiesbelag erneuert. Der Platz und der historische Springbrunnen erstrahlen im Licht des «Plan Lumière».

Zeltweg

Am Zeltweg und in der Merkurstrasse mussten die Kanalisation und der Strassenoberbau erneuert werden. Zudem war am Zeltweg die Wasserleitung zu ersetzen. Die gesamten Bauarbeiten dauerten ein knappes Jahr, von Oktober 2008 bis September 2009. Um den Verkehr möglichst wenig zu behindern, wurden die Arbeiten am Zeltweg vor allem unterirdisch ausgeführt. Die unterirdische Variante ist zwar mit erheblichen Mehrkosten verbunden, doch nur so war es möglich, am Zeltweg den motorisierten Individualverkehr wenigstens in einer Richtung und den Bus im Gegenverkehr aufrechtzuerhalten. Unterirdische Arbeiten sind allerdings kaum sichtbar. Die Strassen sind zwar aufgerissen, doch man sieht keine Bauarbeiter. So entsteht häufig der irreführende Eindruck, dass bei einer Baustelle nicht gearbeitet werde. Entsprechende Vorwürfe wurden auch bei der Baustelle Zeltweg laut, obwohl unterirdisch intensiv gearbeitet wurde. Die Bauarbeiten konn-

ten dank der unterirdischen Bauweise und des guten Wetters sogar einen Monat früher als geplant abgeschlossen werden.

Tramendstation Wollishofen

Die Hauptarbeiten für die Umgestaltung der Tramendstation Wollishofen erfolgten bereits 2008. Im Frühling 2009 erhielt die neu als Platz gestaltete Endstation des 7er-Trams mit dem Setzen der Bäume den letzten Schliff. Anfang April 2009 wurde der noch namenlose Platz festlich eingeweiht. 800 Personen nahmen am Einweihungsfest, das der Quartieranzeiger und die Stadt gemeinsam organisierten, teil. Vor dem Umbau war die Tramendstation ein unklar definierter Raum aus Haltestelle, Grünanlage und Taxiparkplatz. Die Neugestaltung machte den Raum zu einem offenen Treffpunkt für alle, mit einem grossen trapezförmigen Platz in der Mitte der verlängerten Tramwendeschleife. Zahlreiche Bänke und die neu platzierte Brunnenskulptur von Armin Wanger schmückten den Kiesplatz. Die Tramendstation selbst wurde mit einer hohen Haltekante behindertengerecht gestaltet.



Die als Platz gestaltete Tramendstation Wollishofen. (Bild: Beat Bühler)

ÖV-Plattform Stettbach

Beim SBB-Bahnhof Stettbach endet künftig die von Dübendorf kommende Glattalbahn. Im grenznahen Raum auf Stadtgebiet Dübendorf entwickelt sich das Quartier Hochbord zu einem bedeutenden Zentrumsgebiet. Die SBB rechnen damit, dass in Zukunft pro Jahr über 8 Mio. Reisende Stettbach frequentieren werden. Stettbach wird dadurch einer der 15 grössten Bahnhöfe der Schweiz. Die bestehende VBZ-Endschleife soll deshalb an die kommenden Anforderungen angepasst und städtebaulich aufgewertet werden. Die neu konzipierte Anlage erweitert das Angebot an Haltestellen von Bus, Tram und Stadtbahn. Die Umsteigebeziehungen sollen verbessert werden. Vorgesehen sind auch zusätzliche Abstellplätze für Zweiräder und Autos. Das Konzept erlaubt auch eine spätere Integration der Option Seilbahn zum Zoo. Eine architektonisch ansprechende Gestaltung rundet das Umbauvorhaben ab.

Nachdem das Parlament von Dübendorf Anfang 2009 eine Kostenbeteiligung abgelehnt hatte, wurde das Projekt überarbeitet. Dieses reduzierte Projekt fand im März die Zustimmung des Dübendorfer Parlaments. Im Mai hiess auch die Dübendorfer Bevölkerung den Kredit gut. Die Bauarbeiten begannen Mitte 2009. Die neue ÖV-Drehscheibe wird Ende 2010 fertiggestellt sein.



Lettenviadukt: Visualisierung des Rad- und Fusswegs. (Bild: TAZ)

Rad- und Fussweg Lettenviadukt

Seit 1998 steht ein Teil des ehemaligen Eisenbahnviadukts vom Lettenareal bis zur Limmatstrasse dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung. Seit der Eröffnung ist die Anlage auch eine Erholungszone. Auch Reptilien benutzen den Viadukt rege, um zwischen Gleisfeld und Lettenareal hin und her zu wandern.

2003 wurde der begehbare und befahrbare Teil des Viadukts bis zur Josefstrasse verlängert; allerdings war der Fuss- und Veloweg auf diesem Abschnitt nur provisorisch eingerichtet. Zwischen Frühling 2008 und Ende Juli 2009 wurde diese Verbindung auf dem Viadukt nun definitiv gestaltet. Die Oberfläche des Weges zwischen Limmat- und Josefstrasse besteht aus einem drei Meter breiten Betonplattenbelag mit beidseits offenen Schotterstreifen. Damit ist der Weg abgedichtet, die darunter liegenden Bögen sind vor Feuchtigkeit besser geschützt. Zudem wurde das Geländer auf 1,3 m erhöht. Eine weitere Verlängerung des Viaduktwegs von der Josefswiese bis zur Geroldstrasse ist noch im Bau und wird voraussichtlich 2010 fertiggestellt. Die Fertigstellung dieses letzten Teils des Fuss- und Radwegs auf dem Lettenviadukt hängt vom Umbau der Viaduktbögen ab. An der Geroldstrasse werden eine befahrbare Treppe sowie ein Lift errichtet.

4.5.5 Spezifische Kennzahlen 2006–2009

	2006	2007	2008	2009
Projekte				
(inkl. Kanalbauten ERZ)	443	544	565	580
– davon in Realisierung	134	182	161	171
– davon in Projektierung	115	233	215	225
– davon in Planung	194	129	189	184
Anzahl Mitarbeitende	304	309	305	318
– davon Lernende	16	19	17	17
– davon Praktikanten	1	1	1	1
Investitionen				
(exkl. ERZ, VBZ, WWZ, ewz usw.)				
– Ausgaben, in Mio. Fr.	42.4	60.9	47.3	83.5
– Einnahmen, in Mio. Fr.	12.1	17.2	8.2	21.4

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2009)

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 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, welche den privaten Autoverkehr entlang des innerstädtischen Seebeckens im Raum Utoquai / Frascati bis Alfred Escher-Strasse / Tunnelstrasse unter dem Boden und unter dem Wasser führt.»

VI 2008/000324 2010/000030	08.10.2008 12.11.2008	Initiativkomitee «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs 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 den ÖV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der 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 des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs 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 2009)

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

MOT = Motion (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

POS = Postulat (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

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 Winterthurerstrasse in Schwamendingen durch Signalisationsmassnahmen die Sicherheit der Radfahrer erhöht werden kann.

Die beiden Strassen sind mit Fahrbahnbreiten zwischen 7,00 und 7,50 m zu schmal für die Markierung von Radstreifen. Sichere Velomassnahmen bedingen eine umfassende Umgestaltung des Strassenraumes. Momentan sind keine Werkleitungs- oder Strassenprojekte geplant, in deren Rahmen solche realisiert werden könnten.

Da die Dübendorferstrasse zu den prioritären Velo-Haupttrouten zählt, wird zurzeit im Rahmen einer Studie geprüft, wie geeignete Velomassnahmen umgesetzt werden könnten. Falls eine Lösung mit vertretbarem Aufwand realisierbar scheint, würde ein Bauprojekt ausgelöst werden.

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 Veloweg ab Kreuzung Agnes Robmann-/Borweg gesichert, welche senkrecht zur Räfelstrasse einmünden soll. Die Baubewilligung ist aber ungenutzt verfallen.

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, welches folgende Punkte umfasst:

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

Die Eröffnung der Westumfahrung von Zürich N4/N20 erfolgte am 4. Mai 2009. Als flankierende Massnahmen sind vorgesehen: ampelgesteuerte Zufahrtsdosierung beim Autobahnanschluss Wollishofen (Baubeginn Sommer 2010) und Aufwertung Quartierzentrum Morgental (Baubeginn voraussichtlich 2012). Die Aufwertung des Morgentals wurde in Zusammenarbeit mit Quartiervertretenden erarbeitet.

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 dem 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 vertragen.

Einem Quartierwunsch entsprechend wird eine Studie zur gestalterischen Aufwertung des Röschibachplatzes ausgearbeitet. Mit Resultaten darf 2011 gerechnet werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 dem westlichen Teil der Nordstrasse eine Fussgängerüberführung über die Rosengartenstrasse errichtet werden kann.

Eine Fussgängerüberführung (z. B. auf Höhe Nordstrasse) ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich, die Höhen, die überwunden werden müssten, verunmöglichen vernünftige Anschlüsse auf Strassenebene. Das Tiefbauamt hat ein Projekt für ampelgesteuerte Fussgängerübergänge erarbeitet. Die Zustimmung des Kantons zu dieser Lösung steht noch aus.

MOT 1997/001539 1997/000180	07.04.1997 12.03.1997	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 Vorgaben der Motion sind im Entwicklungsrichtplan für den Bahnhof Oerlikon als Schlüsselprojekte berücksichtigt worden. In der Planung und Realisierung hängen die Schlüsselprojekte eng zusammen. Insbesondere die sich heute in Planung befindlichen Schlüsselprojekte können nur in Abstimmung mit dem geplanten Bahnhofsausbau der SBB (Gleise 7 und 8) realisiert werden. Die Erarbeitung der Vorlagen innerhalb der durch den Gemeinderat gesetzten Frist war daher nicht möglich. Die Kreditvorlagen werden zeitlich abgestimmt auf die Planung und das Terminprogramm der SBB erarbeitet. Verschiedene Vorgaben aus der Motion konnten trotzdem bereits erfüllt werden. Das Zentrum Oerlikon konnte im Jahr 2003 und der Marktplatz im Jahr 2006/2007 neu gestaltet und aufgewertet werden. Die verbesserte Anbindung des neuen Stadtquartiers (Neu-Oerlikon) mit dem nördlich gelegenen Gebiet (Gugel/Anwandel) ist mit dem Bau der SBB-Unterführung erfüllt worden. Mit dem Volksentscheid vom 27. September 2009 wurde der Baukredit für die Quartierverbindung zwischen dem Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon bewilligt. Weitere Kreditvorlagen für die Quartieranbindung Ost, den Oerliker Bahnhofplatz Süd und den Max-Frisch-Platz folgen im Laufe des Jahres 2010.

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 des Tiefbauamts für eine Neugestaltung der Strassenräume am Kreuzplatz beinhaltet eine Neuführung der Querverbindungen für zu Fuss Gehende, neue Velospuren und eine teilweise neue Führung des motorisierten Verkehrs. Damit soll den Mängeln begegnet werden, die heute infolge der komplexen Nutzung und des dichten Verkehrs am Kreuzplatz bestehen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung liegt im Wesentlichen vor und soll vom Stadtrat 2010 genehmigt werden. Anschliessend muss das Projekt nach §16 Strassengesetz aufgelegt 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 A1

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 Fahrrichtungen ebenfalls auf 60 km/h zu beschränken als unterstützende und vorgezogene Massnahme im Hinblick auf die geplanten Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände).

Das Projekt Lärmschutz Grünau wird seit August 2008 vom Bundesamt für Strassen ASTRA geführt, das seit Anfang 2008 für die Autobahnen allein zuständig ist. Die städtischen Forderungen, die einer Abklassierung gleichkommen (Temporeduktion, Umgestaltung mit Bäumen, schmale Fahrbahnen, keine Leitplanken, kein Autobahncharakter), wurden vom ASTRA aufgenommen und planerisch umgesetzt. Die öffentliche Planaufgabe findet Anfang 2010 statt. Der Umbau wird auf 2012 angestrebt.

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-, Kanzei-, Hohl-, Diener- und Militärstrasse an.

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. Das Vorhaben wird gemeinsam mit der Sanierung des Amtshauses Helvetiaplatz geplant, projektiert und umgesetzt. Die Termine sind noch nicht bekannt.

Gegen das Projekt Feld- und Schöneggstrasse sowie gegen die verkehrsarme Langstrasse sind Einsprachen eingegangen. Die Umsetzung dieser Projekte verzögert sich entsprechend.

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. 2010 muss das Bundesamt für Verkehr unter dem Titel Bahn 2030 einen Projektplan, der u.a. auch die Lösung der Engpässe auf den Achsen Luzern–Zug–Zürich und St.Gallen–Winterthur–Zürich enthält, vorlegen (Priorität, Finanzierung). Die Stadt Zürich nimmt in der 2008 gegründeten «Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» Einfluss. Mit Stadt und Kanton Schaffhausen sowie dem Bundesamt für Verkehr unterstützt sie die ARGE Gäubahn beim Projekt Streckenerüchtigung Singen–Stuttgart.

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.

Binz: Eine 2008 erarbeitete Verkehrsstudie mit den darin empfohlenen Massnahmen bildet die Grundlage für die weiteren Planungen in diesem Gebiet. Flurstrasse/Zollfreilager: Das Zollfreilager wurde in eine Zentrumszone mit Wohnanteil, hoher Freiflächenziffer und Gestaltungsplanpflicht umgezont. Die Gestaltungsplanpflicht stellt sicher, dass das Gebiet gut erschlossen und städtebaulich sowie architektonisch besonders gut gestaltet wird. Dabei nehmen die sorgfältige Gestaltung der Aussenräume und deren Vernetzung mit der Umgebung einen hohen Stellenwert ein. Im Entwicklungsgebiet Bahnhof Altstetten–Juch finden mit dem Bau der neuen Tramlinie Zürich–West und dem Bau des Vulkanplatzes wichtige Aufwertungen im öffentlichen Raum statt, die auch die Zugänglichkeit des Bahnhofs Altstetten verbessern.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2000/000629 2000/000147	29.03.2000 22.01.2003	Prelicz-Huber Katharina und Spring-Gross Monika Hardturmstrasse, Erstellung von Verbindungswegen und Grünräumen
<p><i>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.</i></p> <p>Ein entsprechendes Projekt ist in Erarbeitung. Wegen Koordination mit andern Bauvorhaben (Tram Zürich West / Umbau Pfingstweidstrasse, geplante Tramgleiserneuerung in der Hardturmstrasse) ist eine Umgestaltung der Hardturmstrasse frühestens ab 2012 möglich.</p>		
POS 2000/002336 2000/000590	06.12.2000 26.03.2003	Schilter Armin und Casparis Jürg Sihltiefstrasse, beschleunigte Realisierung des Tunnels
<p><i>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.</i></p> <p>Im kantonalen Verkehrsrichtplan ist der Stadttunnel enthalten. Noch ausstehend ist der Netzbeschluss des Bundesdepartements zum nationalen Autobahnnetz.</p>		
POS 2001/001272 2001/000340	20.06.2001 14.01.2004	Zimmermann Markus und 4 Mitunterzeichnende Limmatuferzone in Wipkingen, Aufwertung
<p><i>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 Höneggerstrasse sowie der Wipkingerplatz.</i></p> <p>Der Bau der Höneggerstrasse zwischen Dammstrasse und Rosengartenstrasse musste wegen der Verkehrsbelastung während der Sanierung der Hardbrücke zurückgestellt werden. Gegenwärtig befasst sich eine Studie mit der Aufwertung des Wipkingerplatzes. Erst Resultate dürfen 2010 erwartet werden.</p>		
POS 2001/002193 2001/000577	14.11.2001 23.10.2002	Schmid Roland und Rosenheim Monjek Manesseplatz, verkehrstechnische Verbesserung
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Manesseplatz im Kreis 3 verkehrstechnisch verbessert werden kann. Insbesondere ist zu prüfen, ob</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– eine Verflüssigung des Durchgangsverkehrs durch Entflechtung und Vereinfachung der Verkehrsströme erreicht werden kann</i> <i>– die Bushaltestelle auf der allgemeinen Fahrspur versetzt werden kann, um Rückstau in der Steinstrasse zu vermeiden</i> <i>– mittels Kanalisierung der Verkehrsströme in der Steinstrasse und in der Zurlindenstrasse die Entlastung der übrigen Quartierstrassen und insbesondere der Austrasse erreicht werden kann</i> <p>Das Tiefbauamt hatte eine Studie zur Verkehrsoptimierung des Manesseplatzes erarbeitet. Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden im Jahr 2005 anhand einer Versuchsanordnung vor Ort überprüft. In diese Untersuchung wurde die Austrasse einbezogen. Die Austrasse soll mit den erprobten Massnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Resultate des Feldversuchs und der Lösungsansatz für die Anpassung des Verkehrsknotens wurden mit dem Kanton besprochen. Definitiv umgesetzt werden sollen die Massnahmen gleichzeitig mit dem Strassenbauprojekt Manessestrasse im Jahr 2012.</p>		
POS 2001/002244 2001/000587	21.11.2001 21.01.2004	Virag Jansen Eva, Uetlibergtunnel, flankierende Verkehrsmassnahmen
<p><i>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.</i></p> <p>Die Eröffnung der Westumfahrung von erfolgte am 4. Mai 2009. Dies war zugleich der Baubeginn für die flankierenden Massnahmen mit gemeinsamer Projektleitung Kanton/Stadt. Die Umsetzung der weitergehenden Massnahmen im Kreis 2 (Aufwertung des Quartierzentrums Morgental) ist für 2012 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.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 (SBV) Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahnstation als zentrales Element der Entwicklung von Zürich West gesehen. Bei der Umsetzung der SBV 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 etc.). Mit der Sanierung der Hardbrücke werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld attraktiver gemacht. Mit dem geplanten Tram Hardbrücke werden zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Geroldareal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof attraktiver an dieses private Areal anzubinden.

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.

Die geplante Europa-Allee im Stadtraum HB wird für den Veloverkehr geöffnet sein. Entlang der Lagerstrasse wird ein Radweg zwischen Langstrasse und Gessnerbrücke realisiert.

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.

Entsorgung und Recycling Zürich beabsichtigt die Einführung einer Grüngutabfuhr (Gartenabraum und Küchenabfälle) mit Behandlung in einem Vergärwerk. Die Strategie ist aber noch nicht beschlossen, diverse Vorabklärungen sind noch notwendig. Eine entsprechende Weisung kann 2010 erwartet werden.

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.

Reisezeitverkürzungen von und nach Zürich sind auf Schweizer Gebiet mit der Realisierung von Eisenbahn-Grossprojekten verknüpft. Die Stadt Zürich setzt sich in der 2008 gegründeten «Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» beim Bund für eine Engpassbeseitigung auf den Achsen Zürich–Zug–Luzern sowie Zürich–Winterthur–St.Gallen ein. Zu diesen und anderen Projekten muss der Bundesrat im Auftrag des Parlaments noch im Jahre 2010 eine Vorlage (Priorität, Finanzierung) unter dem Titel «Bahn 2030» erarbeiten.

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 Wegverbindung vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Planung am Central wird geprüft werden, ob die Fusswegverbindung machbar ist.

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

Im Berichtsjahr wurden nochmals mehrere Varianten einer neuen Verkehrsführung überprüft, darunter die sogenannte «Halbinsellösung». Anfang 2010 sollen die erarbeiteten Varianten in einem Dialogprozess der Begleitgruppe vorgestellt werden.

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.

Über den Münsterhof führt eine regionale Veloroute. Nach der Verlegung der Parkplätze ist eine Signalisation als Fussgängerzone vorgesehen, in der Veloverkehr zwar zugelassen ist, die Fussgängerinnen und Fussgänger aber vortrittsberechtigt sind.

Im Zuge der Neugestaltung des Theater- und Opernhausplatzes soll eine Verbindung von den Quaianlagen zum Stadelhoferplatz (kommunale Veloroute) angeboten werden. Im Strassenprojekt wird zudem entlang der Schoeckstrasse eine Veloverbindung realisiert werden. Damit können Velofahrende von der Quaibrücke her direkt zur Theaterstrasse fahren. Zudem wird so eine sichere Verbindung von der Quaibrücke 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 Bauprojekt befindet sich in der Ausarbeitung und soll Anfang 2010 öffentlich aufgelegt werden. Die im Postulat genannten Anregungen 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 Herbst 2009 wird das Vorprojekt ausgearbeitet, welches auf der abgeschlossenen Vorstudie aufbaut. Folgende Ziele, die auch für die Weiterentwicklung des Projekts gelten, wurden für die Vorstudie definiert:

- Zurückhaltende gestalterische Eingriffe mit der Zielsetzung «offener aufgewerteter Platz»
- Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs, der Anlieferung und der Sicherheitsfahrzeuge sind in die Gestaltung zu integrieren.
- Extensive Alltagsnutzung hat Vorrang (Fussgängerzone, saisonale Boulevardcafés).
- Atmosphäre: Entwicklung aus dem Bestand (Platz/Fassade)
- Das Lichtkonzept der Vorstudie wurde auf den Plan Lumière abgestimmt.

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

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).

Das vom Gemeinderat 2007 gutgeheissene Konzept floss in ein Verkehrsregime ein, das vom Polizeidepartement ausgeschrieben wurde. Ende 2009 war die Behandlung der eingegangenen Einsprachen noch im Gang.

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.

Die Planung des ursprünglich vorgesehenen «Stadion Zürich» wurde von der Bauherrschaft gestoppt. Aktuell wird ein neues Projekt entwickelt. Funktion und Gestaltung des Areals der Tramwendeschleife beim Stadion Hardturm neben den Bernoulli-Häusern müssen auf das künftige Projekt abgestimmt werden und können deshalb derzeit nicht bearbeitet werden.

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 angemessene 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. Da noch nicht alle Module von SAP umgesetzt sind (insbesondere fehlt ein einheitliches Modul «Abrechnungssystem») kann der gemeinsame Gebührenbezug noch nicht vollzogen werden. Weitere Abklärungen sind nötig.

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

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

Ein entsprechendes Projekt wurde vom Stadtrat im Januar 2009 bewilligt. Aufgrund von Rekursen konnte das Projekt noch nicht umgesetzt werden.

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

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

Im Zusammenhang mit der baldigen Einrichtung eines Busstreifens im Mythenquai wird der Radweg neu entlang der Strasse vor dem Parkplatz Hafen Enge durchgeführt. Damit entfällt die umständliche Holperstrecke über den Parkplatz und die Veloroute findet ihre logische Fortsetzung entlang der Strasse und führt nicht mehr ins Arboretum. Die Realisierung ist für Sommer 2010 geplant.

Im Rahmen der längerfristigen Neugestaltung des Mythenquais sind in beide Fahrrichtungen Radstreifen auf der Fahrbahn geplant respektive eine Führung im Busstreifen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000899 2005/000275	06.07.2005 18.01.2006	Schönbächler Robert und Nielsen Claudia Gleisüberquerung Kanonengasse/Klingenstrasse, Erstellen einer Passerelle
<p><i>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.</i></p> <p>Im Jahr 2010 wird im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens die Gestaltung des Negrelli-Steges ermittelt. Für die Gleisquerung auf der Höhe Eisgasse/Hafnerstrasse wurde im Rahmen des Gestaltungsplans Stadtraum HB und im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Grundes im Stadtraum HB die Möglichkeit der Realisierung eines Fussgängersteges gesichert.</p>		
POS 2005/001290 2005/000426	26.10.2005 09.11.2005	Nagel Ueli und Rosenheim Monjek Allmend Brunau, Zwischenbericht über das Entwicklungs- und Nutzungskonzept
<p><i>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.</i></p> <p>Das Thema Altlasten wurde im verlangten Zwischenbericht vom 14. November 2007 abschliessend beantwortet. Die übrigen Projekte, die in Umsetzung des Entwicklungs- und Nutzungskonzeptes Allmend bearbeitet werden, haben folgenden Stand: Das kantonale Projekt Hochwasserschutz und Sihlrenaturierung bleibt weiterhin zurückgestellt, bis beim kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) der Entscheid zum gesamtstädtischen Hochwasserschutz gefallen ist. Die städtischen Projekte Neugestaltung Allmend I – III, der neue Steg über die Allmend I und die Sihl sowie der Neubau des Kiosks am linken Sihlufer bleiben somit ebenfalls zurückgestellt. Das kantonale Tiefbauamt hat die Allmend I wie geplant im Verlauf des Jahres rekultiviert und durch ökologische Ausgleichsmassnahmen (Auflage im Autobahnprojekt) aufgewertet. Die Allmend I wird der Bevölkerung im Frühling 2010 als eingezäunte hundefreie Zone zur Verfügung stehen. Projekt Freestyleanlage und Bike-Park: Die Umzonung der betroffenen Flächen von der Kantonalen Freihaltezone in die Erholungszone E1 ist rechtskräftig vollzogen. Die Zonenplanänderung wurde am 8. April 2009 durch den Stadtrat in Kraft gesetzt. Das neue Baugesuch für die Freestyleanlage wird nach der Volksabstimmung über die Volksinitiative «Freie Allmend» fertiggestellt. Der Bikepark befindet sich derzeit in der Projektentwicklungsphase.</p>		
POS 2005/001249 2005/000405	05.10.2005 02.11.2005	Stucker Rolf und Tuena Mauro Hallenstadion, Standort für die Skulptur eines Eishockeyspielers
<p><i>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.</i></p> <p>Nach wie vor steht als neuer Standort der Skulptur die neue Trainingshalle Heerenschürli im Vordergrund. Einstweilen kann die Skulptur aber bleiben, wo sie ist.</p>		
POS 2006/000031 2005/000552	21.12.2005 14.05.2008	Piller Bernhard und Robert Schönbächler Velowegverbindungen, Verbesserung
<p><i>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.</i></p>		
POS 2008/000528 2008/000216	11.01.2006 14.05.2008	Nagel Ueli und Leupi Daniel Utoquai, Befreiung vom motorisierten Verkehr und Umgestaltung
<p><i>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 ZV-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.</i></p>		

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 Einkaufs-Verkehr
- Ziel-/Quellorte und Wunschl原因en des Veloverkehrs und die Potenziale 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 etc.) 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 miteinbezogen werden, die sich beispielsweise für Sportzwecke – z. B. für eine Boulderwand (Trainingstrecke fürs Sportklettern) eignen könnten. Dabei sollen die Bedürfnisse im Quartier erhoben und in eine kooperative Planung mit den Betroffenen einbezogen werden.

Im Rahmen der Projektentwicklung der Einhausung der N 1.4.4 in Schwamendingen ist vorgesehen, die Bevölkerung in die Gestaltung des Deckels und der Wände einzubeziehen. Dieses kooperative Verfahren erfolgt dem Projektstand entsprechend in zwei Phasen: Nach der Planaufgabe des Basisprojektes, welche Mitte 2010 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. Hernach wird das Feedback der betroffenen Bevölkerung eingeholt und das Gestaltungsprojekt entsprechend optimiert. Das Projekt für die Kreditvorlage, das einstweilen nur eine Basisbegrünung und eine minimale Oberflächengestaltung vorsieht, enthält die Option der Nachrüstung und Ergänzung aufgrund von nicht voraussehbaren Quartierbedürfnissen und Nutzungsansprüchen.

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, welche dem Bedürfnis nach notwendigen öffentlichen Grünräumen weichen müssen, geeignete Ersatzstandorte gefunden oder in den Arealen der Familiengärten teilweise öffentliche Nutzungen zugelassen werden können.

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, welche sich verpflichten, auf ihren Grundstücken nur autofreie Nutzungen zuzulassen, dürfen von der Mindestanzahl für Fahrzeugabstellplätze ihren Bedürfnissen entsprechend abweichen. Die Verpflichtung ist durch öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkung oder auf andere geeignete Weise dauerhaft und aus dem Grundbuch ersichtlich mit dem Grundstück zu verbinden und zu sichern.

Das Anliegen wurde in Art. 8 der teilrevidierten Parkplatzverordnung berücksichtigt. Die Beratung der Vorlage ist in der Spezialkommission Verkehr des Gemeinderats 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 Aufgang 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 Nordeuropa 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 etc.).

Im Masterplan zum Hauptbahnhof Zürich sind an den beiden genannten Standorten Velostationen vorgesehen. Die Projektierungsarbeiten sind im Gang. Die Realisierung ist auf die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse hin, ca. 2014, geplant. Die Frist für die Erfüllung der Motion wurde am 2. September 2009 vom Gemeinderat bis 21. November 2010 verlängert.

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, welcher 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 nicht zumutbar, sind andere geeignete Massnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Abfalls zu treffen.

POS 2006/000976 2006/000368	06.09.2006 25.02.2009	Recher A. und 2 Mitunterzeichnende Fusswege, Umgestaltung zur Verbesserung der Sicherheit
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

Sehr oft fahren VBZ-Busse oder -Trams parallel zu diesen Strecken (z. B. Hardplatz–Hardbrücke, Langstrasseunterführung). Es wäre naheliegend, den Fussgängerinnen und Fussgängern die Benutzung des öffentlichen Verkehrs für diese jeweils nur ein bis zwei Stationen kostenlos zu ermöglichen. Es ist unverständlich, wenn sie für Planungsfehler zu bezahlen haben.

MOT 2006/001034 2006/000393	20.09.2006 25.02.2009	Leupi Daniel und Odermatt André Velostation, Realisierung am Bahnhof Stadelhofen
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die zur Realisierung einer Velostation beim Bahnhof Stadelhofen führt. Die Station soll diebstahlsichere Abstellplätze, sichere und direkte Zufahrten, sehr gute Zugänglichkeit von/zu den Geleisen und möglichst unter Einbezug von velobezogenen Dienstleistungen (Reparaturen, Verkauf von Zubehör, Velovermietung, Veloverleih etc.) aufweisen. Zusammen mit den weiteren, dezentral angeordneten Abstellflächen ist eine Anzahl von rund 1000 Veloabstellplätzen anzustreben. Eine Aufteilung in kostenpflichtige (nahe bei den Geleisen) und kostenfreie (weiter entfernte) Abstellplätze ist selbstverständlich.

POS 2006/001168 2006/000460	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 Zoobesuchsverkehr 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 2008 und 2009 erarbeitete Erschliessungskonzept für den Zoo wird 2010 ausgewertet. Teil des Konzepts werden auch begleitende Massnahmen sein für den Fall, dass die Seilbahn Zoo gebaut werden sollte.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/001907 2006/000457	25.10.2006 25.02.2009	im Oberdorf Bernhard und Wohler Bruno Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, Integration der Grünzone
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Grünzone auf dem Deckel der Einhausung in Zürich Schwamendingen gut in das Quartier integriert werden kann. Sie sollte derart gestaltet werden, dass sie bevölkerungsfreundlich und auch in der Dunkelheit sicher ist.</i>		
POS 2007/000017 2006/000593	15.12.2006 25.02.2009	Schicker Daniela und Filli Peider Biber, Lebensraum auf Stadtgebiet
<i>Der Stadtrat wird gebeten abzuklären, ob dem Biber, der sich seit längerem in Schwamendingen an der Glatt anzusiedeln versucht, auf Stadtgebiet ein geeigneter Lebensraum zur Verfügung gestellt werden kann.</i>		
POS 2007/000257 2007/000104	07.03.2007 25.02.2009	Egger Urs Bahnhöfe und wichtige Plätze, Erstellen kostenpflichtiger Velostationen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie an neuralgischen Punkten (z. B. Bahnhöfe, wichtige Plätze etc.) Veloparkanlagen erstellt werden können. Eine Aufteilung in kostenpflichtige (zentral gelegene) und kostenfreie (weiter entfernte) Abstellplätze ist selbstverständlich.</i>		
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 zusammen arbeiten kann.</i>		
Während der Bauzeit des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse (Bauzeit bis 2013) bietet die Stadt provisorisch eine bewachte, unterirdische Velostation mit direktem Zugang zu den Perrons an. Diese «Velostation Süd» wird von «Züri rollt» einem Projekt von Workfare, betrieben. Die Personenfrequenzen und die räumlichen Verhältnisse sind für einen privaten Gewerbebetrieb nicht sehr attraktiv. Aktuell wird geprüft, ob die Velostation als Ausstellungsraum genutzt werden könnte, in dem überwachte Probefahrten für potentielle Kunden angeboten werden können. Dieses Angebot wäre vor allem für Internetanbieter interessant, die keine oder nur beschränkte eigene Verkaufsräumlichkeiten besitzen.		
POS 2007/000495 2007/000247	09.05.2007 25.02.2009	im Oberdorf Bernhard und Nikles Hans Abfälle in öffentlichen Anlagen, kostenneutrale Vermeidung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Entstehen von Abfallbergen in öffentlichen Parks kostenneutral vermieden werden kann, eine Verslumung, die insbesondere an Wochenenden ein besonders grosses Ärgernis erregt.</i>		
MOT 2007/000556 2007/000279	23.05.2007 30.09.2009	Egger Urs und 13 Mitunterzeichnende Kunstrasenplätze, Sanierung und Neuerstellung
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie innerhalb von zwei Jahren 10 Kunstrasenplätze saniert und 5 neue erstellt werden können.</i>		
POS 2007/000565 2007/000287	23.05.2007 30.09.2009	Rykart Sutter Karin und Knauss Markus Tramtrassee an der Hardturmstrasse, Begrünung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Begrünung des Tramtrassees an der Hardturmstrasse ermöglicht werden kann.</i>		
POS 2007/000795 2007/000406	11.07.2007 30.09.2009	Leupi Daniel und Nielsen Claudia Sihl an der Lessingstrasse, Realisierung eines Stegs gemäss Richtplan
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der im kommunalen Richtplan vorgesehene Steg über die Sihl zwischen Lessingstrasse und Sihlcity so schnell als möglich realisiert werden kann.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2007/000983 2007/000510	19.09.2007 30.09.2009	Graf Franziska und Leupi Daniel Fahrradverleihsystem, Einführung und Trägerschaft
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, mittels der stadtweit ein einfaches, benutzerfreundliches und kostengünstiges Fahrradverleihsystem eingerichtet und dieses einer geeigneten Trägerschaft für den Betrieb übergeben werden kann. Als Vorbild sollen erfolgreiche Konzepte wie zum Beispiel jenes der Stadt Lyon dienen, angepasst an die Verhältnisse der Stadt Zürich.</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 der 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 Eigentrassée zu führen. Die bestehenden Häuser sind, wenn möglich, stehen zu lassen. Hohl- (Abschnitt Hermann-Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse sind zu Quartierstrassen zurückzubauen. Eine Kostenbeteiligung des Kantons Zürich ist anzustreben.</i>		
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, welche mehrere GrundeigentümerInnen in ihrem Eigentum stark beeinträchtigen oder ein ganzes Gebiet umgestalten, neu entwickeln oder reparieren sollen, die betroffenen GrundeigentümerInnen vor Abschluss der Kommissionsberatung über die Pläne informieren kann.</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 zu prüfen Szenarien zu entwickeln, nach denen das KHKW Josefstrasse auch nach 2020 zum Zweck der Energieerzeugung für das Fernwärmenetz weiter betrieben werden kann, bis die Einspeisung von erneuerbarer Energie sichergestellt ist. Die Szenarien sollten den weitest möglichen Transport des Abfalls auf der Schiene und die erfolgte Ausschöpfung aller Alternativen zur Einspeisung erneuerbarer Energien enthalten.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 für Jugendliche und Kinder
<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 Spieldrang der Kinder unnötig ein Riegel geschoben. Es sind auf den Pausenplätzen wieder Spielgeräte aufzustellen, welche die Kinder mit all ihren angeborenen Fähigkeiten herausfordern.</i>		
POS 2008/000739 2008/000326	02.07.2008 27.08.2008	Schwyn Markus und Gut Susi Grossveranstaltungen, Abfallentsorgung in der Innenstadt
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie künftig nach den Erfahrungen der EM 2008 das Abfallproblem im öffentlichen Bereich der Innenstadt durch Bereitstellung von zusätzlichen Abfallbehältern gelindert werden kann.</i>		
POS 2008/000806 2008/000339	09.07.2008 24.09.2008	Manser Joe A. und Katumba Andrew ÖV-Plattform Stettbach, vollständige Überdachung entlang aller Haltestellen
<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>		
<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 2008/001329 2008/000578	17.12.2008 14.01.2009	Anhorn Ruth und Leiser Albert Pacht von Familiengartenarealen, Entsorgung von Sperrgut im Werdhölzli
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob nicht auch Pächterinnen und Pächter von Familiengartenarealen – so wie alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich – Sperrgut im Recyclinghof Werdhölzli mit dem Sperrgut-Gutschein entsorgen könnten.</i>		
POS 2009/000079 2009/000027	21.01.2009 04.02.2009	Bachmann Hans Bullingerhof, attraktive Gestaltung der Grünanlage
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob die grosse Grünanlage Bullingerhof im Kreis 4 für die Einwohner als Freizeitanlage attraktiver und angenehmer gestaltet werden kann.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000080 2009/000028	21.01.2009 04.02.2009	Stähli-Barth Peter, Sidler Bruno und 17 Mitunterzeichnende Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, koordinierte Weiterarbeit mit den SBB
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon folgende Ziele erreicht werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> – koordinierte Weiterarbeit Stadt Zürich/SBB bezüglich Quartierverbindung West und SBB-Personenunterführung Mitte aufgrund des aktuellen Planungsstandes mit dem Ziel, dass die SBB die Personenunterführung Mitte gleichzeitig auf der ganzen Länge behindertengerecht auf die unter den neuen Gleisen 7 und 8 geplante Breite ausbaut, damit ein attraktives Gesamtsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger in diesem Bereich entstehen kann – koordinierte Weiterarbeit Stadt Zürich/SBB bezüglich SBB-Personenunterführung Ost, damit auch bezüglich Anbindung ans Quartier Seebach, die Glattalbahn und die anderen ÖV-Haltestellen attraktive Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen – koordinierte Weiterarbeit Stadt Zürich/SBB/Kanton Zürich/ZW, damit über die Andreasstrasse auch für das Gebiet Leutschenbach für Fussgängerinnen und Fussgänger grosszügige und attraktive Zugänge in die SBB-Personenunterführung Ost, den Bahnhofsbereich und auf die Perrons entstehen. 		
POS 2009/000081 2009/000029	21.01.2009 04.02.2009	Sidler Bruno, Stähli-Barth Peter und 17 Mitunterzeichnende Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon sichergestellt werden kann, dass der Bahnhof mit allen neuen Bauten und den Veränderungen im öffentlichen Raum rundherum zu einem attraktiven lesbaren Erscheinungsbild («Corporate Identity») kommt</p>		
POS 2009/000082 2009/000030	21.01.2009 04.02.2009	Stähli-Barth Peter, Sidler Bruno und 17 Mitunterzeichnende Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon dafür gesorgt werden kann, dass nach der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd und der damit zusammenhängenden Entlastung der Hofwiesenstrasse vom Durchgangsverkehr (zwischen Ohmstrasse und Schulstrasse) nicht das Zentrum Oerlikon und die Franklinstrasse verkehrsmässig stärker belastet werden.</p>		
POS 2009/000083 2009/000031	21.01.2009 04.02.2009	Sidler Bruno, Stähli-Barth Peter und 17 Mitunterzeichnende Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon, attraktives Erscheinungsbild
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon sichergestellt werden kann, dass die Option für eine spätere Verlegung des Eingangs in das Parkhaus Swissôtel/Neumarkt nicht durch weitere Bauten und Planungen verunmöglicht wird.</p>		
POS 2009/000149 2009/000057	04.02.2009 09.12.2009	Gut Susi und Schwyn Markus Limmatquai, Verzicht auf Installation eines Hafenkranes
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante Installation des Hafenkranes neben dem Rathauscafé verzichtet werden kann.</p>		
POS 2009/000235 2009/000082	04.03.2009 06.05.2009	Kunz Hanspeter Kostenlose Veloparkplätze beim Bahnhof Altstetten
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass beim Bahnhof Altstetten beidseits der Gleise genügend kostenlose Veloparkplätze zur Verfügung stehen.</p>		
POS 2009/000419 2009/000142	29.04.2009 27.05.2009	Wenger Christian und Blöchlinger Patrick Abbruch der Sihlhochstrasse
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie möglichst bald der Abbruch der Sihlhochstrasse bewirkt werden kann. Dabei ist mit flankierenden Massnahmen sicherzustellen, dass der Verkehr nicht in das kommunale Strassennetz der angrenzenden Quartiere ausweicht. Damit verbunden soll auch eine Renaturierung des freigelegten Flussabschnitts geprüft werden.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000422 2009/000145	29.04.2009 19.08.2009	Reimann Beatrice und Leupi Daniel Erweiterungsabsichten für Züri Zoo, griffiges Verkehrskonzept
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, dass im Hinblick auf die Erweiterungsabsichten des Züri-Zoo ein griffiges Verkehrskonzept, welches den stadtweit beabsichtigten Modal Split unter erhöhtem Einsatz des öffentlichen Verkehrs beinhaltet, vorgelegt wird.</i>		
POS 2009/001306 2009/000471	21.10.2009 09.12.2009	Hug Christina und Glättli Balthasar Trichtenhausenstrasse, Beibehaltung des Engpasses für weniger Durchgangsverkehr
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante Beseitigung des Engpasses an der Trichtenhausenstrasse verzichtet werden kann.</i>		
POS 2009/001425 2009/000538	18.11.2009 16.12.2009	Knauss Markus und Abele Martin Realisierung der Veloverbindung von der Zweierstrasse bis zum Sihlhölzli
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der weiteren Konkretisierung der Weisung 407, Umgestaltung Schmiede Wiedikon, die heute noch fehlende Veloverbindung in der Zurlindenstrasse von der Zweierstrasse bis zum Sihlhölzli realisiert werden kann.</i>		
POS 2009/001460 2009/000561	25.11.2009 09.12.2009	Regli Daniel und Anderegg Peter Verkehrsplanung im Umfeld der Bahnübergänge in Zürich-Affoltern
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verkehrsplanung im Umfeld der Bahnübergänge in Zürich-Affoltern unter Einbezug der relevanten Personen der Stadtverwaltung, der SBB, der privaten Eigentümerschaft sowie der Bevölkerungsvertreter (Parteien, Kerngruppe) koordiniert und umgesetzt werden kann.</i>		
POS 2009/001495 2009/000572	02.12.2009 09.12.2009	SP-Fraktion und Grüne-Fraktion Strasseninfrastruktur, Reduktion der Investitionen in Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, verkehrsberuhigende Rückbauten von Strassen und Ausbau der Velowege
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die unmittelbare Planung so gestalten kann, dass in den kommenden Jahren deutlich weniger Baustellen zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr betrieben werden und das dadurch eingesparte Geld zu Gunsten des forcierten Ausbaus von Velowegen eingesetzt werden kann. Gleichzeitig soll bei den Strassenbauten die verkehrsberuhigenden Rückbauten von Strassen und die Sicherung von Quartierstrassen und Quartierzentren prioritär durchgeführt werden.</i>		
POS 2009/001487 2009/000580	02.12.2009 16.12.2009	Käppeli Hans Jörg und Katumba Andrew Schmiede Wiedikon, Realisierung einer hohen Einstiegskante für Bus und Tram
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Umsetzung der Umgestaltung Schmiede Wiedikon je Fahrtrichtung mindestens auf der Länge eines Tramzuges (43 m) eine hohe Einstiegskante «Kombibord» für Bus und Tram realisiert werden kann.</i>		

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 1994/004024 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, welche 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 des Sihlquais tangieren das vorgesehene Trasse der Veloroute 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 1994/004052 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, welche spätestens bei der Eröffnung des Üetlibergtunnels zur wirksamen und nachhaltigen Redimensionierung des stadtzürcher Autoverkehrsnetzes und nicht zu lokalen Zusatzbelastungen führen.

Die Eröffnung der Westumfahrung von Zürich N4/N20 erfolgte am 4. Mai 2009. Dies war zugleich der Baubeginn für die ersten flankierenden Massnahmen zur Sicherung der Entlastungswirkung. Für die weiteren Massnahmen des FlaMa-Pakets zum Schutz vor Mehrverkehr im Kreis 2 ist der Baubeginn 2010 vorgesehen:

- bestehende Zufahrtsdosierungen auf den Zufahrtsachsen in die Stadt Zürich (Lichtsignalanlagen Seestrasse, Brunastrasse, Allmendstrasse, Albisstrasse/Widmerstrasse)
- neue Zufahrtsdosierung auf den Zufahrtsachsen in die Stadt Zürich (Lichtsignalanlage Albisstrasse, Baubeginn 2010)
- Umgestaltung Morgental (Auflage nach §16 Strassengesetz im Herbst 2008 erfolgt, Umsetzung noch ausstehend)

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.

Der postulierte Massnahmenplan liegt vor. Die flankierenden Massnahmen zum Schutz vor Mehrverkehr im Kreis 2 und zur Aufwertung des Quartierzentrums Morgental wurden 2008 nach §16 StrassG öffentlich aufgelegt. Ihre Umsetzung ist für 2010 (Zufahrtsdosierung ab Autobahnanschluss) bzw. 2012 (Aufwertung Quartierzentrum Morgental) geplant.

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.

Das Konzept für die Aufwertung der Innenstadt steht kurz vor dem Abschluss. In diesem Rahmen wurden die Haupttrouten für den Veloverkehr und Leitsätze für dessen Führung definiert: Grundsätzlich soll die Innenstadt für Velofahrende durchlässig sein. Lokale Fahrverbote, die für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger nötig sind, sollen die Ausnahme bilden. Haupttrouten werden grundsätzlich mit eigenem Trasse geführt (Radstreifen/-wege). Innerhalb von Begegnungs-, Fussgänger- und Fahrverbotszonen werden Velos und übrige Verkehrsteilnehmer in der Regel im Mischverkehr geführt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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. Von insgesamt 31 000 vorgesehenen Kunststoffcontainern waren bis Ende 2009 28 000 platziert. Zusätzlich sind bis heute 120 Unterflurcontainer gebaut worden. Von insgesamt 24 Postleitzahl-Gebieten sind heute deren 18 aus Projektsicht abgeschlossen und operativ an die Entsorgungslogistik übergeben. Die Umsetzung der Verordnung wird bis Ende 2010 auf dem gesamten Stadtgebiet abgeschlossen sein. Alle Einwohnerinnen und Einwohner werden dann ihre Züri-Säcke direkt im Container entsorgen. Die veränderte Abfallbereitstellung ist bei den Zürcherinnen und Zürchern heute bereits gut verankert, und es stehen nur wenige Züri-Säcke zur Unzeit am Strassenrand. Diese werden als illegale Deponie behandelt und die Verursacher verzeigt.

Karton- und Papierbereitstellung

Seit Mai 2009 geht die Entsorgungslogistik mit dem Kontrolldienst gegen die falsche Bereitstellung von Altpapier und Karton vor. Die Sammelteams versehen nicht saubere oder zur Unzeit bereitgestellte Wertstoffe mit einem gut sichtbaren Kleber, welcher die Verursacher über die richtige Bereitstellung informiert. In der darauf folgenden Woche werden diese Papier- resp. Kartonbündel mit der normalen Kehrichttour entsorgt. Bei wiederholter falscher Bereitstellung werden die deponierten Wertstoffposten kontrolliert, Verursacher verwarnt und im Wiederholungsfall verzeigt. Durch Gespräche mit Einwohnerinnen und Einwohnern, mit Betrieben und Liegenschafts-verwaltungen sind markante Verbesserungen erzielt worden.

POS 1998/001483 1998/000245	19.08.1998 19.08.1998	Ceriani 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 in den Planungsprozess möglichst frühzeitig und möglichst weitgehend einbezogen werden kann.

Das Projekt Kreuzplatz 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 Individualverkehrs. Die Quartiervereine wurden im Rahmen eines Workshops in den Planungsprozess einbezogen.

Der für die Öffentlichkeit zugängliche und ca. 1000 m² grosse Vorplatz auf der Ostseite wurde auf Privatgrund erstellt. Im privaten Neubau mit Gewerbe- und Büroflächen sowie Wohnungen wurden im Erdgeschoss im Frühling 2004 Läden und ein Restaurant eröffnet.

Das Strassenbauprojekt für die Neugestaltung des Kreuzplatzes und die neue Verkehrsführung wurde vom Stadtrat am 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. Die Umweltverträglichkeitsprüfung liegt im Wesentlichen vor und soll vom Stadtrat 2010 genehmigt werden. Anschliessend muss das Projekt nach §16 Strassengesetz aufgelegt werden.

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 Gebäuden im Bereich des Triemlifussweges ist durch Gitterzäune praktisch verunmöglicht. Für die Beseitigung von Hindernissen ist die Stadt auf das Einverständnis der privaten Grundeigentümer angewiesen. Die städtische Liegenschaftenverwaltung verwaltet nur vier Grundstücke im Bereich des Triemlifussweges, darunter zwei Parkplätze. Diese bieten wenig Potential, um die gewünschte Durchlässigkeit zu verbessern.

Der Triemlifussweg und die einzige bestehende Querverbindung, nämlich der Fussweg zwischen Im Sträler und Schaufelbergerstrasse, sind im kommunalen Verkehrsplan klassiert. Der Triemlifussweg ist mit Baulinien gesichert, die Querverbindung mit Dienstbarkeiten.

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

Das gewünschte Konzept wurde mit dem Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon ausgearbeitet und im Jahr 2000 vom Stadtrat verabschiedet. Auf dieser Grundlage konnte im Jahr 2003 das Zentrum Oerlikon fussgängerfreundlich gestaltet werden. Auf der Basis eines Quartierentwicklungsprozesses konnte zudem in den Jahren 2006/2007 der Marktplatz gestalterisch aufgefrischt werden.

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, welches den Bau von möglichst beidseitig durchgehenden Trottoirs sowie von sicheren und benutzerInnenfreundlichen Übergängen für Fussgängerinnen und Fussgänger entlang des Strassenzuges Breitensteinstrasse/Am Wasser vorsieht.

Für die Strasse Am Wasser, Abschnitt Europabrücke bis Hardturmsteg, ist ein Projekt in Erarbeitung, welches beidseitige Gehsteige sowie mit Schutzinseln versehene Fussgängerübergänge vorsieht. Die Realisierung ist, vorbehaltlich der Projektgenehmigung, in den Jahren 2012/13 vorgesehen. Damit würde der Strassenzug Am Wasser/Breitensteinstrasse dann über durchgehende beidseitige Gehsteige oder örtlich strassenbegleitende Fusswege verfügen.

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.

Die Westumfahrung Zürichs ist seit Mai 2009 eröffnet. Die flankierenden Massnahmen in der Stadt werden realisiert und das Ziel (Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Stadt) wird mittels Wirkungskontrolle überprüft. Was ein Augenschein offensichtlich macht, wird durch erste Zählungen bestätigt: Der motorisierte Verkehr, vorab der Transitverkehr, wurde um ca. 40 % reduziert. Durch die bauliche und regelungstechnische Sicherung dieser Reduktion wird diese Achse nachhaltig vom Durchgangsverkehr befreit.

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 so genannten 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 Sihltief angeschlossen wird.

Gemäss kantonalem Richtplan vom 26. März 2007 soll genannter Teilabschnitt des Sihlquais tiefgelegt geführt werden und einen unterirdischen Anschluss an einen allfälligen Stadttunnel nach Süden erhalten. Kapazitätsausbauten in diesem Bereich sind nicht vorgesehen, da sie vom städtischen Netz gar nicht aufgenommen werden könnten. Beim Bund sind allerdings für den «Stadttunnel» keine Gelder eingestellt (weder in der Netzfertigstellung noch der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes noch im Agglomerationsprogramm). Der Stadttunnel ist auch nicht Bestandteil der vorliegenden Anpassungen des bundesrätlichen Netzbeschlusses.

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 denn auch 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 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..

Im Rahmen von Sofortmassnahmen wurden Ende 2007 von der VBZ die Zu- und Abgänge sowie die Haltestellen gründlich gereinigt und die Wände frisch gestrichen. Seit Sommer 2008 erarbeiten die Verkehrsbetriebe Zürich in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt ein neues Gestaltungskonzept für alle drei Haltestellen.

Zur Erhöhung des Wohlbefindens werden Oberflächen (Boden, Wände, Decken) und Beleuchtung aller ober- und unterirdischen Bauteile wie Lifttürme, Lifte, Rampen, Treppen, Rolltreppen, Verbindungsunterführungen und Haltestellenbereiche neu gestaltet. Neu gemacht werden auch Wegweiser, verschliessbare Schiebetüren bei Zugängen gegen Zugwind, der Lärmschutz im Haltestellenbereich sowie behindertengerechte Perronkanten.

Im Sommer 2009 wurden das Gestaltungskonzept und die Aufwertungsmassnahmen in zwei Quartierveranstaltungen in Schwamendingen und Oerlikon präsentiert und vom Quartier wohlwollend aufgenommen.

2010 folgen das Bauprojekt, das eisenbahnrechtliche Auflageprojekt, die Kreditgenehmigung und das Ausführungsprojekt.

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, welche 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 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 Züri WC, neues Betriebskonzept etc.)
- 2007: Bahnhof Enge; neuer, direkter Lift/Treppenabgang zum Perron 3
- 2008: Hauptbahnhof Zürich; neuer, direkter Zugang zu der 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 neuer Bahnhof mit mehr Veloabstellplätzen, verbesserten Zugängen und gestaltetem Bahnhofplatz
- 2011: Bahnhof Hardbrücke; 3. Etappe (neue Veloplattform)
- 2013: Bahnhof Oerlikon; neue Bahnhofspassage Oerlikon und Aufwertung Bahnhofplatz

Folgende Projekte sind in absehbarer Zeit geplant:

Bahnhof Selnau: behindertengerechter Zugang ab Selnausrasse

Bahnhof Brunau: Zugang (Lift) ab Muggenbühlstrasse

Bahnhof Giesshübel: Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufwertung des Bahnhofs im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung Giesshübel.

Die Bahnhöfe Tiefenbrunnen und Wiedikon sind pendent.

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 haben eine Vorstudie für das Tram Hardbrücke erarbeitet (gemäss VBZ Linienkonzept 2025 und Motion GR Nr. 200/1 von Markus Knauss 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 Westumfahrung 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.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2003/001017 2003/000132	31.01.2001 02.04.2003	Schönbächler Robert und 12 Mitunterzeichnende S-Bahnhof Hardbrücke bis Pfingstweidstrasse, Gestaltung des Raumes als Bahnhofplatz

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

Der gesamte Hardstrassenraum und der Vorplatz zum Bahnhof Hardbrücke sind im kommunalen Richtplan als Fussgängerbereiche klassiert. In den Leitlinien Zürich West und in den Sonderbauvorschriften (SBV) Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahnstation als zentrales Element der Entwicklung von Zürich West gesehen. Bei der Umsetzung SBV 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 etc.). Mit der Sanierung der Hardbrücke werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld attraktiver gemacht. Im Zusammenhang mit dem geplanten Tram Hardbrücke sollen zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut werden. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Geroldareal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof attraktiver 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 Fussgängerbereiche klassiert. In den Leitlinien Zürich West und in den Sonderbauvorschriften (SBV) Maag-Plus wird die Aufwertung der S-Bahnstation als zentrales Element der Entwicklung von Zürich West gesehen. Bei der Umsetzung der SBV 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 etc.). Mit der Sanierung der Hardbrücke werden beide Fuss- und Veloachsen entlang der Hardbrücke übers Gleisfeld attraktiver gemacht. Im Zusammenhang mit dem geplanten Tram Hardbrücke werden zudem die Auf-/Abgänge des Bahnhofs ausgebaut. Erste Gespräche mit den Grundeigentümern beim Geroldareal hatten ebenfalls zum Ziel, den Bahnhof attraktiver 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 ausgewiesen und in den Leitlinien sowie im Freiraumkonzept aufgenommen. Grün Stadt Zürich plant ihre Umsetzung parallel zur baulichen Entwicklung des Gebiets. Wo möglich, werden bei planungsrechtlichen Verfahren den privaten Bauträgern Auflagen hinsichtlich der Schaffung von öffentlich zugänglichen Freiräumen gemacht, wie z.B. die Dachterrasse auf dem Toni-Areal, die Giessereihalle und der Pocketpark im Puls 5 oder die Freiräume auf dem Hardturmareal sowie der Maaghof auf dem Maagareal Plus.

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 sind: Josefwiase (1. Etappe Instandstellung und Aufwertung der Spielbereiche), Wipkingerpark, Turbinenplatz, Uferpark und Spielplatz Schulhaus am Wasser, Gleisbogen (Banklager und Baumlager auf Privatgrund), Fuss-/Radweg Lettenviadukt (Limmatstrasse bis Josefwiase), Steinfelsplatz. Der Gleisbogen (Passerelle und Etappen 1 bis 3) befindet sich derzeit im Bau.

In Planung sind die Fuss- und Radwegachse Hardturmviadukt (Mühleweg), der Quartierpark Pfingstweid, das Hardturmareal, der Maaghof, der öffentliche Freiraum Breitenstein sowie Zwischennutzungsangebote auf dem Gelände des Schützeareals.

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

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. Eine gemeinsame Führung von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden auf dem Trottoir ist für beide Seiten eine unbefriedigende Lösung. Sie soll auch aus Sicht des Stadtrats nur signalisiert werden, wenn aus räumlichen Gründen keine andere Möglichkeit besteht.

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

Vor über zehn Jahren wurde in der Hohlstrasse, angrenzend an die Bäckeranlage, eine Streetball- und Skateranlage erstellt. Nach einer konzeptionellen Umgestaltung konnte im Juni 2009 die Anlage wieder der Öffentlichkeit zur Benützung übergeben werden. Es handelt sich um einen Raum für den Skate- und BMX-Sport. Das Projekt wurde von zwei Zürcher Jugendorganisationen ins Leben gerufen und im Rahmen des Programms «Spielraum» der Deutschen Kinder- und Jugendstiftung ermöglicht. Mit der Umgestaltung 2009 sind Spiel- und Sportmöglichkeiten im Sinne des Postulates erfolgt.

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.

Als Arbeitsinstrument liegen seit August 2007 Objektblätter zu 33 Fussgängerbereichen/Quartierzentren vor. Sie umschreiben die Ideen bzw. Stossrichtungen zur Aufwertung dieser Stadträume. Die Umsetzung erfolgt mit einzelnen Bauprojekten, in welche diese Stossrichtungen soweit möglich einfließen.

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.

ERZ ist für die Graffitientfernung an öffentlichen Verkehrs- und Kunstbauten zuständig. Diese Arbeiten werden im Auftrag von ERZ je nach Fall durch private Unternehmen, die Sozialen Einrichtungen und Betriebe oder ERZ Stadtreinigung ausgeführt. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt, und die Zuteilung der Aufträge ist abhängig von der Art der Graffiti, den erforderlichen Reinigungsmethoden, des Zeitpunktes und der Auslastung der Betriebe. Im Jahr 2009 haben die privaten Reinigungsunternehmen ein Auftragsvolumen von rund CHF 100'000.– ausgeführt.

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.

Neben den bereits erstellten Fussgängerstreifen sind weitere Übergänge über die Wehntalerstrasse im Rahmen von grossen Bauvorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs geplant, wie z. B. beim Tram Affoltern.

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.

Familiengartenareale sollen als Naherholungsgebiete auch der allgemeinen Bevölkerung einen Nutzen bringen, wenngleich nicht durch aktives Gärtnern, sondern durch die Möglichkeit, diese Flächen als Grünräume zu erleben. Das setzt voraus, dass die Areale nicht durch hohe und dichte Hecken abgeschottet sind. Das gilt vor allem an Aussichtslagen. Die Einrichtung von öffentlichen Wegverbindungen ist ein behördenverbindlicher Auftrag des vom Gemeinderat festgesetzten Regionalen Richtplans. Sie werden wo immer möglich auf den heute bereits bestehenden Wegnetzen in den Familiengartenarealen eingerichtet. Wo Wegverbreiterungen unvermeidlich sind, führt dies nicht unbedingt zur Aufhebung von Gärten.

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

Veranstaltungen im öffentlichen Raum der Stadt Zürich bedürfen seit 1.1.2009 eines schriftlichen Abfallkonzeptes, das Massnahmen zur Abfallvermeidung resp. -verminderung beinhaltet, ökologischen Aspekten Rechnung trägt sowie die Reinigung des beanspruchten öffentlichen Grundes nach Veranstaltungsende sicherstellt. ERZ Entsorgung + Recycling Zürich berät und unterstützt Veranstalter einerseits bei der Entwicklung individueller Abfallkonzepte, andererseits prüft und genehmigt ERZ diese Abfallkonzepte und formuliert bei Bedarf entsprechende Bewilligungsaufgaben. Genehmigte Abfallkonzepte werden Bestandteil einer Veranstaltungsbewilligung. Auch mit dem Verein Streetparade erarbeitet ERZ jährlich ein Abfallkonzept, das jeweils auf den Erfahrungen der Vorjahre aufbaut, den geforderten Ansprüchen hinsichtlich Abfallverminderung und Reinigung des Veranstaltungsgeländes genügt sowie auch das Stellen von zusätzlichen WC-Anlagen regelt.

So sieht das Abfallkonzept für die Streetparade vor, dass der Veranstalter den Abfall auf der Marschroute und den Querstrassen beidseits bis 50 m auf eigene Kosten entsorgt. Im übrigen Stadtgebiet wird der Abfall, der aufgrund der zahlreichen Stände und Partys entsteht, durch ERZ beseitigt. ERZ stellt auf dem Festareal bedarfsgerecht Container, Mulden, Alu- sowie PET-Sammelbehälter. Ein grosser Teil des Abfalls wird auf diese Weise geordnet entsorgt und landet dank dessen nicht auf der Strasse. Mehrere Tonnen PET und Alu werden separat gesammelt und der Wiederverwertung zugeführt. Entlang der Umzugsroute werden vom Veranstalter über 300 mobile WC-Anlagen bzw. Pissoirs aufgestellt – die Anzahl der mobilen WC-Einheiten wurde übrigens kontinuierlich erhöht und den Bedürfnissen angepasst. An neuralgischen Punkten wird von ERZ im Rahmen der Nassreinigung nach Veranstaltungsende ein Mittel gegen Uringeruch versprüht. Die Reinigungsarbeiten nach der Streetparade sind jeweils bis Mittag des Folgetages abgeschlossen und der öffentliche Raum kann der Bevölkerung in sauberem Zustand übergeben werden.

POS 2004/001701 2004/000579	10.11.2004 23.03.2005	Ammann Andreas und Butz Marlène ETH Hönggerberg (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 Hönggerberg darauf geachtet, dass der Parkplatzbedarf unter dem Gesichtspunkt des autoarmen Wohnens weit unter das Minimum gemäss heutiger Parkplatzverordnung gesenkt worden ist. Der Gemeinderat hat die Sonderbauvorschriften am 31. Januar 2007 festgesetzt. Sie treten an die Stelle der allgemeinen Bauordnung (inkl. Parkplatzverordnung). Die neue Parkplatzverordnung bzw. ihre Sistierung ist für die Sonderbauvorschriften ohne Bedeutung.

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 eine neue Veloverbindung zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke im Bau.

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

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen des Neubaues der Eisenbahnbrücken an der Wallisellerlinie über die Schaffhauserstrasse eine direkte und stufenfreie Fussgänger Verbindung 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 für die Gleise 1 und 2 konnte im November 2009 abgeschlossen werden. Vom Perron der Gleise 1 und 2 führt je ein Treppenturm zur Schaffhauserstrasse. Längerfristig und im Zusammenhang mit der Quartieranbindung Ost ist es theoretisch möglich, eine stufenfreie Verbindung vom Perron Gleis 2/3 zur Andreasstrasse zu erstellen. Dies ist jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden. Der stufenlose Zugang wird mit der 3. Etappe der Quartieranbindung Ost genauer geprüft. Eine Realisierung ist im Zeitraum 2015 bis 2018 denkbar.

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.

ERZ ist entschlossen, die Personenwagenflotte schrittweise auf erdgasbetriebene Antriebskonzepte umzurüsten. Im Jahr 2009 haben Gespräche mit Erdgas Zürich stattgefunden, mit dem Resultat, dass ab Frühjahr 2010 auf den Arealen von ERZ jeweils eine Erdgas-Tankstelle eingerichtet wird. Ebenfalls mit Erdgas Zürich laufen Abklärungen über die Möglichkeiten erdgasbetriebener Antriebskonzepte für Nutzfahrzeuge im Abfallsammelbereich.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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. Der Kanton ist gesetzlich verpflichtet, sich an den Kosten des überkommunalen Strassennetzes und des Schienenverkehrs zu beteiligen. Konkret lässt sich eine Beteiligung aber erst berechnen, wenn die entsprechenden Projekte vorliegen. Mit den Vertretern des Kantons (ZVV und Amt für Verkehr) haben entsprechende Besprechungen stattgefunden.

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*

Mit der vertieften Betrachtung im Rahmen des städtebaulichen Leitbilds Bahnhof Oerlikon Ost wurden Probleme erkannt, die eine Korrektur der Ziele aus dem Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon 2000 erforderte. Die in Oerlikon vorhandenen Strukturen sollen stärker eingebunden und wo nötig optimiert werden. Der überarbeitete Entwicklungsrichtplan 2009 beinhaltet daher neu drei Umsteigeräume und die Ausrichtung des Bahnhofs auf einen nördlichen und einen südlichen Bahnhofplatz. Ein Umsteigezentrum 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 direkt und 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, womit ein gut gestalteter Verbindungsraum zwischen den Quartieren, dem Bahnhof sowie den Tram- und Bushaltestellen entsteht. 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. Die beschriebenen Ziele laufen unter dem Titel «Quartieranbindung Ost». Die erste Etappe dieses Projektes konnte im November 2009 mit dem Bau der Brücke Gleis 1 und 2 abgeschlossen werden. Die Planung für die 2. Etappe ist angelaufen und dem Gemeinderat soll im Frühling 2010 zuhanden der Gemeinde ein Kredit für das Gesamtprojekt unterbreitet werden. Mit dem neuen Entwicklungsrichtplan 2009 wurden für den Bahnhof Oerlikon die Weichen neu gestellt und die Umsteigeräume neu definiert. In diesem Sinn wird auf dem Max-Frisch-Platz ein Bushof geplant. Unabhängig vom Projektstand für die Quartieranbindung Ost ist damit das frühere Projekt für ein Umsteigezentrum definitiv vom Tisch.

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.

Das als Teil der Flankierenden Massnahmen West ausgearbeitete Projekt einer Seebahnstrasse mit Gegenverkehr wurde im August 2008 vom Gemeinderat beschlossen und ist mittlerweile in Ausführung.

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 nächste Revision des kommunalen Verkehrsplans ist ca. 2018 vorgesehen. Für die Gleisquerung auf der Höhe Eisgasse/Hafnerstrasse wurde im Rahmen des Gestaltungsplans Stadtraum HB und im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Grundes im Stadtraum HB die Möglichkeit der Realisierung eines Fussgängersteiges gesichert.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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, welche für die Sanierung des Lindenplatzes in Zürich Altstetten zusätzlich den vorgesehenen Perimeter auch den angrenzenden Strassenraum miteinbezieht, mit dem Ziel, einen der Hauptstrassenräume in Quartierzentren (gemäss Festlegung E 4.7 aus dem kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich) zu realisieren.

Mit Zuschrift vom 8. April 2009 beantragte der Stadtrat eine Fristverlängerung von einem Jahr für die Erfüllung der Motion. In der Begründung wies der Stadtrat darauf hin, dass die Ausarbeitung einer Vorlage für den Lindenplatz einschliesslich des angrenzenden Strassenraums eine unerwünschte Verzögerung des Projekts «Sanierung Lindenplatz» zur Folge hätte. Aus diesem Grund sollen die beiden Projekte «Sanierung Lindenplatz» bzw. «Badenerstrasse» in separaten Vorlagen bewilligt werden. Die Planung für die beiden Projekte wird aber inhaltlich aufeinander abgestimmt. Insbesondere wird das Anliegen der Motion, nämlich Hauptstrassenräume in Quartierzentren gemäss Verkehrsplan zu realisieren, in den Projekten Lindenplatz und Badenerstrasse vollumfänglich und entsprechend den Vorgaben im kommunalen Verkehrsplan umgesetzt.

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, welche 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.

Im Rahmen der Sanierung der Hardbrücke werden Veloverbindungen zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke umgesetzt. Die Fortsetzung der Route Richtung Norden ist gemäss Richtplan auf der unteren Ebene vorgesehen. Auf der Brücke ist in diesem Abschnitt keine Veloroute realisierbar. Die Motion wurde dem Gemeinderat im November 2009 per Weisung zur Abschreibung beantragt.

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 prüfen, auf die Aufhebung des Familiengartenareals «Bullinger» im Quartier Aussersihl-Hard zu verzichten.

Das Quartier Aussersihl-Hard ist mit öffentlichen Grünräumen unterversorgt. Familiengärten zählen nicht zu den öffentlichen Grünräumen, weil sie nicht allgemein zugänglich sind. Die Schaffung neuer öffentlicher Freiflächen ist deshalb angezeigt.

Unter dem Titel «Setzkasten» wurde mit dem Familiengartenverein Zürich-Aussersihl ein partizipativer Prozess gestartet. Frei werdende Gartenparzellen sollen, abgestimmt auf die Quartierbedürfnisse, einem erweiterten Spektrum von Freizeitnutzungen zugeführt werden.

Aufgrund jüngster Bodenuntersuchungen drängt sich eine leichte Anpassung dieses Vorgehens auf: In der östlichen Hälfte des Areals Hard an der Bullingerstrasse, das auf einer ehemaligen Kiesgrube liegt, ist nicht nur der Untergrund, sondern auch die oberste Humusschicht übermässig stark mit Schadstoffen belastet. Es handelt sich um eine Altlast. Auf dieser Arealhälfte ist der Gemüseanbau nicht mehr zulässig. Hier sollen die Gärten im Sinne des «Setzkastens» umgenutzt werden.

Auf der westlichen Arealhälfte sind noch weitere Bodenuntersuchungen notwendig, bevor das weitere Vorgehen definiert werden kann.

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 Uetliberg Richtung Triemli nachhaltig verbessert werden kann. Wir bitten den Stadtrat insbesondere um die Prüfung der Anbringung einer Tafel mit Verhaltensregeln.

Wie bei jedem Sport hängt beim Schlitteln die Sicherheit davon ab, ob die Regeln der Vernunft eingehalten werden. Es darf von den BenutzerInnen ein den Umständen angepasstes Verhalten erwartet werden. Dazu gehört auch die Befolgung der vorhandenen Warnhinweise auf der Strecke. Am Anfang der Strecke stehen Schilder, die die Benützenden der Strecke auf die Sicherheitsbestimmungen hinweisen.

Auch auf neue Tendenzen wird reagiert, indem im Winter 2009/2010 eine Kampagne zur Entflechtung von Bikern und Schlittlern auf dem Schlittelweg lanciert wird. Erfahrungsgemäss lassen sich nie alle Risiken ausschliessen, aber bei vernünftigem Gebrauch ist die Strecke sicher.

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 prüfen, auf die Aufhebung von Familiengartenarealen auf Stadtgebiet zu verzichten, insbesondere auf die Aufhebung des Areals «Pfingstweid» im Industriequartier.

Das Familiengartenareal Pfingstweid wird bis 2013 in einen öffentlichen Park umgenutzt. Anfang Januar 2010 beginnt der Wettbewerb über den Park zu laufen. Im August 2010 ist die Jurierung vorgesehen und bis 2012 die Ausarbeitung des Projekts, die Einholung des Kredits und die Baubewilligung. Anschliessend folgt der Bau, der bis 2013 beendet sein soll. Die Stadt hat sich von privaten Grundeigentümern Beiträge an das Parkprojekt von ca. Fr. 2 Mio. gesichert, die aber davon abhängig sind, dass der Park bis 2013 gebaut ist.

Auf dem östlichen Nachbargrundstück entstehen Wohnbauten. Ab 2012 soll deshalb ein provisorisches Schulhaus entlang der Pfingstweidstrasse zur Verfügung stehen, um die zunehmenden Schülerzahlen auffangen zu können. Ob hier dereinst auch ein definitives Schulhaus gebaut werden wird, ist gegenwärtig nicht entschieden. Der provisorische Schulbetrieb soll die Beurteilung der Schülerzahlen erlauben und damit genügend Zeit für eine gute definitive Lösung einräumen.

Für das sich stark entwickelnde Gebiet ist sowohl der neue Park als auch die Schule ein unverzichtbarer Bestandteil. Deshalb kann weder auf den Park noch auf die Schule verzichtet werden. Die noch bestehenden Familiengärten müssen ab 2012 aufgehoben werden.

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.

Entlang dem rechten Seeufer werden 83 grossvolumige Unterflurabfallbehälter mit einem Fassungsvermögen von je 650l. verwendet. Sie werden während der intensivsten Nutzung von Mai bis Oktober wöchentlich zwei bis drei Mal geleert. Zusätzlich stellt ERZ in den Sommermonaten zusätzlich 40 Container mit 800l. Fassungsvermögen auf. Sie werden täglich bis zu drei Mal geleert. In den Sommermonaten 2009 hat ERZ versuchsweise eine zusätzliche Abendreinigung zwischen 18 Uhr und 21 Uhr durchgeführt, was sich bewährt hat.

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 Verzichtsplannung 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 Kommunikationsausgaben waren auch im Stimmrechtsrekurs gegen den Kredit ein Thema. Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 23. Mai 2008 entschieden, dass für ein Projekt dieser Grösse und Bedeutung die eingesetzten Kommunikationskosten verhältnismässig sind.

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 Bachkonzept ist Teil des Entwässerungskonzepts. Mit Bachöffnungen will Entsorgung und Recycling Zürich ERZ den Fremdwasseranteil im Kanalnetz reduzieren und die Umgebung von Bächen renaturieren. Bäche sind aber sehr platz- und unterhaltsintensive Bauten. Die Ressourcen reichen nicht für alles Wünschbare, und ERZ setzt das erfolgreiche und international anerkannte Bachkonzept nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Mittel und im Rahmen langfristiger Planungen um. Eine Aufstockung der Ressourcen zwecks Beschleunigung der Umsetzung erscheint nicht möglich.

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, soll mittel- bis langfristig die Ergänzung bestehender und die Erstellung neuer Alleen bewirken. Es wird im Sinne des koordinierten Bauens immer dort angewendet, wo Bauarbeiten im Strassenraum notwendig werden. Im konkreten Fall wird jeweils geprüft, ob eine Allee ergänzt oder neu angelegt werden soll, und ob dies aus ökologischer, technischer, finanzieller und ästhetischer Sicht machbar und sinnvoll ist.

Die von den Postulanten geforderte beschleunigte Umsetzung durch Vergrösserung der Ressourcen lehnt der Stadtrat ab. Die implizit geforderte Ausführung von Baumpflanzungen entlang von Strassen ohne ein gleichzeitiges Strassenprojekt wäre abenteuerlich. Nur ein koordiniertes Projekt aller beteiligten Bauträger ergibt ein in seiner Gesamtheit vertretbares Ergebnis. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement hat langjährige Erfahrung mit der Optimierung von komplexen Bauprojekten, bei denen die unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut gebracht werden müssen. Das Alleenkonzept wird bereits heute so speditiv wie möglich umgesetzt.

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

Im Zusammenhang mit der baldigen Einrichtung eines Busstreifens im Mythenquai wird der Radweg neu entlang der Strasse vor dem Parkplatz Hafen Enge durchgeführt. Damit entfällt die umständliche Holperstrecke über den Parkplatz, und die Veloroute findet ihre logische Fortsetzung entlang der Strasse und führt nicht mehr ins Arboretum. Die Realisierung ist für Sommer 2010 geplant. Im Rahmen der längerfristigen Neugestaltung des Mythenquais sind in beide Fahrrichtungen Radstreifen auf der Fahrbahn respektive eine Führung im Busstreifen geplant.

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.

Die bei der Neugestaltung des Bahnhofs erstellten Abstellplätze genügen derzeit der Nachfrage. Insbesondere bei den abschliessbaren Abstellplätzen ist die Nachfrage noch klein. Der Platz für allfällig notwendige zusätzliche Abstellplätze ist vorhanden. Mit der Sanierung der Hardbrücke wird der Druck auf Abstellplätze auf der Brücke zunehmen. Hier sind zusätzliche Abstellplätze eingeplant.

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.

Mit Bericht vom 29. Juni 2007 hat das Tiefbauamt in der gemeinderätlichen Kommission PD/TED/DIB zum Postulat Stellung genommen und aufgezeigt, warum auf die Fällung der Bäume nicht verzichtet werden kann. Mittlerweile ist das Rechtsmittelverfahren gegen das Strassenprojekt abgeschlossen und es kann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Einzelne kranke Bäume müssen ausserdem kurzfristig aus Sicherheitsgründen gefällt werden.

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
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die provisorische Velostation beim Hauptbahnhof Zürich zumindest während der gesamten Betriebszeit der SBB personell besetzt werden kann.

Die sehr bescheidenen Personenfrequenzen zu Randzeiten rechtfertigen keine Verlängerung der Präsenzzeiten des Aufsichtspersonals. Mit einer Abokarte haben angemeldete Benutzer rund um die Uhr Zutritt zur Station. Seit November 2009 ist auch der Zugang zum Gratisbereich während der ganzen SBB-Betriebszeiten möglich.

POS 2007/000488 2007/000240	09.05.2007 30.05.2007	Katumba Andrew und Kisker Gabriele ERZ, Kindersicherung von Unterflurcontainern
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

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.

Die heute verwendeten Unterflurcontainer besitzen eine Sicherung, die von Kleinkindern nicht überwunden werden kann. Kinder, die gross genug sind, um die obere Klappe zu bedienen, können die Sicherung umgehen. Leider gibt es keine technische Lösung für das Problem. Das System muss so leicht zu bedienen sein, dass auch schwächere oder behinderte Personen es benutzen können. Nach dem Unfall von 2007 in Affoltern, der eine breite Berichterstattung in den Medien zur Folge hatte, wurde nur noch ein weiterer, glimpflich verlaufener Vorfall bekannt. Das lässt darauf schliessen, dass die Gefahr allgemein bekannt ist und Eltern ihre Kinder entsprechend instruieren.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000494 2007/000246	09.05.2007 30.05.2007	Leiser Albert und Simon Claudia Boulevard-Gastronomie, Überarbeitung des Leitfadens

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 Bedürfnissen 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.

Im Jahr 2000 gab das Tiefbauamt den Leitfaden «Boulevardgastronomie» das erste Mal heraus. Um den Leitfaden aktuell zu halten, wurde er alle 2 Jahre überarbeitet.

In der Zwischenzeit wurde die 4., vollständig überarbeitete Fassung aufgelegt. Darin wird nur Unabdingbares geregelt, um die Balance zwischen unternehmerischer Freiheit und öffentlichen Interessen zu halten. Ausserdem hatte sich gezeigt, dass der Leitfaden durchgängig präziser und eindeutiger verfasst werden musste, vor allem um die Konstanz in der Anwendung und damit die Gleichbehandlung der Kunden zu gewährleisten. Auch fehlte eine handliche Beschreibung des Bewilligungsprozesses.

Der Leitfaden entstand unter Einbezug der Gastro-Verbände «Zürcher Hoteliers», «Gastro Zürich City», «Zürcher Cafetiers» und «Leaders Club Suisse». Er entspricht den Anregungen des Postulats.

POS 2007/000496 2007/000248	09.05.2007 27.06.2007	Liebi Roger und Tuena Mauro Boulevard-Gastronomie, Gewährleistung unternehmerischer Freiheiten
-----------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Im Jahr 2000 gab das Tiefbauamt den Leitfaden «Boulevardgastronomie» das erste Mal heraus. Um den Leitfaden aktuell zu halten, wurde er alle 2 Jahre überarbeitet.

In der Zwischenzeit wurde die 4., vollständig überarbeitete Fassung aufgelegt. Darin wird nur Unabdingbares geregelt, um die Balance zwischen unternehmerischer Freiheit und öffentlichen Interessen zu halten. Ausserdem hatte sich gezeigt, dass der Leitfaden durchgängig präziser und eindeutiger verfasst werden musste, vor allem um die Konstanz in der Anwendung und damit die Gleichbehandlung der Kunden zu gewährleisten. Auch fehlte eine handliche Beschreibung des Bewilligungsprozesses.

Der Leitfaden entstand unter Einbezug der Gastro-Verbände «Zürcher Hoteliers», «Gastro Zürich City», «Zürcher Cafetiers» und «Leaders Club Suisse». Er entspricht den Anregungen des Postulats.

POS 2007/000623 2007/000320	06.06.2007 11.07.2007	Savarioud Marcel und Mauch Corine ETH Zürich und Universität Zürich, Verhinderung von Freisetzungsvorhaben gentechnisch veränderter Pflanzen
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die geplanten Freilandversuche mit gentechnisch veränderten Pflanzen auf dem Gebiet der Stadt Zürich verhindert werden können.

Gemäss dem «Grünbuch der Stadt Zürich» dürfen auf städtischen Landwirtschaftsbetrieben keine gentechnisch veränderten Pflanzen eingesetzt werden. Von allen neun städtischen Pachtbetrieben wird die Produktion nach den Bio-Richtlinien verlangt, was den Einsatz von Gentechnik ausschliesst. Bei den auf dem Gebiet der Stadt Zürich durchgeführten Freisetzungsvorhaben von ETH und Universität Zürich handelt es sich nicht um anwendungsorientierte Forschung, sondern um Grundlagenforschung. Immerhin sind die für die Biosicherheit bedeutenden Fragen der Auskreuzungsgefahr und der Möglichkeit der Koexistenz von Bauernhöfen mit und ohne Gentechnik ebenfalls Forschungsgegenstand. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Zeit des Gentechnik-Moratoriums genutzt werden soll, um durch Forschung möglichst viele Erkenntnisse zu gewinnen. Gentechnik ist heute weltweit eine Tatsache, und es wäre falsch, die Forschung auf diesem Gebiet nur ausländischen, überwiegend kommerziell orientierten Unternehmungen zu überlassen. Die Stadt Zürich ist in der Begleitgruppe dieser staatlich kontrollierten Forschung vertreten. Der Stadtrat sieht daher keine Notwendigkeit, aber auch keine Möglichkeit, die Gentechnik-Forschung auf Stadtgebiet zu verhindern. Die Versuche werden auf bundeseigenem Land im Reckenholz durchgeführt. Der Schutz der umliegenden Bauernhöfe ist nach dem heutigen Stand des Wissens gewährleistet.

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.

Importe von Abfall werden gemäss «Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung» vom 22. März 1989 nach dem Notifikationsverfahren organisiert. Im Rahmen des Notifikationsverfahrens wird vom exportierenden Land geprüft und entschieden, ob die Abfälle in das Bestimmungsland exportiert werden dürfen. Entspricht die Qualität des Abfalls nicht den Anforderungen, muss das exportierende Land den Abfall zurücknehmen.

ERZ Entsorgung + Recycling Zürich hat keine Verträge für die Verbrennung von Müll aus Neapel (Italien) abgeschlossen, und es sind auch keine für die Zukunft vorgesehen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000862 2009/000291	29.06.2009 30.09.2009	Egger Urs Ersatzparkplätze während der Erstellung des Parkhauses Opernhaus

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie während der Umbauphase des Stadelhofenplatzes und der Erstellung des Parkhauses Opernhaus mindestens 50 Ersatzparkplätze für die bisherigen Parkplätze auf dem Opernhausplatz in nächster Umgebung ohne Kostenfolge für die Stadt Zürich geschaffen werden können.

Seit Anfang Dezember stehen auf dem Sechseläutenplatz 58 provisorische Parkfelder zur Verfügung. Die Übergangslösung soll bestehen bleiben, bis das unterirdische Parkhaus Opéra mit 299 Parkplätzen im Frühling 2011 eröffnet wird.