



Veloparcours auf der Kronenwiese. (Bild: Ruedi Winkler, Grün Stadt Zürich)

Geschäftsbericht 2011

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

1.	Vorwort	199
2.	Legislaturziele und Jahresschwerpunkte	200
3.	Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement	202
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	203
4.1	Departementssekretariat	203
4.1.1	Aufgaben	203
4.1.2	Jahresschwerpunkte	203
4.2	ERZ Entsorgung + Recycling Zürich	203
4.2.1	Aufgaben	203
4.2.2	Jahresschwerpunkte	203
4.2.3	Spezifische Kennzahlen	206
4.3	Geomatik und Vermessung	206
4.3.1	Aufgaben	206
4.3.2	Jahresschwerpunkte	207
4.3.3	Spezifische Kennzahlen	208
4.4	Grün Stadt Zürich	208
4.4.1	Aufgaben	208
4.4.2	Jahresschwerpunkte	208
4.4.3	Spezifische Kennzahlen	217
4.5.	Tiefbauamt	218
4.5.1.	Aufgaben	218
4.5.2	Jahresschwerpunkte	218
4.5.3.	Gestaltung von Stadträumen	219
4.5.4	Spezifische Kennzahlen 2007–2011	222
5.	Parlamentarische Vorstösse	223

1. Vorwort



Ruth Genner. (Bild: TED)

«Stadt und Natur gehören zusammen»

Das Wirken des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements zeigen die kleinen Projekte in den Quartieren am besten. Natürlich ragen 2011 unter unseren Leistungen die grossen Brocken wie der Bau des Trams Zürich-West, der Umbau der Pfingstweidstrasse und die Sanierung der Hardbrücke heraus, doch auch was weniger Aufsehen erregt, ist ein Beitrag an die Lebensqualität unserer Stadt.

Zwischennutzungen zum Beispiel bereichern den Alltag in den Quartieren. Die Kronenwiese in Wipkingen wird 2014 mit einer städtischen Wohnsiedlung überbaut. Bis dahin können die Anwohnerinnen und Anwohner das Areal nutzen. Die Fläche von der Grösse eines Fussballfelds bietet neuerdings einen Veloparcours und einen Gemeinschaftsgarten. Das Gemeinschaftszentrum Schindlergut betreibt zusammen mit Elterngruppen aus dem Quartier einen Bauspielplatz. Ein kleiner Platz lädt zum Verweilen ein. Auch eine Pilzzucht, ein Lehmspielplatz und eine Pneuschaukel sind zu finden. So ist die Kronenwiese vorübergehend ein Freiraum für alle, die gerne Zeit in der Stadtnatur verbringen.

Grün Stadt Zürich brachte das Projekt ins Rollen und leitete zusammen mit dem GZ Schindlergut die Umsetzung. Die

Nachbarschaft hat tatkräftig mitgeholfen, weiter 250 Jugendliche der KV Business School mit insgesamt 2000 Arbeitsstunden, ebenso die Biker des Vereins «NT dirt» mit rund 500 Stunden und nicht zuletzt Jugendliche der Arbeitsvermittlung Glattwägs. Ein Gemeinschaftsprojekt von Menschen mit unterschiedlichen Interessen und Lebensumständen aus dem Quartier also.

Seit dem Eröffnungsfest Ende Juni wird die umgestaltete Kronenwiese rege genutzt. Grosse und Kleine drehen Runde für Runde auf dem Veloparcours. Einige schauen den beeindruckenden Sprüngen der Fortgeschrittenen zu oder feuern die weniger Erfahrenen an. In den Gartenbeeten wachsen Blumen, Kräuter und Gemüse. Auf dem Bauspielplatz hämmern und schrauben die Kinder so intensiv, dass bereits Hütten abgebaut werden mussten, um Platz für neue zu schaffen. Weiterhin leisten die Quartierbewohner unzählige Stunden an freiwilliger Arbeit, um das Areal attraktiv zu erhalten.

Die Zwischennutzung der Kronenwiese ist ein Projekt im Rahmen des Legislatorschwerpunkts «Quartiere gemeinsam gestalten». Es geht dem Stadtrat in diesem Legislatorschwerpunkt darum, den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Quartier zu stärken, indem sich unterschiedliche Menschen aktiv ins Quartierleben einbringen und Orte schaffen, wo sich Ältere und Jüngere, Leute mit verschiedenen Lebensstilen treffen können.

Zudem wird die Quartierentwicklung als wichtiges Thema spürbar und erlebbar. Die Stadt bezieht die Bewohnerinnen und Bewohner in die Entwicklungen und Veränderungen ihrer Umgebung ein. Die Stadt Zürich führt schon seit einiger Zeit Mitwirkungsverfahren und Mitwirkungsprojekte durch. Mit dem Legislatorschwerpunkt sollen die Partizipationsinstrumente weiter verbessert werden, damit die Bewohnerinnen und Bewohner Einfluss auf die Entwicklung ihres Quartiers nehmen können.

Stadträtin Ruth Genner
Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

2. Legislaturziele und Jahresschwerpunkte

Legislatorschwerpunkt «Stadt und Quartiere gemeinsam gestalten»

Was wünschen sich das Sihlfeld- und das Hardquartier auf der Fritschwiese? Wie stellen sich Gross und Klein den Quartiergarten auf dem sanierten Familiengartenareal Hard-Ost vor? Was erwarten Wipkingerrinnen und Wipkinger von einer Sanierung des Röschibachplatzes? Auch 2011 gingen die Mitarbeitenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) in die Quartiere, um die Bedürfnisse der Bevölkerung aus erster Hand kennenzulernen. Als Resultate solcher Mitwirkung konnten zum Beispiel der Lindenplatz oder die Zwischennutzung auf der Kronenwiese eingeweiht werden.

Das TED geht seit Jahren über die gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung hinaus. Die Bevölkerung soll den Wandel des Stadtraums mitgestalten. Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen mehr Einfluss darauf nehmen, wie sich ihr Quartier entwickelt. Im Rahmen des stadträtlichen Legislatorschwerpunkts «Stadt und Quartiere gemeinsam gestalten» arbeitet das TED an der weiteren Verbesserung der Mitwirkungsinstrumente.

Zum einen sollen Instrumente und Kriterien entwickelt werden, um systematisch zu beurteilen, welche Projekte mit der Bevölkerung entwickelt werden können und sollen. Das TED startet jedes Jahr mehr als 50 Projekte im öffentlichen Raum. Daher ist klar: Aus Ressourcengründen kann nicht bei allen Projekten ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt werden, das über die gesetzlichen Standards hinausgeht. Eines der Auswahlkriterien wird sicher sein, ob ein Bauprojekt eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung des jeweiligen Quartiers spielt.

Zum anderen geht es um einen systematischen Aufbau und Ablauf der Mitwirkungsverfahren, damit die Mitarbeitenden des TED solche Verfahren kompetent und schnell durchführen können. Das wichtigste Ziel: Die Mitwirkung soll nicht erst vor der Kreditbewilligung stattfinden, wie es das Strassengesetz vorschreibt, vielmehr sollen die Quartierbewohnerinnen und -bewohner so früh wie möglich in die Projektentwicklung einbezogen werden.

Ferner wird Transparenz angestrebt. Schon beim Projektstart ist auszuweisen, ob eine umfangreiche Mitwirkung möglich ist oder ob die übergeordneten Rahmenbedingungen so einschränkend sind, dass die Mitwirkung entsprechend reduziert werden muss.

Mit dieser Vorgehensweise werden die vorhandenen Ressourcen der Verwaltung und Bevölkerung dort eingesetzt, wo auch die grösste Wirkung erreicht wird.

Volksauftrag «Städteinitiative»

Am 4. September nahm der Souverän die als «Städteinitiative» bekannte Volksinitiative «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» mit 52 % an. Der Gegenvorschlag des Stadtrates erreichte eine wesentlich komfortablere Ja-Mehrheit von 64 %. Erstaunlicherweise jedoch obsiegte in der Stichfrage mit 50,6 % gleichwohl die Volksinitiative.

Damit hat sich die Bevölkerung auch für die in der Initiative festgeschriebene Übergangsfrist ausgesprochen: Der Anteil von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich muss innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozentpunkte steigen. Andersherum gesagt: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist von 36 auf 26 % zu senken. Der Stadtrat hatte einen Gegenvorschlag

ohne diese Übergangsbestimmung ausgearbeitet. Dies, weil die Übergangsbestimmung ausserordentliche Massnahme erfordert, die im Festsetzungsprozess meist länger dauern als zehn Jahre, weil sie politisch schwer durchsetzbar und teuer sind und zu einem guten Teil nicht allein von der Stadt entschieden werden können. So unterstehen Gesetzesentwürfe Referenden und Rekursen, neue ÖV-Angebote sind über den ZVV zu finanzieren, Kapazitäten auf Hauptstrassen sind mit dem Kanton auszuhandeln, und Mobility-Pricing wäre über den Bund zu forcieren und nicht auf eine Gemeinde zu beschränken. Kurz gesagt: Die städtischen Verkehrsfragen sind zu einem grossen Teil auch Agglomerationsfragen.

Doch bei aller Schwierigkeit und bei aller Knappheit des Stichtscheids: Der Volksauftrag ist erteilt. Die Stadt Zürich wird ihr Möglichstes tun, um ihn zu erfüllen. Dazu wird eine Projektorganisation aufgestellt, welche die Potenziale erörtert und das weitere Vorgehen beschliesst.

Vulkanplatz: Ja zu Zweckmässigkeit und guter Gestaltung

Nach der Ablehnung des Projekts «Nagelhaus» am Escher-Wyss-Platz im Herbst 2010 hatte sich die Frage gestellt, ob das Nein nur diesem Projekt galt oder ob es sich um eine grundsätzliche Ablehnung von Platzgestaltungen handelte. Deshalb war die Volksabstimmung über den Bau des Vulkanplatzes ein Jahr später besonders interessant. Es zeigte sich: Die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher sind offenbar durchaus bereit, Geld für die Gestaltung von Plätzen zu genehmigen, aber natürlich nur, wenn sie vom Bauvorhaben und vom Verhältnis von Kosten und Nutzen des jeweiligen Projekts überzeugt sind. Das war beim Vulkanplatz der Fall. Am 27. November bewilligten sie knapp 4 Mio. Fr. für den Bau des Vulkanplatzes mit Veloabstellplätzen und einem Züri-WC. Der Objektkredit wurde in allen Wahlkreisen genehmigt, im städtischen Durchschnitt mit knapp 60 %, im Standortkreis 9 mit 57 %. Das ehemalige Industriegebiet im Norden des Bahnhofs Altstetten durchläuft einen grundlegenden Wandel. Es entstehen Neubauten mit zahlreichen Wohnungen und Arbeitsplätzen. Die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Quartierteils sowie die Angestellten in den neuen Dienstleistungsgebäuden sollen die Möglichkeit haben, im Freien Pause zu machen, sich zu begegnen oder Quartierfeste zu veranstalten. Der Vulkanplatz ist daher nicht nur ein Bahnhofplatz und ein Ankunftsort im Quartier mit verschiedenen Versorgungsmöglichkeiten, er kann auch als Quartierplatz in vielfältiger Weise genutzt werden.

Was die Gestaltung des Escher-Wyss-Platzes anbelangt, so hatte der Stadtrat für 2011 ein Moratorium beschlossen. Seit Ende 2011, da die sanierte Hardbrücke von Gerüsten befreit und das Tram Zürich-West fertiggestellt ist, präsentiert sich der Platz leer.

Meilensteine in Zürich-West

Mit der Fertigstellung des Umbaus der Pfingstweidstrasse, der Sanierung der Hardbrücke und der neuen Tramlinie Zürich-West ist der Wandel vom ehemals industriell geprägten Gebiet zum Dienstleistungs-, Kultur-, Bildungs- und Wohnquartier einen grossen Schritt weitergekommen. Das ganze Projekt war eine ausserordentliche logistische Herausforderung. Es war ein grossräumiges Bauvorhaben, das es mit dem Umbau von Seebahn- und Weststrasse im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung zu koordinieren galt. Zudem war

es eine Premiere, dass ein Tram in den Perimeter einer Nationalstrasse 3. Klasse integriert werden konnte. Es herrschte «Bauen unter Betrieb», das heisst, es galt während der Bauarbeiten den täglichen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Es ist davon auszugehen, dass sich täglich gegen eine Viertelmillion Menschen im Quartier bewegen werden. Vor diesem Hintergrund wurde der Stadtteil Zürich-West von Grund auf neu betrachtet. Zürich-West ist der Stadtteil der kurzen und direkten Wege. Das neue Tram ist das Rückgrat des Quartiers. Der Gleisbogen dient den Velofahrerinnen und Fussgängern als kurze, schnelle Verbindung durch das Quartier. Bei der Pfingstweidstrasse führt der Gleisbogen über die Passerelle. Die Verkehrsströme werden damit entflochten. Auch sind optische Zeichen gesetzt, was beim Gleisbogen mit dem Fussgängerpreis für Infrastruktur «Flâneur d'Or» und bei der Passerelle mit einer Anerkennung des «Prix Acier» für herausragende Stahlbauten bestätigt wurde.

Ausserordentlich erfreulich ist zudem die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich. Positiv zu erwähnen ist auch, dass der Umbau der Pfingstweidstrasse und das Tram Zürich-West am Ende 230 Mio. Fr. und damit 70 Mio. Fr. weniger kosteten als vorgesehen und die Sanierung der Hardbrücke einen Monat früher als geplant abgeschlossen werden konnte.

Nachholbedarf beim Veloverkehr

Das Polizeidepartement und das TED haben auch im Jahr 2011 für Velofahrende die Infrastruktur verbessert. So wurden zum Beispiel in den Kreisen 1, 2, 4, 7 und 8 Belagsfehler auf Velorouten erfasst und teilweise behoben. Diese Arbeiten werden kontinuierlich weiterverfolgt. Mit dem Ende der Sanierung der

Hardbrücke ist für die Velofahrenden auch eine entscheidende Lücke in der Nord-Süd-Verbindung geschlossen worden. In Zürich-West sind neu breite Fuss- und Velowege auf beiden Seiten entlang der Pfingstweidstrasse entstanden, und in Wiedikon pedalt es sich auch besser auf dem neuen Veloweg in der Zweierstrasse. An den Bahnhöfen Altstetten und Tiefenbrunnen wurden neue Veloabstellplätze geschaffen. Der Bahnhof Altstetten erhielt 50 zusätzliche, gedeckte doppelstöckige Abstellplätze. Im Tiefenbrunnen wird eine neue, verbesserte Velo-Box getestet. Der neue Fuss- und Velo-Routenplaner «ZüriPlan» im Internet oder für unterwegs als iApp zeigt auf Wunsch die schnellste oder die attraktivste Route fürs Velo und übrigens auch für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Sichtbarmachung von Velorouten gehörte zu den 250 aufgezählten Anliegen und Wünschen am Veloideen-Workshop, der am 25. September 2011 im Rahmen der Aktionstage Zürich Multimobil vom Tiefbauamt durchgeführt wurde und allen Interessierten offen stand.

Diese unvollständige Aufzählung zeigt: Es ist auch im Berichtsjahr viel gelaufen in der Veloförderung. Doch trotz der intensiven Arbeit zugunsten des Veloverkehrs bleibt noch viel zu tun. Das Thema brennt der Bevölkerung unter den Nägeln, wie auch öffentliche Veranstaltungen wie «Zürich-West diagonal» oder die Stadtdebatte im Internet zeigten. An beiden Anlässen erwies sich der Veloverkehr als Thema Nummer 1.

Um die Förderung des Veloverkehrs voranzutreiben, wird derzeit unter der gemeinsamen Leitung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Polizeidepartements der «Masterplan Velo» ausgearbeitet. Dieser Masterplan, der vor allem konkrete Zielsetzungen und Massnahmen beinhaltet, wird vom Stadtrat im Laufe des Jahres 2012 vorgestellt.

3. Kennzahlen Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

	2007	2008	2009	2010	2011
Mitarbeitende total	1 670	1 675	1 682	1 670	1 666
– davon Frauen	268	276	290	292	296
– davon Männer	1 402	1 399	1 392	1 378	1 370
Ø Stellenwert-Äquivalent ²	1 561	1 573	1 579	1 590	1 565
Führungskader total ³	355	291	281	291	290
– davon Frauen	40	31	29	29	27
– davon Männer	315	260	252	262	263
Lernende total	75	78	83	94	91
– davon Frauen	22	23	24	25	30
– davon Männer	53	55	59	69	61
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90.00 % (Vollzeitstellen)¹					
Total	1 440	1 429	1 439	1 429	1 414
Frauen	133	139	151	156	158
Männer	1 307	1 290	1 288	1 273	1 256
Frauen in %	9.2	9.8	10.5	10.9	11.2
Männer in %	90.8	90.2	89.5	89.1	88.8
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50.00–89.99 % (Teilzeitstellen I)¹					
Total	189	201	196	198	217
Frauen	105	107	109	107	114
Männer	84	94	87	91	103
Frauen in %	55.6	53.0	55.6	54.0	52.5
Männer in %	44.4	47.0	44.4	46.0	47.5
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0.01–49.99 % (Teilzeitstellen II)¹					
Total	41	71	73	70	63
Frauen	30	32	31	31	26
Männer	11	39	42	39	37
Frauen in %	73.2	45.1	42.5	44.3	41.3
Männer in %	26.8	54.9	57.5	55.7	58.7
Personalaufwand	178 953 435	189 896 264	191 190 654	194 124 060	189 937 327
Sachaufwand	223 512 953	254 089 906	270 649 594	276 711 448	252 755 680
Übriger Aufwand	268 980 922	303 547 732	303 603 402	298 921 990	344 193 310
Total Aufwand	671 447 310	747 533 902	765 443 650	769 757 498	786 886 317
Bruttoinvestitionen	163 138 753	135 420 647	241 567 856	213 884 536	199 217 959

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 Hauptaufgaben des Departementssekretariats sind die Unterstützung der Vorsteherin bei der Führung und die Unterstützung der Dienstabteilungen bei Geschäften, die dem Stadtrat und dem Gemeinderat unterbreitet werden. Ausserdem nimmt es Querschnittsaufgaben in den Bereichen Finanzen, Personal, Controlling, IT und Kommunikation wahr.

4.1.2 Jahresschwerpunkte

2011 war geprägt von den schwerwiegenden Vorwürfen der IG Pelikan gegen den Stadtrat bzw. das TED, der Stadtrat habe den Historischen Parkplatzkompromiss widerrechtlich verfälscht und bei der Umsetzung 1000 oberirdische Parkplätze in der Innenstadt zu viel abgebaut. Die Vorwürfe waren zwar offensichtlich falsch, ja geradezu absurd, ihre Erwidderung erforderte gleichwohl sehr viel Arbeit, sowohl beim Tiefbauamt als auch im Departementssekretariat.

4.2 ERZ Entsorgung + Recycling Zürich

4.2.1 Aufgaben

ERZ Entsorgung + Recycling Zürich leistet einen wichtigen Beitrag zur ausgezeichneten Lebensqualität in der Stadt Zürich. Sauberkeit der Stadt, sauberes Wasser und eine sichere Versorgung mit umweltfreundlicher Wärmeenergie sind wichtige Pfeiler dieser Lebensqualität.

2011 schloss ERZ die strategische Erneuerung des Kehrichtheizkraftwerks Hagenholz ab. Die Anlagen, technisch jetzt wieder auf dem neuesten Stand, gewährleisten ein sicheres Verwerten des Abfalls und erlauben eine optimierte Energiegewinnung für Zürich Wärme. An einem Tag der offenen Tür lud ERZ die Bevölkerung ein, selber zu erfahren, wie aus Abfall Energie wird.

Erneuerbare Energie für Zürich Wärme liefert auch die Fernwärme Zürich AG; sie gewährleistet von der Josefstrasse aus die Versorgung von Zürich-West mit umweltfreundlicher Wärme. Das Geschäftsmodell einer eigenständigen Betriebsgesellschaft hat sich im ersten Jahr gut bewährt: Die Abfallbeschaffung erfolgt durch den Partner EnBW Kraftwerke AG in Stuttgart, Betrieb und Unterhalt der Anlage stellt ERZ sicher.

Nach der vom Gemeinderat am 27. Oktober 2010 bewilligten Beteiligung von ERZ an der Biogas Zürich AG hat diese Anfang Jahr ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen. Ab 2013 wird der Bioabfall aus Haushalten der Stadt Zürich gesammelt und vergoren. Das entstehende Biogas wird in aufbereiteter Form ins Netz von Erdgas Zürich AG eingespeist und bietet Energie für 5000 Wohnungen. Das Baugesuch für die technischen Anlagen ist im Dezember 2011 eingereicht worden.

4.2.2 Jahresschwerpunkte

Entwässerung

Die Entwässerung erstellt, betreibt und unterhält die rund 1000 Kilometer der städtischen Kanalisation und schützt gemäss Auftrag des Gewässerschutzgesetzes Grundwasser, Bäche und Seen vor Verschmutzungen. Die Entwässerung ist zuständig für den Unterhalt der städtischen Fließgewässer, ausgenommen Limmat und Sihl, für die der Kanton zuständig ist.

Zu Beginn des Berichtsjahrs konnte ERZ wegen des Notbudgets keine neuen Kanalbauprojekte starten. Nach Freigabe des

Budgets Mitte Jahr wurden Projekte ausgelöst, aber die vorgesehene Budgetsumme für 2011 konnte verständlicherweise nicht mehr erreicht werden. Viele Kanalbauprojekte sind daher auf die kommenden Jahre verschoben worden.

Im Juni 2011 nahm die Entwässerung ein neuartiges Saugfahrzeug in Betrieb, einen sogenannten Schachtreycler. Das Schmutzwasser aus den Strassensammlern wird mit diesem Fahrzeug so aufbereitet, dass anschliessend nur noch Klarwasser in den Schacht zurückgegeben wird. Die Qualität des aufbereiteten Wassers erreicht mit Ausnahme der Trübung den Standard des Klärwerks. Da bisher kein vergleichbares Fahrzeug im Kanton Zürich im Einsatz war, führte ERZ mit dem AWEL ein ausgedehntes Versuchsprogramm durch. Das AWEL erteilte im August 2011 die Bewilligung für den Betrieb des Schachtreyclers.

Die Entwässerung führt alle vier Jahre eine flächendeckende Sielhaut-Untersuchung im städtischen Kanalnetz durch. Die Sielhaut ist ein biologischer Bewuchs von Abwasserkanälen. Er besitzt die Eigenschaft, Schwermetalle anzureichern. Darum eignen sich diese Untersuchungen dafür, erhöhte Schwermetalleinleitungen zu erkennen. Im gesamten Stadtgebiet lagen die Schwermetallkonzentrationen im normalen, erlaubten Bereich.

Klärwerk Werdhölzli

Das Klärwerk Werdhölzli reinigte rund 67,8 Mio. m³ Abwässer der Stadt Zürich und der angeschlossenen Vertragsgemeinden. Zusätzlich zu dieser Abwassermenge nimmt das Klärwerk unterschiedliche flüssige Rückstände zur Reinigung an. Im Berichtsjahr fielen rund 30700 t entwässerter Klärschlamm an, der in den städtischen Kehrichtheizkraftwerken zu Wärme und Strom verwertet wurde.

Die 25-jährigen Anlagen der Biologie/Filtration müssen auf den neusten Stand der Technik gebracht werden. Mit dem Kredit von 87,5 Mio. Fr. erneuerte das Klärwerk bis Ende 2011 zwei Drittel der Anlagen. Dank dem Umbau kann ERZ im Reinigungsprozess jährlich 800000 kWh Strom einsparen und die Denitrifikationsleistung von 64 % auf 72 % erhöhen.

Erfolgreich gestartet wurde das Projekt zur Erneuerung der Elektrotechnik im Klärwerk Werdhölzli. Dabei sollen bis Ende

2013 etappenweise die über 25-jährigen Elektroinstallationen erneuert werden.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 31. August 2011 beschlossen, dass ab Mitte 2015 sämtlicher Klärschlamm aus dem Kanton Zürich (100 000 t jährlich) in der zukünftigen Klärschlammverwertungsanlage auf dem Areal des Klärwerks Werdhölzli verwertet werden soll. ERZ hat eine Totalunternehmer-Ausschreibung durchgeführt, die bis Ende 2011 ausgewertet sein sollte. 2013 soll das Volk über das Projekt abstimmen können. Ein Projekt für eine optimale Transportlogistik aus dem Kanton ins Klärwerk wurde ebenfalls gestartet. Die Betreiber der Kläranlagen im Kanton Zürich sind an fünf regionalen Veranstaltungen darüber informiert worden.

Die Quartiervereine rund ums Klärwerk Werdhölzli wurden Ende Oktober 2011 von der Bereichsleitung über die oben genannten Projekte informiert. Dabei sind vor allem die Massnahmen zur Bekämpfung der Geruchsimmissionen wohlwollend zur Kenntnis genommen worden, die beim Bau des Vergärwerks realisiert werden. Diskussionen ausgelöst hat dagegen der Mehrverkehr durch die geplante Klärschlammverwertungsanlage. Der geplante neue Autobahnanschluss Zürich-Altstetten, der ungefähr gleichzeitig mit der Anlage 2015 in Betrieb gehen soll, wird die Verkehrslage im Quartier Grünau aber wesentlich beruhigen.

Stadtreinigung

Die Stadtreinigung erledigt die Reinigung und den Winterdienst im öffentlichen Grund, das heisst auf der gesamten Strassenfläche, in Parkanlagen und am Seeufer, aber auch bei Bächen. Die auf öffentlichem Grund gesammelte Menge Wischgut – einschliesslich Herbstlaub und Abfall aus den öffentlichen Abfallbehältern – betrug 9523 t. Beim Winterdienst fällt die überdurchschnittlich hohe Zahl von 59 Einsätzen in der Saison 2010/11 auf.

Winterdienst im Einsatz für Sicherheit und Mobilität

ERZ hat für die Winterdienst-Saison 2011/2012 Neuerungen eingeführt: Die Pflüge stossen den Schnee gründlicher weg, und dank Messungen der Bodentemperatur kann das Salz zielgerichteter gestreut werden. Jeweils ab Mitte November sind die Pikettmannschaften für den Winterdienst formiert. 230 Personen und über 170 Fahrzeuge sind während 18 Wochen rund um die Uhr einsatzbereit. Auf 760 km Strassen und über 1000 km Gehwegen räumen sie Schnee und Eis weg. Im strengen Winter 2010/11 forderte der Salz-mangel in ganz Europa die Einsatzkräfte heraus. Die enge Zusammenarbeit von ERZ mit den VBZ und der Polizei zeigte, dass der Winterdienst auch mit weniger Salz gewährleistet werden kann.

Salz sparen mit präziseren Pflügen und mehr Flexibilität

Viel Salz zu verwenden, ist zwar kurzfristig «günstig», aber langfristig leidet darunter die Umwelt. Bei präziserem Salzeinsatz wird das Ziel mit zusätzlichen mechanischen und organisatorischen Massnahmen gewährleistet. So kommen seit diesem Winter Pflüge mit widerstandsfähigeren Schürfkanten zum Einsatz. Die Pflügeräusche sind dadurch zwar etwas lauter, und Unebenheiten des Strassenbelages bedeuten stärkere Schläge auf die Pflüge, aber dafür vermögen sie selbst

kompakten Schnee gründlich von der Strasse wegzustossen. Weiter sind alle notwendigen Fahrzeuge mit Temperaturmessgeräten ausgerüstet, um vor Ort die Bodentemperatur zu messen. Dadurch kann der Salzeinsatz auf das Nötige beschränkt werden. Ein präziser Salzeinsatz erfordert in organisatorischer Hinsicht flexiblere Einsätze. Dank aktueller Software für die Pikett-Organisation beordert die Einsatzleitung die Teams nun mit einem einzigen Knopfdruck in den Einsatz und verliert keine wertvolle Zeit mehr für einzelne Telefonanrufe.

Beitrag aller Verkehrsteilnehmenden

Die erschwerten Verkehrsverhältnisse im Winter erfordern von allen Verkehrsteilnehmenden vernünftiges und vorausschauendes Verhalten. Gutes Schuhwerk bei den Fussgängerinnen und Fussgängern, Winterpneus bei den Autos und bei ganz schwierigen Verhältnissen der gelegentliche Verzicht auf das eigene Fahrzeug sind Voraussetzung dafür, den Winter ohne Schaden und Ärger durchstehen und vielleicht sogar geniessen zu können.

Werkstattbetriebe

Das Kompetenzzentrum für Kommunaltechnik in Wallisellen und im Hagenholz mit zweckmässig 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 Geräte gewartet, besondere Stahlbaukonstruktionen, Metallzäune, Pfosten, Baumkränze usw. hergestellt oder 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 Kanalspülfahrzeuge für diese Prüfverfahren vorzubereiten. Die Werkstattbetriebe haben im Oktober 2011 das Nachaudit gemäss der neuesten gesetzlichen Bestimmung mit Erfolg bestanden. Sie sind weiterhin berechtigt, Baustellentanks zu prüfen und zu reparieren. Sie sind autorisiert, Geräte der neuesten Generation zur Erfassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einzubauen und den Prüfbericht zu erstellen. Weiter erstellen die autorisierten Spezialisten Prüfberichte der Tacho- und Restwegaufzeichnung sowie für die Geschwindigkeitsbegrenzung. Dank dieses Angebots bleiben den Kunden und der Umwelt LSVA-bedingte Leerfahrten zur Prüfstelle erspart.

Entsorgungslogistik

Das bequeme Bereitstellen der Züri-Säcke in den Züri-Sack-Containern ist aus der Stadt nicht mehr wegzudenken. Aktuell stehen der Stadtbevölkerung neben 28 000 Rollcontainern auch 177 Unterflurcontainer zur Verfügung. 2011 konnten auf privatem Grund zusätzliche 37 Unterflurcontainer realisiert werden. Einen Meilenstein stellt die Installation des ersten Unterflurcontainers für Betriebskehr dar. Unterflurcontainer

tragen wesentlich zum positiven Erscheinungsbild der Stadt bei, zudem ist ihr ökonomischer Nutzen beträchtlich. Ein Unterflurcontainer fasst den Kehrriecht von über 6 Rollcontainern à 770 Liter Inhalt. Dementsprechend sind Leerungen weniger oft notwendig und entsprechend kann die Zahl der Fahrten in den Quartieren reduziert werden.

Gemäss der Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich (VAZ) ist die Entsorgungslogistik unter anderem auch für die Reinigung der Container verantwortlich. Im Berichtsjahr hat die Entsorgungslogistik 15 500 Container gereinigt. Dieser Auftrag wird mit Hilfe eines speziellen Sammelbehälter-Waschfahrzeugs erfüllt. Um einen effizienten Einsatz zu ermöglichen, kann das Waschfahrzeug sowohl Container reinigen als auch Kehrriecht einsammeln.

40% der Haushalte in der Stadt besitzen kein Privatauto. Das Cargo-Tram, der mobile Recyclinghof auf Schienen, ist darum bei der Bevölkerung der Stadt äusserst beliebt. Mit dem Cargo-Tram wurden 2011 388 t Sperrgut eingesammelt. Im selben Zeitraum hat das mobile E-Tram 66 t Elektrogeräte für das Recycling entgegengenommen.

Die Recyclingquote beschreibt das Verhältnis der gesammelten Kehrriechtmenge zur Menge der Wertstoffe, die in den Kreislauf zurückgeführt werden. Mit den Entsorgung-Coupons lieferte die Stadtbevölkerung 75 000 Mal gratis Sperrgut ein. Die Menge des Kleinmetalls belief sich auf 1004 t. Die Kartonmenge stieg auf 5047 t und die Menge des Sonderabfalls blieb stabil bei rund 865 t. Die Papiermenge blieb stabil bei 21 105 t. Die Recyclingquote erreichte 2011 einen Wert von 44%.

Kehrriechtheizkraftwerk

Im Kehrriechtheizkraftwerk Hagenholz wurden 2011 total 238 985 t Kehrriecht und 24 292 t entwässerter Klärschlamm thermisch verwertet; daraus wurden 399 874 MWh Zürich Wärme und 119 349 MWh elektrischer Strom produziert. Nach der Inbetriebnahme der erneuerten Verbrennungslinien im Sommer 2010 hat ERZ im ersten vollen Betriebsjahr 2011 die technischen Prozesse verfeinert, die Abstimmung mit den Wärmeproduktionsanlagen optimiert und wertvolle Erfahrungen gesammelt. Erfreulicherweise konnten die vom Hersteller garantierten Leistungen in der Dampfproduktion, in der Abfallverwertung und in der Energieproduktion nicht nur erreicht, sondern übertroffen werden. Am 14. Mai 2011 lud ERZ die Stadtbevölkerung zu einem Tag der offenen Tür ein und präsentierte die erneuerten Anlagen.

Damit die Sicherheit und die Verfügbarkeit der Anlagen gewährleistet bleiben, werden regelmässig Grossrevisionen durchgeführt. 2011 konnte ERZ mit optimierten Prozessen die Revisionszeit von vier Wochen auf drei Wochen pro Verbrennungslinie verkürzen.

In den kommenden Jahren muss ERZ die rund 20-jährige Rauchgasreinigungsanlage und die Abwasserbehandlungsanlage ersetzen. Der Stadtrat hat dafür gebundene Ausgaben von 34,1 Mio. Fr. bewilligt. So lassen sich weiterhin Emissionswerte weit unter den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung und Einleitbedingungen gemäss Gewässerschutzverordnung garantieren. Dank einer zusätzlichen Verfahrensstufe kann künftig auch die Flugasche weiterbehandelt werden:

Schwermetalle werden ökologisch eliminiert und ein späteres Rückgewinnen von Zink ermöglicht. Um den Betrieb und die Entsorgungssicherheit aufrecht zu erhalten, finden die erforderlichen Sanierungen in Etappen und gleichzeitig mit den ordentlichen Grossrevisionen statt.

Bis im Jahr 2020 wird die Wärmeversorgung im Gebiet Zürich-West durch das Kehrriechtheizkraftwerk Josefstrasse sichergestellt. Das Werk wird seit 2011 unter der Federführung der Fernwärme Zürich AG betrieben. Für die Wärmeversorgung nach 2020 erarbeitet ERZ nun die Entscheidungsgrundlagen.

Zertifizierung nach «naturemade basic»

Die zwei Kehrriechtheizkraftwerke Hagenholz und Josefstrasse erzeugen jährlich über 160 000 MWh Strom – dies entspricht dem jährlichen Verbrauch einer Kleinstadt mit 70 000 Einwohnern. Die zu 100% CO₂-neutrale und zu 50% erneuerbare Energie leistet einen wesentlichen Beitrag, um die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft in der Stadt Zürich zu erreichen. Der erneuerbare Anteil der Energie aus dem Kehrriechtheizkraftwerk Hagenholz trägt nach der erfolgreichen Zertifizierung nun das Label «naturemade basic».

ZAV Zürcher Abfallverwertungs-Verbund

Für die Beschaffung des Marktkehrriechts, der die Vollausslastung der Anlage Hagenholz und die Sicherstellung der Fernwärmeproduktion im Hagenholz über das ganze Jahr sicherstellt, wurde die Zusammenarbeit mit den anderen zürcherischen Anlagebetreibern verstärkt. Darüber hinaus werden erfolgreich Synergien bei der Abstimmung der Grossrevisionen, bei der Ausbildung, der Planung von zukünftigen Anlagenkapazitäten und bei der Weiterentwicklung von gemeinsamen Schlackenaufbereitungsmethoden aufgrund der Erkenntnisse des Zentrums für nachhaltige Abfall- und Ressourcennutzung ZAR genutzt.

Fernwärme

Das Geschäftsjahr 2011 begann für die Fernwärme erfreulich mit der offiziellen Einweihung des Holzheizkraftwerks Aubrugg, welches «naturemade star» zertifizierten Strom produziert und CO₂-neutrale, erneuerbare Wärme für Zürich Wärme liefert. Die Wärmenachfrage war rund 15% geringer als im Vorjahr. So konnten 66% der Wärmeproduktion mit der Abwärme aus den beiden Kehrriechtheizkraftwerken Hagenholz und Josefstrasse gedeckt werden. Der mit fossilen Energieträgern produzierte Wärmeanteil betrug weniger als 20%, wobei aus ökologischen Gründen praktisch ausschliesslich Erdgas und fast kein Heizöl mehr eingesetzt wird. Damit hat ERZ den Anteil der fossilen Energieträger an Zürich Wärme innert drei Jahren um 55% reduziert und leistet somit einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft. Dank Zürich Wärme spart die Stadt Zürich jährlich mehr als 180 000 t CO₂ ein.

Im September waren die Wärmebezüger des Netzes Zürich Nord von einem Störfall betroffen, der erheblichen Sachschaden zur Folge hatte. 630 000 Liter Heisswasser entwichen durch ein Leck, und 1300 Anschlüsse waren einen Tag lang von der Störung betroffen.

Zum Jahresende schloss der Bereich Fernwärme die Erneuerung des Leitsystems nach drei Jahren erfolgreich ab. Das neue Leitsystem ist kompatibel mit dem Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz und optimiert die Betriebssicherheit sowie den Bedienungskomfort der Wärmeversorgungsanlagen und Verteilnetze.

Die beiden Beteiligungsgesellschaften, HHKW Aubrugg AG und Fernwärme Zürich AG, waren für die Fernwärme von grossem Nutzen. Beide Unternehmen lieferten CO₂-neutrale, erneuerbare Energie für Zürich Wärme. Die Menge der Energielieferungen der beiden Gesellschaften entsprachen den Erwartungen.

Dank der erfolgreichen Akquisition von Neuanschlüssen baute ERZ den Marktanteil von Zürich Wärme in den Versorgungsgebieten wie geplant weiter aus. In Zürich-Nord, Zürich-West und im Hochschulquartier wurden insgesamt 48 Neuanschlüsse mit einer Wärmeleistung von total 8,3 MW erstellt. Diese Leistung entspricht dem Wärmebedarf von rund 3300 Wohnungen. Bei den realisierten Hausanschlüssen handelt es sich um 24 Neubauliegenschaften und um 24 bestehende Gebäude. Ende des Jahres 2011 waren somit total 1604 Wärmeübergabestationen in Betrieb mit einer abonnierten Anschlussleistung von rund 397 MW. Die Länge des Versorgungsnetzes von Zürich Wärme beträgt einschliesslich des Verteilnetzes der ETH Zürich 154 km.

Im Gebiet Zürich-West hat ERZ im vergangenen Jahr die ersten Neubauobjekte der Grossüberbauung Europaallee beim Hauptbahnhof ans Netz von Zürich Wärme angeschlossen. Dieses Grossprojekt verläuft planmässig, und in den kommenden Monaten werden etappenweise weitere Neubauten angeschlossen.

Im Versorgungsgebiet Glattpark Opfikon entstehen weitere Wohn- und Geschäftshäuser, zudem ein Hotel und ein

Schulhaus. Damit diese Neubauten termingerecht mit Zürich Wärme beliefert werden können, wurden in einem ersten Schritt bereits die erforderlichen Verteilungen erstellt.

4.2.3 Spezifische Kennzahlen

	2009	2010	2011
Abwasserreinigung, in Mio. m ³	73.3	77.6	67.8
Klärschlamm (28 % TS), in t	36090	29960	30700
Kompostierung, in t	14660	15110	14200
Wischgut von öffentlichem Grund, in t	9 670	9274	9523
Gesammelte Werkstoffe, in t			
Papier	21 840	21 149	21 105
Karton	4352	4881	5047
Glas	11 259	11 474	11 482
Elektroschrott	1 005	1 200	1 300
Kehrichtheizkraftwerke ¹			
verwerteter Kehricht, in t	334 199	336 993	238 985
verbrannter Klärschlamm, in t	40 555	34 873	24 292
Energieproduktion ERZ			
Wärme, in MWh	758 019	849 628	715 799
Strom ² , in MWh	169 779	180 064	137 780

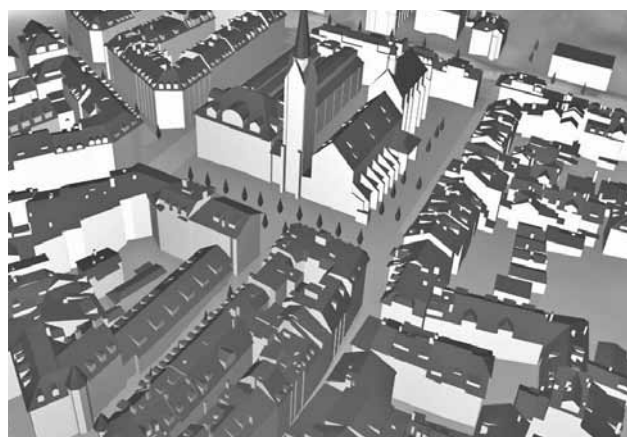
¹ ab 2011 nur noch Werk Hagenholz ohne Josefstrasse
² Strom aus Kehrichtheizkraftwerk und Klärwerk

4.3 Geomatik und Vermessung

4.3.1 Aufgaben

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

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



3D-Stadtmodell. (Bild: GeoZ)

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Berufsbildung bei GeoZ

2011 konnte ein Geomatiker seine Lehre erfolgreich abschliessen. Nebst dem Kandidaten von GeoZ hat auch ein Geomatik-Lernender der SBB seine Ausbildung bei GeoZ erfolgreich abgeschlossen. GeoZ hat eine weitere Lehrstelle geschaffen, und im August starteten eine angehende Geomatikerin und ein angehender Geomatiker ihre berufliche Grundbildung. Zusätzlich zum Beruf Geomatiker werden noch zwei KV-Lernende ausgebildet. Per Ende 2011 wurden insgesamt neun Lernende bei GeoZ ausgebildet.

Zertifizierung GeoZ nach ISO 9001

Das im Jahr 2010 aufgebaute Integrierte Managementsystem (IMS-GeoZ) zur Verbesserung der internen Abläufe sowie zur nachhaltigen Sicherung des betriebsinternen Know-hows auf allen Stufen und in allen Bereichen wurde im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses weiter optimiert. Der Nutzen des IMS-GeoZ hat sich zur Hauptsache in der Sicherung einer hohen Qualität aller Arbeitsprozesse und im besseren Know-how-Transfer bei personellen Veränderungen gezeigt.

Amtliche Vermessung

Infolge der intensiven Bautätigkeit in den vergangenen Jahren war 2011 ein sehr grosses Arbeitsvolumen in der Nachführung der Amtlichen Vermessung abzuarbeiten. Um diese Nachführungsarbeiten fachgerecht ausführen zu können, musste das Lagefixpunktnetz um 450 Lagefixpunkte erweitert werden. Ein Lagefixpunktnetz stellt Ausgangspunkte für Vermessungsarbeiten bereit und ist für die hochpräzise Vermessung unerlässlich.

Projekt «Tram Zürich-West/Ausbau Pfingstweidstrasse»

Für die Amtliche Vermessung war der Bau des «Trams Zürich-West/Ausbau Pfingstweidstrasse» das Schwerpunktprojekt. Für die anfallenden Nachführungsarbeiten wurden rund 1800 Arbeitsstunden aufgewendet.

Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen (ÖREB)

Privatrechtliche Eigentumsbeschränkungen wie z. B. die Weg- oder Durchleitungsrechte wurden seit jeher im Grundbuch eingetragen und sind öffentlich zugänglich. Auch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen wie z. B. Nutzungszonen oder Baulinien sind öffentlich, aber ihre Auffindung war bisher mühsam, weil die Daten nicht zentral abgelegt waren. Der Bund will das ändern und hat die Schaffung eines sogenannten ÖREB-Katasters beschlossen, der in den kommenden Jahren in den Kantonen eingeführt werden muss. Dieser soll zuverlässig Auskunft geben über die für das Planen und Bauen wichtigsten öffentlich-rechtlichen Einschränkungen. Davon profitieren private und öffentliche Grundeigentümer, Bauherrschaften, Banken, Versicherungen, aber auch die öffentliche Hand.

Der Aufbau des ÖREB-Katasters für die Schweiz erfolgt in zwei Etappen. In der ersten Etappe wurden acht Kantone ausgewählt, darunter auch der Kanton Zürich, der sich mit insgesamt 15 Gemeinden beteiligt. Die Stadt Zürich gehört ebenfalls

zu den Pilotgemeinden, und diese Aufgabe wurde vom Stadtrat GeoZ übertragen. Die ÖREB-Themen werden mehrheitlich basierend auf den sogenannten kantonalen Mehranforderungen der amtlichen Vermessung definiert und müssen noch mit den Vorgaben von Bund, Kanton und Stadt verknüpft werden. Vorgesehen ist die zentrale Führung des ÖREB-Katasters beim Kanton.

Bauvermessung

Feldcomputer

In der Bauvermessung wurden Feldcomputer eingeführt, welche die Vermessungsteams bei der Datenerfassung unterstützen. Die Feldcomputer ermöglichen den Zugriff auf IT-Dienste im Feld, z. B. das Intranet von GeoZ, die Steuerung der Messgeräte, den Betrieb von Feldsoftware und die Erfassung von Geodaten.

Projekt «Überbauung Löwenbräuareal»

Für die Bauvermessung war die «Überbauung Löwenbräuareal» an der Limmatstrasse 250–270 das Schwerpunktprojekt im Jahr 2011. Im Zuge dieses Projekts wurden hochkomplexe Vermessungsdienstleistungen erbracht. Nach Erstellung der Baumassberechnung und nach umfangreichen Ergänzungsaufnahmen für die Architekten wurde über die gesamte Baustelle ein Baufixpunktnetz versichert und bestimmt. Für die Baugrubenabschlüsse und die Pfählungsarbeiten wurden für den Baumeister verschiedene Achsen und Höhenrisse angegeben und an den bestehenden Gebäuden und Anlagen, wie zum Beispiel dem Hochkamin, diverse Überwachungsmessungen durchgeführt.

Wegen der tiefen Baugruben und knappen Platzverhältnisse musste mit Deformationen an den nahegelegenen Infrastrukturen der SBB bzw. der Wasserversorgung gerechnet werden. Gemäss Kontroll- und Prüfplan des Ingenieurs wurden diese Anlagen periodisch auf Deformationen überwacht.

GIS-Zentrum

Umsetzung Strategie «GIS Stadt Zürich 2025»

Die Umsetzung der städtischen GIS-Strategie wurde durch GeoZ kontinuierlich vorangetrieben. Neben dem bereits eingeführten Infoboard GIS-Projekte, das die Koordination sicherstellt und Doppelspurigkeiten verhindert, wurde das Infoboard GIS-Applikationen neu aufgebaut.

Das im Vorjahr initialisierte Projekt für ein städtisches Metadaten-system für alle Geodaten konnte abgeschlossen und eingeführt werden. Ende 2011 waren bereits über 80 Datensätze von GeoZ, ERZ, GSZ, TAZ und AfS dokumentiert. 2012 wird das System in den übrigen Dienstabteilungen der Stadt eingeführt.

Im strategischen Projekt «3D-Stadtmodell» konnte im Herbst ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Die Daten stehen nun flächendeckend zur Nutzung zur Verfügung. Das neue 3D-Modell wird bereits rege für Visualisierungen oder das Erstellen von Architekturmodellen in den Bereichen Planung und Projektierung sowie für die Berechnung des Solarenergiepotenzials sämtlicher Hausdächer der Stadt eingesetzt. Als 3D-PDF sind visualisierte Ausschnitte in der Katasterauskunft auch der Öffentlichkeit zugänglich.



Stadtmodellexplorer. (Bild GeoZ)

Stadtplan mit Routenplaner und iApp

Der interaktive Stadtplan im Internet wird von der Bevölkerung, dem Tourismus und der Wirtschaft monatlich durchschnittlich über 50 000-mal aufgerufen. In enger Zusammenarbeit mit

Grün Stadt Zürich (GSZ), Amt für Städtebau (AfS) und Tiefbauamt (TAZ) konnte im Frühling der erste Routenplaner der Schweiz für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) aufgeschaltet werden. Der neue Routenplaner ist eine von vielen Massnahmen, um diesen Verkehrsträger zu fördern. Monatlich wurden von den Benutzenden über 6000 Routen angefordert.

Unter Federführung des AfS wurde im Frühling der Internetstadtplan für die stark wachsende Gemeinde der iPhone-Benutzer verfügbar gemacht. Auch dieser Dienst von GeoZ wird rege genutzt. Monatlich werden der Stadtplan und seine Dienste über 15 000-mal auf iPhones aufgerufen.

Zentralisierung der Server bei OIZ

Im Rahmen der Umsetzung der städtischen IT-Strategie konnte GeoZ zusammen mit der OIZ alle dezentralen Server im Rechenzentrum der OIZ zentralisieren. GeoZ ist somit eine der ersten Dienstabteilungen, die diesen wichtigen Schritt vollzogen hat. GeoZ profitiert so von der modernen städtischen IT-Serverarchitektur und von der professionellen Betreuung durch die OIZ. Im Laufe des Jahres 2012 kann nun der Serverraum im Amtshaus V aufgehoben werden.

4.3.3 Spezifische Kennzahlen

	2008	2009	2010	2011
Geleistete Arbeitsstunden für die Nachführung der Amtlichen Vermessung	13 800	11 800	14 100	18 000 ¹
Anzahl Grenzmutationen	75	105	86	96
Neue oder veränderte Gebäude	1 480	840	1 160	1 540 ²
Intranet: Anzahl aufbereitete Karten Amtl. Vermessung online pro Monat	70 000	68 900	67 500	56 300
Stadtplan im Internet: Aufbereitete Karten pro Monat	320 000	300 000	210 000 ³	–
Stadtplan im Internet: Anzahl Aufrufe pro Monat ⁴	–	–	52 000	52 900 ⁴

¹ Die rege Bautätigkeit der vergangenen Jahre löst in der Folge entsprechend erhöhte Nachführungstätigkeit der Amtlichen Vermessung aus.

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

³ alter Internetstadtplan, nicht mehr in Betrieb

⁴ Stadtplan im Internet: Anzahl Aufrufe im Monat (ersetzt 3)

4.4 Grün Stadt Zürich

4.4.1 Aufgaben

Grün Stadt Zürich (GSZ), im Jahr 2001 durch Verschmelzung des Gartenbauamts, des Landwirtschaftsamts und des Waldamts entstanden, ist verantwortlich für Planung, Bau und Unterhalt des städtischen Grüns. Die Landschaftsentwicklung und die Landschaftsplanung einschliesslich der Waldentwicklungsplanung sind Teil der übergeordneten Stadtentwicklung, mit der sich die gesamte Stadtverwaltung befasst.

Grün Stadt Zürich unterhält Parkanlagen und Friedhöfe, baut und unterhält Sportplätze, Badeanlagen und Kleingartenareale. Ebenfalls in den Verantwortungsbereich von Grün Stadt Zürich fallen der Gutsbetrieb Juchhof mit dem Rebberg am Chillesteig in Höngg, die Führung der Ackerbaustelle und die Verwaltung der verpachteten Landwirtschaftsbetriebe, die Stadtgärtnerei,

die Forstbetriebe, die Wildhut und die Sukkulenten-Sammlung. Die Naturschulen fördern das Naturverständnis bei Schülerinnen und Schülern im Sinne der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung.

Zudem ist die Stadt Zürich eine wichtige Trägerin der seit 2009 selbständig operierenden Stiftung Wildnispark Zürich, die im Sihltal den Wildpark Langenberg und den Sihlwald als ersten Naturerlebnispark der Schweiz betreibt.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Besucherinformation der Sukkulenten-Sammlung erneuert

Im April wurde die Sukkulenten-Sammlung vom Verein Zürcher Museen zum «Museum des Monats» erkoren, und am Sonntag, 17. April 2011, konnte am Mythenquai 88 die neue Besucherinformation eingeweiht werden. Der komplett überarbeitete

Ausstellungsführer ergänzt die Beschriftungen in den Schauhäusern. Die Sukkulente-Sammlung Zürich beherbergt seit 1931 eine der weltweit bedeutendsten Spezialsammlungen sukkulenter Pflanzen mit über 6500 verschiedenen Arten und insgesamt 25000 Individuen. Die neue Informationsvermittlung und Besucherlenkung durch die lebendige Ausstellung in sechs Schauhäusern und den Aussenbereichen erleichtert die Orientierung und informiert über die Besonderheiten der Pflanzen. Sie ist durchgehend zweisprachig in Deutsch und Englisch gehalten. Daneben tragen verschiedene bauliche Massnahmen wie die Neugestaltung des Eingangsbereichs zur Attraktivitätssteigerung bei. Der alte Vortragsraum wurde zu einem Mehrzweckraum mit Leseecke umgebaut, der auch für Vorträge und Seminare sowie von Schulklassen genutzt werden kann.



Die neue Besucherinformation der Sukkulente-Sammlung manifestiert sich bereits am Eingang. (Bild GSZ)

Neue Waldschule

Weil die Sihlwaldschule 2011 von der Stiftung Wildnispark Zürich übernommen wurde, eröffnete Grün Stadt Zürich am 5. Mai die neue Naturschule Dunkelhölzli am Rand des Altstetter Waldes. Im Sinne der «2000-Watt-Gesellschaft» entspricht das umgebaute Gebäude im Dunkelhölzli dem Minergie-Standard. Die Solarzellen auf dem Dach produzieren mehr Strom, als die Schule braucht. Zudem ist die Schule mit einer effizienten Holzheizung ausgestattet, die mit Holz aus dem nahegelegenen Wald befeuert wird.

Die naturnahe Umgebungsgestaltung wurde von lernenden Zeichnerinnen und Zeichner der Fachrichtung Landschafts-



Die Vertiefungsangebote der Naturschulen erhielten das Gütesiegel der Schweizerischen Unesco-Kommission. (Bild GSZ)

architektur geplant und zusammen mit Lernenden der Fachrichtung Garten- und Landschaftsbau umgesetzt. In nur vier Wochen bauten sie eine für den Unterricht und die Natur attraktive Umgebung rund um den neuen Lernort im Dunkelhölzli.

Mit den Vertiefungsangeboten für die Mittelstufe «Wald und Mensch», «Biodiversität: entdecken, handeln, forschen» und «Kartoffeln aus dem Schulgarten» fördern die Naturschulen die Kompetenzen der Schülerinnen und Schüler für eine nachhaltige Entwicklung. Diese Angebote wurden von der schweizerischen Unesco-Kommission als wichtige Aktivität für Bildung im Bereich nachhaltige Entwicklung anerkannt. Mit solchen Projekten verstehen sich die Naturschulen von Grün Stadt Zürich auch in Zukunft als wichtigste ausserschulische Partnerin der Stadtzürcher Volksschule für Angebote in der Natur. Jedes Jahr nehmen rund 700 Schulklassen die Angebote der Naturschulen an elf Lernorten in Anspruch.

IFLA World Congress

Vom 27. bis 29. Juni 2011 führte Grün Stadt Zürich in Zusammenarbeit mit dem Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und der Hochschule Rapperswil im Kongresshaus Zürich den 48th IFLA World Congress «Scales of Nature: From Urban Landscapes to Alpine Gardens» durch mit einer Rekordbeteiligung von 1358 Fachleuten aus 74 Ländern.

Für den Kongress hatten sich 25 Medienvertreterinnen und -vertreter akkreditiert. Bis Ende 2011 erschienen insgesamt 99 Beiträge in Fachzeitschriften, auf Websites und Blogs.

Die Website (www.ifla2011.com) verzeichnete über 90000 Besuche. Über die Facebook-Gruppe (www.facebook.com/groups/scalesofnature) mit rund 900 Mitgliedern können sich Interessierte weiterhin miteinander vernetzen und austauschen. Die Zufriedenheit der Teilnehmenden wurde nach dem Kongress mittels einer Onlineumfrage ermittelt. Sie ist mit 98,17% überdurchschnittlich hoch.

Das Kongressbüro von Zürich Tourismus schätzt, dass der dreitägige IFLA-Weltkongress rund 3500 Logiernächte verzeichnete und Zürich eine Wertschöpfung in der Hotellerie von deutlich über 1 Mio. Fr. einbrachte.

Der IFLA-Weltkongress fand nicht nur hinter verschlossenen Türen statt. Unter dem Motto «Träumen unter Bäumen» konnten sich die Bevölkerung sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt mit den Themen auseinandersetzen, die im



Auffallend viele junge Landschaftsarchitektinnen aus aller Welt nahmen am 48^{ten} IFLA World Congress teil. (Bild GSZ)

Kongresshaus debattiert werden. Im Schatten der Kastanien am General-Guisan-Quai konnte man sich ausruhen und in Büchern schmökern, die von verschiedenen Verlagen zur Verfügung gestellt worden waren. Die Aktion wurde von Lernenden der Buchhandlungen Orell Füssli durchgeführt. In einem zum Aussenbüro umfunktionierten Baucontainer standen Mitarbeitende von Grün Stadt Zürich Rede und Antwort, und mittels einer Online-Umfrage konnte jedermann die Wichtigkeit, den Nutzen und die Qualität der Grünanlagen und der Dienstleistungen von Grün Stadt Zürich bewerten.

Übernahme des ETH-Lehrwaldes

Mit der Zustimmung des Gemeinderates konnte nach mehrjährigen Verhandlungen am 2. November 2011 der Kauf von 192 Hektaren des ETH-Lehrwaldes auf Stadtgebiet besiegelt werden. Die 162 Hektaren auf Gemeindegebiet von Stallikon, Uitikon und Birmensdorf übernahm der Kanton Zürich.

Um Waldwirtschaft sinnvoll betreiben zu können, sind möglichst grosse zusammenhängende Waldflächen nötig. Stadt und Kanton nutzten die Gelegenheit des Kaufs des ETH-Lehrwaldes, um durch gezielten Waldabtausch auf Stadtgebiet ihre Flächen zu optimieren.

Die Übernahme der Waldflächen, des Personals, der Immobilien und des Inventars des ETH-Lehrwaldes erfolgte am 31. Dezember 2011.

Auszeichnungen

Gleisbogen und Gleisbogen-Passerelle

Am 25. November 2011 haben der Fachverband Fussverkehr Schweiz und der Verkehrsclub der Schweiz dem Gleisbogen die Auszeichnung «Flâneur d'Or 2011» verliehen. Mit dem «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» werden fussgängerfreundliche Projekte prämiert: öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen, sowie attraktive und sichere Fusswegverbindungen. Der Wettbewerb will gute Praxisbeispiele und Impulse zur Nachahmung vermitteln.

2002/2003 führte die Stadt Zürich zusammen mit den Grundeigentümerinnen und -eigentümern einen Studienauftrag über das bogenförmige Industriegleis in Zürich-West durch. Ziel war es, zu einem Konzept- und Gestaltungsvorschlag zu gelangen,



Der Gleisbogen schwingt sich in Form einer markanten Passerelle über die Pflingstweidstrasse. (Bild GSZ)

der die Freiraumsituation basierend auf dem Entwicklungskonzept Zürich-West verbessert. Erste Freiräume des Gleisbogens wurden von privaten Grundeigentümerinnen und -eigentümern im Herbst 2003 und im Mai 2005 realisiert. Der Gleisbogen des Landschaftsarchitekturbüros Hager Partner AG, der das ehemalige Industriegleis in eine lineare, parkartige Fuss- und Veloverkehrsachse umwandelt, hat gemäss Jury zu einem frühen Zeitpunkt in einem boomenden Stadtteil ein starkes Zeichen für die Vernetzung der Quartiere gesetzt. Als rotes, 1,4 Kilometer langes Band zieht sich der Gleisbogen als Flanier- und Erholungsraum vom Bahnhof Hardbrücke bis zum Escher-Wyss-Platz und schwingt sich in Form einer markanten Passerelle über die Pflingstweidstrasse. Die Passerelle hatte bereits im Juli eine Anerkennung des Schweizer Stahlbaupreises «Prix Acier 2011» erhalten. Das Gesamtprojekt wird in 5 Etappen zwischen März 2009 und Sommer 2013 realisiert.

Hase in Gold für den Lettenviaduktweg

Am 6. Dezember hat die Zeitschrift «Hochparterre» im Zürcher Museum für Gestaltung die besten Projekte des Jahres 2011 in den Kategorien Landschaft, Architektur und Design ausgezeichnet. Den Goldenen Hasen in der Kategorie Landschaft erhielt der Fuss- und Veloweg Lettenviadukt von Schweingrubler Zulauf Landschaftsarchitekten, die auch die angrenzende Josefwiase saniert und aufgewertet haben. Das Tiefbauamt war für den Viadukt zuständig, Grün Stadt Zürich für die Josefwiase. «Da haben zwei städtische Ämter gut zusammengearbeitet», lobte die Jury. Auch wenn der Akzent der Auszeichnung auf dem Viadukt liege, so trage die Parkanlage wesentlich zum guten Ergebnis bei.

Internet

Im Hinblick auf den IFLA-Weltkongress Ende Juni 2011 wurden alle Einträge zu den Parkanlagen im Internet überarbeitet und einheitlich dargestellt. Ebenso wurden die neuen Parkanlagen in Wikipedia auf Deutsch und Englisch porträtiert. Die Website verzeichnete 319 643 Besuche (Vorjahr: 282 309) bzw. 3 550 403 Zugriffe.

Facebook

Im Januar 2011 hat Grün Stadt Zürich begonnen, auch auf Facebook zu kommunizieren. Je nach Emotionsgehalt der

veröffentlichten Beiträge werden diese bis zu 800 Mal und mehr angeklickt. Bis Ende Jahr wurden 141 336 Beiträge aufgerufen und 465 Kommentare abgegeben.
www.facebook.com/gruenstadtzuerich

Personal

Die Personalrekrutierung zeigte sich in einzelnen Bereichen als anspruchsvoll und zeitintensiv. Ein allgemeiner Mangel an qualifizierten Fachkräften ist schon seit längerer Zeit zu verzeichnen, insbesondere in handwerklichen Berufen.

Alle neun zur Abschlussprüfung angetretenen Lernenden haben im August 2011 die Lehre erfolgreich abgeschlossen. Im August bzw. September starteten zehn Lernende mit der Grundausbildung und ein Lernender mit einer verkürzten Zweitlehre bei Grün Stadt Zürich. Insgesamt befanden sich per 15. August 2011 45 Lernende in neun verschiedenen Berufen in Ausbildung bei Grün Stadt Zürich. Zwanzig Personen absolvierten Praktika unterschiedlicher Dauer.

Soziales Engagement

Von den Sozialen Einrichtungen und Betrieben SEB haben 2011 insgesamt 120 Teilnehmende mit unterschiedlichen Pensen und teilweise im Taglohnsystem (Sprungbrett, Palettino, Joblade) für Grün Stadt Zürich im Garten- und Waldbereich gearbeitet. Weiter waren vier Zivildienstleistende und neun Asylbewerber im Einsatz. Zudem vergibt die Fachstelle Naturschutz für die Pflege von Naturschutzgebieten regelmässige Aufträge an die Vereine Naturnetz und Grünwerk sowie die Stiftung Wirtschaft und Ökologie (SWO), die ebenfalls Zivildienstleistende beschäftigen.

Freiwilligen-Einsätze

Immer häufiger wird Grün Stadt Zürich von Firmen über die Möglichkeit eines freiwilligen Arbeitseinsatzes (Corporate Volunteering) in der Natur angefragt. Diese Anfragen werden seit 2009 von den Naturschulen koordiniert. 2011 trafen 25 Anfragen ein, wovon 13 in eine Pflanz- oder Pflegeaktion mündeten; drei geplante Einsätze konnten noch nicht durchgeführt werden. Vier Einsätze wurden über die Westschweizer Stiftung Philias vermittelt, die ab 2012 eine Zweigstelle in Zürich eröffnen wird.



Mitarbeitende der Firma Bain & Company bei einer Pflegeaktion in der Stettbacher Allmend. (Bild GSZ)

Am traditionellen Waldputztag im März, der ebenfalls von den Naturschulen betreut wird, haben dieses Jahr 1400 Schülerinnen und Schüler aus 67 Schulklassen teilgenommen. Mit dieser Rekordbeteiligung waren die personellen und logistischen Kapazitäten für diesen Anlass restlos ausgeschöpft.

Bildung und Erlebnis

Während der Zürcher Umwelttage machte der «Train of Ideas» aus Hamburg, der europäischen Umwelthauptstadt 2011 (European Green Capital), einen Zwischenhalt auf seiner Tour durch verschiedene Städte Europas. Der diesjährige Auftritt von Grün Stadt Zürich an den Umwelttagen wurde von den beiden Waldrevieren durchgeführt. Er stand ganz im Zeichen des internationalen Jahrs der Wälder. Der Standort auf dem Werdmühleplatz erwies sich als ungünstige Wahl. Der Zuspruch des Publikums blieb unter den Erwartungen.



Werdmühleplatz. (Bild GSZ)

Auf der Kronenwiese wurde eine im Quartier breit abgestützte Zwischennutzung mit einem mehrtägigen Arbeitseinsatz von 250 Jugendlichen der KV-Businessschool gestartet. Im Laufe des Jahres wurden ein Veloparcours, ein Lehmspielplatz, ein betreuter Bauspielplatz sowie Gartenbeete in Zusammenarbeit mit dem Quartierzentrum Schindlergut erbaut und zur Nutzung an die Quartierbevölkerung übergeben.



Gemeinsames Anpacken auf der Kronenwiese. (Bild GSZ)

Infolge fehlender Mittel konnte 2011 in der Sukkulenten-Sammlung keine Fokusausstellung gezeigt werden. Dafür brachte ein reiches Veranstaltungsprogramm mit verschiedenen kulturellen Aktivitäten die Welt der Sukkulenten den Besuchenden näher. So der Baobab-Erlebnistag zum Afrikanischen Affenbrotbaum am Internationalen Museumstag (700 Besuchende), das Thema «Kaktusfeige, Wunderwelt der Sukkulenten» im Rahmen der NahReisen (60 Besuchende) und die Lange Nacht der Museen mit Lesungen des Schauspielers Klaus Henner Russius zum Motto «Wilde Reisen zu wilden Pflanzen» (500 Besuchende). Das Internationale Jahr des Waldes wurde in drei Sonntagsmatineen thematisiert.



Erlebnistag Baobab in der Sukkulenten-Sammlung. (Bild GSZ)

In der Stadtgärtnerei wurden auch 2011 neben den beliebten temporären Ausstellungen (Orchideen, Tulpen, Advent) zahlreiche Kurse, Veranstaltungen und Führungen mit über 2000 Teilnehmenden angeboten. Die beiden bisherigen Gemüse-setzlingsmärkte (alte Sorten von Salat- und Tomatensetzlingen) wurden durch einen Markt für mediterranes Gemüse ergänzt. Alle drei Märkte stiessen wie in den Vorjahren auf sehr grosses Interesse. Erstmals wurde im Rahmen der Zürcher Genusswoche am 22. September 2011 eine Degustation alter und seltener Kartoffelsorten durchgeführt.

Um dem Weinverkauf zu fördern, führte der Gutsbetrieb Juchhof erstmals ein Stadt-Erntefest durch. Wegen der Bestimmungen des öffentlichen Plakataushangs durfte die Veranstaltung nicht als Stadtwein-Fest beworben werden, sondern es musste



Der Weinverkauf harzte, dafür kamen junge Familien in Scharen ans Stadt-Erntefest. (Bild GSZ)

eine neutrale Bezeichnung gefunden werden, was dem Weinverkauf nicht förderlich war. Dafür nutzten zahlreiche Familien mit Kindern die Gelegenheit, einen erlebnisreichen Tag auf dem Juchhof zu verbringen. Insgesamt verzeichnete der Anlass rund 600 Besucherinnen und Besucher.

Mein Park – verweilen statt eilen

Im Rahmen des «Summerfäscht Oerlikon» sowie parallel zu den Veranstaltungen des IFLA-Weltkongresses wurde im Wahlenpark eine Ausstellung über den ungleichen Zugang von Frauen und Männern zum öffentlichen Grünraum gezeigt. «Mein Park – verweilen statt eilen» basiert auf einer Studie, die das Geografische Institut der Universität Zürich im Rahmen eines Forschungsprojekts des Schweizerischen Nationalfonds in drei Zürcher Stadtparks durchführte. Dabei wurden die Prozesse der Raumeignung und der sozialen Nachhaltigkeit untersucht. Die Studie stellt fest, dass Frauen öffentliche Parks nach wie vor weniger gerne, weniger oft und weniger unbelastet besuchen als Männer. Dies hat weniger mit den realen Erfahrungen zu tun als vielmehr mit kulturell bedingten und medial erzeugten Ängsten. Da diese Ängste in den Köpfen sitzen, stossen gestalterische Massnahmen an Grenzen. Die Ausstellung reagierte auf diese Erkenntnisse, indem Besucherinnen und Besucher mit ihren Angstbildern konfrontiert wurden. Diese verinnerlichten Bilder wurden den Fakten der Polizeistatistik gegenüber gestellt und so die medial und kulturell erzeugten Bedrohungsbilder als Kopfgeburten entlarvt. Ein interaktiver Bilder- und Ideenaustausch öffnete den Blick auf positive und selbstbestimmte Erlebnisse in öffentlichen Parkanlagen.



Die Ausstellung «Mein Park – verweilen statt eilen» thematisierte den ungleichen Zugang von Frauen und Männern zum öffentlichen Grünraum. (Bild GSZ)

Getragen wurde das Projekt von Grün Stadt Zürich, der Kommission für die Gleichstellung von Frau und Mann in der Stadt Zürich, dem Geografischen Institut der Universität Zürich und dem Netzwerk Sicherheit + Sauberkeit der Stadt Zürich. Die von Lisbeth Herger und Sebastian Hefti konzipierte, von raumprodukt gmbh und büro blau inszenierte Ausstellung war an elf Tagen geöffnet und wurde in dieser Zeit von 629 Erwachsenen besucht. Ein in der Ausstellung gedrehtes Video fasst die wichtigsten Aussagen zusammen und wurde auf YouTube veröffentlicht.

Wildnispark Zürich

Die zweite Ausbau-Etappe im Langenberg West mit den neu geschaffenen Erlebniswelten wurde rechtzeitig zum Herbstfest

des Wildnisparcs Zürich am 2. Oktober 2011 fertig gestellt. In der weiträumigen Anlage werden Wisente und Urwildpferde in Gruppen gemeinsam gehalten. In der Erlebniswelt «Feuerhöhle» wird die steinzeitliche Beziehung von Mensch und Tier mittels einer Höhle mit Wandmalereien thematisiert. Im «Knochenwald» können Kinder und Erwachsene ihre Fähigkeiten und ihr Wissen bei der steinzeitlichen Jagd testen.

Für das Projekt «kids for kids», das Kinder mit Nutztieren und Naturwerten vertraut macht, konnte Coop gewonnen werden. Die Wiesen im Weiler Sihlwald sollen künftig von verschiedenen alten Nutzierrassen (Pfauenziegen, Diepholzer Weidegänse, Wollschweine, Rätisches Grauvieh) beweidet werden, die von Kindern betreut werden.

Die Besucherzahlen des Wildnisparcs Zürich waren dank trockener Witterung höher als im Vorjahr. Neu besteht nebst den seit längerem angebotenen Tierpatenschaften im Langenberg auch die Möglichkeit, eine Sihlwaldpatenschaft einzugehen.

Wild- und Vogelschutz

In den Wildschonrevieren Ost und Nord wurde wie in den beiden Vorjahren wegen des hohen Fallwildanteils und der vielen Wildverbisse der maximale Rehabgang der Abschussplanung angestrebt. Wurden in den Jahren 2001 bis 2008 zwischen 50 und 80 Rehe erlegt, waren es in den Jagdjahren 2009–2011 zwischen 90 und 100 Rehe. Die Fallwildrate fiel in der Folge deutlich unter 40 % des Gesamtabgangs, was auf einen tieferen Rehbestand hinweist. Die Abschüsse im laufenden Jagdjahr gestalteten sich wegen des späten Laubfalls infolge der warmen Witterung jedoch schwierig.

Die neuralgischen Fallwildstrecken, wichtige Wildaustrittsgebiete sowie die thematischen Grundlagen aus dem kantonalen Waldentwicklungsplan (wenige begangene Wildlebensräume und Wildlenkungsgebiete) wurden in einer GIS-basierten Wild-Themenkarte zusammengefasst und als interne Planungsgrundlage verfügbar gemacht. Insbesondere bei Bauprojekten an Strassen mit hohen Fallwildzahlen können auf diese Weise frühzeitig Massnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt geprüft werden.

Nachdem im vergangenen Jahr die virusbedingte Wildtierkrankheit Staupe in den Revierteilen Nord und Ost ihren Tribut bei den Füchsen gefordert hatte, traten die Krankheitsfälle 2011 gehäuft im Revierteil West auf.

Arten- und Lebensraumförderung

Grün Stadt Zürich erarbeitete eine Stellungnahme zur Biodiversitätsstrategie des Bundes, die zuhanden des Schweizerischen Städteverbands eingereicht wurde. Die Strategie ist ein wichtiger Schritt zur Anerkennung des Siedlungsraums als Teil der vernetzten Landschaft mit speziellen Lebensbedingungen und einer vielfältigen Artenausstattung. Die Umsetzung der Strategie im Rahmen des 2011 fertiggestellten Konzepts Arten- und Lebensraumförderung auf Stadtgebiet wird einen Schwerpunkt der nächsten Jahre bilden.

Verschiedene Fördermassnahmen für Brutvögel wurden in Zusammenarbeit mit der Wildhut erfolgreich umgesetzt, z. B. eine frisch besiedelte Eisvogelnisthilfe am Sihlpapierkanal, Nisthilfen für Schwalben an der Frohburgstrasse oder Nisthilfen für Dohlen und Falken im Entlisberg.

An den Nistplätzen der Hochkamine der Kehrlichtheizkraftwerke Hagenholz und Josefstrasse brüteten Wanderfalkenpaare erfolgreich. Überschattet wurde dieser Erfolg durch den plötzlichen Tod des fütternden Weibchens an der Josefstrasse, der von der Falkenkamera aufgezeichnet wurde. Aufgrund der toxikologischen Untersuchungen gilt mittlerweile eine Vergiftung als Todesursache als gesichert.

Während der Amphibienwanderung über die Degenriedstrasse wurden 2011 dreimal mehr Tiere gezählt als in den Vorjahren. Hier sind bauliche Massnahmen geplant, welche die Situation entschärfen sollen.

Obstbaumförderung

Grün Stadt Zürich kommt dem Ziel von «10000 Obstbäumen für Zürich» immer näher. Im Jahr 2011 konnten über 350 Obstbäume neu gepflanzt werden. Seit Beginn des Projekts zur Förderung von Hochstamm-Obstbäumen im Jahr 2003 wurden insgesamt 1666 Bäume gepflanzt. Per Ende 2011 sind im Baumkataster der Stadt Zürich 9971 Obstbäume verzeichnet, wobei vor allem Hochstamm-, aber auch Halbstamm-, Niederstamm- und einige wenige Spalierbäume erfasst wurden.

Im März pflanzte der Gutsbetrieb Juchhof 183 Mostobstbäume in Altwy, seinem Ableger in Rümlang. Der vom Bundesamt für Landwirtschaft bewilligte modellhafte Hochstammobstgarten genügt hohen ökologischen Ansprüchen und profitiert damit von finanziellen Beiträgen aufgrund der Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV).

Bei der Sortenwahl (16 Birnbäume und 167 Apfelbäume) spielte neben dem hohen Säuregehalt, den es für die Herstellung von Süssmost braucht, auch eine geringe Anfälligkeit für Feuerbrand und Pilzkrankheiten eine wichtige Rolle. Um die Biodiversität im modernen, rationell bewirtschafteten Musterobstgarten zu erhöhen, wurden zur Förderung von Schmetterlingen, Eidechsen, Fledermäusen, Igel und zahlreichen anderen Tieren neben der Ansaat einer Blumenwiese auch Strukturen wie Stein- und Asthaufen, Holzbeigen sowie Nisthilfen für Wildbienen und Vögel angelegt.



In Altwy in Rümlang, einem Ableger des städtischen Gutsbetriebs Juchhof, entstand eine muster-gültige Mostobstanlage. (Bild GSZ)

Ein weiterer beispielhafter Obstgarten entstand in Affoltern. Nachdem die Wollschweine ausquartiert worden waren, wurde im Bereich Pflaumenweg / Obsthaldenstrasse gleich neben dem Bauspielplatz eine Fläche frei, die sich anbot, um darauf eine Pflaumenbaumsammlung anzulegen. Die 25 verschiedenen

Bäume mit Pflaumensorten aus aller Welt wurden von Lernenden bei Grün Stadt Zürich gepflanzt, und auch die künftige Pflege liegt in ihrer Verantwortung. Neben Pflaumen wurden auch Mirabellen und Reineclauden gewählt mit dem Ziel, die Vielfalt der Früchte bezüglich ihrer Formen und Farben, ihres Geschmacks und ihrer Verwendung aufzuzeigen.



Wie man einen Obstgarten anlegt: Lernende an der Arbeit an der Obsthaldenstrasse in Affoltern. (Bild GSZ)

Erholungswald

Der vom Regierungsrat genehmigte «Waldentwicklungsplan Stadt Zürich 2011» stellt für sämtliche Waldareale sicher, dass der Wald seine Funktionen nachhaltig erfüllen kann, unabhängig davon, wer ihn besitzt. Der WEP Stadt Zürich ist behördenverbindlich und wird über die Ausführungsplanung (Betriebspläne, Verträge usw.) umgesetzt.

Die Wälder auf Stadtgebiet erfüllen mehrere Funktionen. Das gesamte Waldareal wird deshalb als «multifunktionaler Wald» bezeichnet. Dabei werden vier verschiedene Nutzungen unterschieden, die sich überlagern können: Schutz, Holznutzung, biologische Vielfalt und Erholung. Die Flächen, die vorrangig der Erholung dienen, umfassen 433 ha (20%). Auch die Flächen, bei denen die Holznutzung im Vordergrund steht (1600 ha, 72%), stehen laut WEP der allgemeinen Erholung zur Verfügung. Hinzu kommen 380 ha Wildlebensräume, die von der Bevölkerung wenig begangen werden. Bei einem Viertel der Waldfläche hat die biologische Vielfalt Vorrang. Sie dient u. a. der Förderung des europaweit einzigartigen Eibenbestands am Uetliberg. Dank der engen Zusammenarbeit bei der Erarbeitung des kantonalen WEP konnte Grün Stadt Zürich bewirken, dass auch in kantonalen Wäldern der Erholungsnutzung mehr Gewicht beigemessen wird.

Verkehrsbegleitgrün

Infolge des Notbudgets verzichtete Grün Stadt Zürich erstmals auf den normalerweise jährlich stattfindenden Baumerersatz. Es wurden nur Notfällungen aus Sicherheitsgründen ausgeführt. Nicht betroffen waren Baumpflanzungen im Zusammenhang mit Strassenbauprojekten, da diese über den Bautitel und somit über die Investitionsrechnung finanziert werden. Normalerweise müssen zwei- bis dreihundert Bäume pro Jahr ersetzt werden, damit der Baumbestand nachhaltig zu bewirtschaften ist. Der angestrebte Zuwachs beim Baumbestand zur Erfüllung des Alleenkonzeptes erfolgt vorwiegend über Strassenbauprojekte.

Auch auf die Sommerbepflanzung der meisten Wechselflorabattan wurde aus Budgetgründen verzichtet. Sie wurden lediglich mit einer Blumenmischung eingesät. Bis Mitte Juli zeigten sich die so angesäten Rabatten ohne Blütenkleid, was seitens der Bevölkerung Kritik auslöste, die aber verstummte, sobald die Pflanzen blühten.

Sportanlagen

Bei der Sportanlage Steinkluppe konnten die Spielfelder mit einem Eröffnungsfest Anfang Juli den Nutzenden übergeben werden. Die Kunstrasenfelder in der Sportanlage Lengg konnten bereits in Betrieb genommen werden, der Naturrasen auf dem Hauptspielfeld ist verlegt und wird nach der Anwachsphase im Frühjahr 2012 zur Verfügung stehen.

Spielplätze

Grün Stadt Zürich hat im Auftrag der städtischen Liegenschaftsverwaltung rund 75 Spielplätze in Wohnsiedlungen begutachtet und für jeden Spielplatz einen Prüfbericht erstellt. Die Prüfberichte machen Aussagen zur Betriebssicherheit der Spielplätze, aber auch Hinweise auf Sanierungsdringlichkeit oder zur Möglichkeit von Neugestaltungen. Ab 2012 wird Grün Stadt Zürich die regelmässigen Inspektionen auf den Spielplätzen der Liegenschaftsverwaltung übernehmen.

Erster barrierefreier Spielplatz

Grün Stadt Zürich hat die Pausenplätze der Primarschule Manegg und der Schule für Körper- und Mehrfachbehinderte Kinder der Stadt Zürich (SKB) zusammengelegt. So entstanden in beiden Schulanlagen Bereiche, die den jeweiligen Anforderungen genügen. Für die Kinder des Schulhauses Manegg wurde ein Ballspielplatz erstellt. Auf der Seite der SKB entstand ein Sandspielplatz mit Wasserspielmöglichkeiten. Sand steht nicht nur am Boden, sondern auch auf Tischen in unterschiedlichen Höhen zur Verfügung, sodass man auch vom Rollstuhl aus «sändelen» kann. Zudem wurden neue Rundwege geschaffen, auf denen sich die Kinder mit ihren Spezialvelos bewegen können.



Der barrierefreie Spielplatz auf dem gemeinsamen Pausenhof der Schulen Manegg und SKB. (Bild GSZ)

Im Bereich für das Rollstuhltraining kann das Bewältigen von Alltagshindernissen wie z. B. Treppenstufen geübt werden. Ein neuer Gittersteg mit Absturzsicherung führt um das Biotop. So wird mehr Raum für Bewegung gewonnen und allen Kindern die Naturbeobachtung ermöglicht. Die neu geschaffene Mitte der Schulanlagen Manegg und SKB

bildet eine abwechslungsreiche Spiellandschaft. Die Ansprüche an diesen Ort waren sehr hoch, die Realisierung anspruchsvoll. Der Spielbereich muss den körperlichen Fähigkeiten aller Kinder entsprechend attraktiv und zugänglich sein.

Planung von Grün- und Freiräumen

Im Januar 2011 konnten die überarbeiteten Gartendenkmalpflege- und Naturschutzinventare veröffentlicht werden. Sie sind Bestandteil der umfangreichen Katasterauskunft, welche die Stadt Zürich im Internet zugänglich macht.

Das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hönggerberg-Affoltern ist nach seiner Kenntnisnahme durch den Stadtrat behördenverbindlich geworden.

Projektierung und Bau

Im neuen Stadtpark Hardau konnten im Juni 2011 die ersten beiden Wiesenflächen für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Am 23. September erfolgte dann, unter Teilnahme des Quartiers und der Medien, die Einweihung der Skulptur Y des Künstlers Sislej Xhafa. Die an eine Steinschleuder erinnernde Skulptur kann als Schaukel benutzt werden und leuchtet nachts in verschiedenen Farben. In der Folge zeigte sich allerdings, dass die Massnahmen zur Begrenzung der Pendelbewegung der an der Skulptur befestigten Schaukel nicht ausreichend waren und dadurch der Sockel des Kunstwerks beschädigt wurde. Aktuell wird das Werk nachgebessert.

Die Bauarbeiten am lang erwarteten Freestyle-Park Allmend konnten Ende November aufgenommen werden. Nachdem der Gemeinderat bereits 2004 den Objektkredit bewilligt hatte, brauchte es noch eine Umzonung und eine abgelehnte Volksinitiative «Freie Allmend», um den Bau beginnen zu können. Gutes Wetter vorausgesetzt, sollte die Anlage etwa im Oktober 2012 bereit sein.

Flächen- und Gebäudemanagement

Der Werkhof Adlisberg des Waldreviers Nord wurde energetisch saniert und modernisiert. In der Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg (AG) besitzt die Stadt einen Landwirtschaftsbetrieb, der vom Juchhof bewirtschaftet wird. Infolge unachtsamen Handelns eines Kindes sind der Stall und die Scheune abgebrannt und müssen ersetzt werden.

Vermietete Flächen

Die Entwicklung der Arealpläne der Kleingartenareale sowie die Revision der Kleingartenordnung (KGO) sind abgeschlossen. Sie wurden im März per Dienstchef-Verfügung in Kraft gesetzt und gelten seit dem 1. Juli 2011. Sowohl die Arealpläne als auch die KGO wurden am 9. Mai an die Familiengarten-Ortsvereine abgegeben.

Das Familiengartenareal Hard an der Bullingerstrasse musste 2009 auf Altlasten untersucht werden. Auf dem Areal wurde bis etwa 1960 Kies abgebaut. Danach wurde die Kiesgrube mit unterschiedlichen Materialien aufgefüllt und als Kleingartenareal genutzt. Im Westteil des Areals wurden Parzellen gefunden, deren Boden mit Blei belastet war. Diese Flächen konnten bereits saniert werden und stehen wieder für die gärtnerische Nutzung zur Verfügung.

Im östlichen Teil des Areals ergaben die Bodenuntersuchungen eine grossflächige Belastung mit polyzyklischen

aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Hier lagen die Werte teilweise über der kritischen Grenze, worauf die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Zürich diesen Teil als sanierungsbedürftigen Standort beurteilte und Einschränkungen bezüglich dessen Nutzung verfügte. Nachdem die 34 Parzellen Anfang März abgeräumt worden waren, wurde die Fläche mit Sonnenblumen angesät. Der belastete Oberboden wird 2012 abgetragen, entsorgt und neu aufgebaut. Ausserdem wird das Nebengebäude mit Materialraum und WC saniert und mit einer Photovoltaik-Anlage für die Beleuchtung versehen. Auch dieser Teil des Areals soll nach Abschluss der Arbeiten wieder gärtnerisch genutzt werden, aber mit einem stärkeren Einbezug des Quartiers. In einem partizipativen Prozess können die Quartierbevölkerung und quartierbezogene Institutionen mitbestimmen, in welcher Weise das Areal Hard-Ost künftig genutzt werden soll.



Auf dem abgeräumten Kleingartenareal Hard-Ost wurde ein Sonnenblumenfeld ausgesät. (Bild GSZ)

Landwirtschaftliche Pachten

Der neue Melkstand Waidhof wurde termingerecht im vorgegebenen Kostenrahmen erstellt und in Betrieb genommen, ebenso der Ausbau des Kälberstalls und die Erweiterung der Güllegrube Leimbihof.

Der Pachtvertrag für den Landwirtschaftsbetrieb Adlisberg wird infolge Erreichung der Altersgrenze des Pächters per Ende 2012 aufgelöst.

Spezialholzerei in der Schlyfi

Die Hänge des Stöckentobels in der Schlyfi oberhalb der Witi-konerstrasse sind stark durch Rutschungen gefährdet. Die ausgewachsenen, bis zu acht Tonnen schweren Bäume verstärken mit ihrem Gewicht den Druck auf die steilen Böschungen. Blicke der Wald sich selbst überlassen, würden bei Dauerregen oder Unwettern die grossen, älteren Bäume zu Boden stürzen und ein Loch in das Kronendach reissen. Dies gehört zur normalen Dynamik des Waldes und führt zu einer natürlichen Waldverjüngung. Oberhalb einer Strasse kann man das nicht zulassen, hier muss aus Sicherheitsgründen aktiv geforstet werden. Aus diesem Grund wurden am 13. und 14. Dezember 2011 insgesamt 304 Bäume geschlagen, was etwa einem Fünftel des Holzvorrats entspricht. Die Bäume mussten stehend gefällt werden, um den Verkehr auf der Strasse nicht zu blockieren. Dies war nur mit einem Helikopter möglich. Dank der guten Vorbereitung und der hervorragenden Zusammenarbeit aller Beteiligten war die Spezialholzerei einen Tag früher als

vorgesehen abgeschlossen. Die Baumkronen werden später vor Ort zu Hackschnitzeln verarbeitet. Das stadteigene Energieholz wird unter anderem dazu genutzt, die Masoalshalle im Zoo Zürich zu heizen.



Helikoptereinsatz Schlyfrank. (Bild GSZ)

Gärtnerische Produkte

Im März kam es am Flughafen Zürich und bei der Post zu einer massiv erhöhten Zahl von Beschlagnahmungen von Pflanzen, insbesondere von Sukkulente aus osteuropäischen Ländern. Sie wurden von den Zollbehörden im Rahmen des CITES-Abkommens der Stadtgärtnerei übergeben. Die Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES; Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen) hat zum Ziel, den internationalen Handel mit Wildtieren und Pflanzen so weit zu kontrollieren, dass das Überleben von wildlebenden

Tier- und Pflanzenarten nicht gefährdet wird. Die Pflanzen werden bis zur Erledigung der Zollformalitäten von der Stadtgärtnerei im Auftrag des Bundesamtes für Veterinärwesen gepflegt und danach bei Vorliegen der Einfuhrbewilligung zurückgegeben oder der Sukkulente-Sammlung bzw. anderen botanischen Sammlungen als Dauerleihgabe angeboten.

Beratungen und Kontrollen

Im Berichtsjahr sind die Stellungnahmen von Grün Stadt Zürich zu Baugesuchen um rund 15 % angestiegen, zu den Infrastrukturbauten sind sie um etwa 5 % gesunken.

Die inhaltliche Arbeit in der Beratungstätigkeit, sowohl bei der fachlichen Begleitung von Bauprojekten als auch in der stadt-internen Zusammenarbeit, wird immer komplexer, da grössere inhaltliche Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Projekten bestehen und eine grössere Anzahl Projektbeteiligter involviert ist. Auch nehmen die Anfragen bezüglich der Inanspruchnahme städtischer Grünflächen für Baustelleninstallationen, Näherbaurechte usw. zu. Dies ist hauptsächlich eine Folge der spürbaren Verknappung des Raums.

Schwerpunkte der Beratungstätigkeit bildeten 2011 die Entwicklungsgebiete Bahnhof Altstetten, Zürich-West, Manegg und Europaallee. Im öffentlichen Raum können die Projekte Heimplatz, Limmatquai/Utoquai, Sechseläutenplatz und das Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstetten (Limmattalbahn) hervorgehoben werden. In der Begleitung zahlreicher qualitativer Verfahren gemeinnütziger Wohnbauträger konnten die bestehenden und künftigen Freiraumqualitäten thematisiert und gesichert werden. Innerhalb der Verwaltung konnte die Zusammenarbeit mit der Liegenschaftsverwaltung und den Pflegezentren der Stadt Zürich vertieft werden. Dies mit dem Ziel, die Qualität der Wohnumgebung hinsichtlich Nutzung, Gestaltung und Ökologie weiter zu steigern.

4.4.3 Spezifische Kennzahlen

		2007	2008	2009	2010	2011
Naturverständnis und Naturförderung	Betreute Schulklassen	808	733	732	862	823
	Lehrpersonen in Weiterbildungsveranstaltungen	424	482 ¹	419	70 ²	354
Ausstellungen	Besucherzahlen geschätzt ³	402000	377890	80000	84675	78500
Chinagarten	Besucherzahlen	30915	33642	34907	34465	34669
NahReisen	Teilnehmende	1 129	1 626	1 541	968	1 093
Internet	Anzahl Besuche	200396	–	219076	282 309	319643
Parkanlagen	in m ²	1 295374	1 339237	1 338619	1 320023	1 356753
Erholungswald	ohne Sihlwald in ha	2231	2231	2231	2231	2231 ⁴
	davon in Stadtbesitz in ha	1 138	1 138	1 138	1 138	1 414
Forstliche Produkte	Holznutzung in m ³	9800	11 300	8 160	7 740	9 149
	Anzahl verkaufter Weihnachtsbäume	5 388	5 233	5 820	5 606	5 430
Öffentliche Spielplätze	im Unterhalt von GSZ ⁵	497	518	512	513	513
	EN-konforme Spielplätze in %	40	50	85	95	100
Sportfelder ⁶	Naturrasen	74	75	70	73	70
	Sandplätze	6	6	6	4	4
	Kunstrasen (altes System)	18	17	13	11	7
	Kunstrasen (neues System)	6	7	8	16	20
Landwirtschaft	Von GSZ verpachtete Landwirtschaftsbetriebe	10	10	10	10	10
Städtischer Gutsbetrieb Juchhof	Getreideertrag in t	199	179	221	135	210
	Ölsaatertrag in t	32	33	44	74	70
	Milchverkauf in kg	378 000	413 000	377 000	479 536	500 562
	Mastschweinverkauf in Stück	1 058	1 148	1 157	915	900
	Weinverkauf in Flaschen	15 296	19 530	15 500	7 730	9 400
Kleingärten (ohne Freizeitgärten)	Anzahl	5 626	5 626	5 578	5 546	5 493
	Fläche in ha	137	137	133	132	132

¹ erstmals auch für Lehrkräfte aus umliegenden Gemeinden

² Im Jahr 2010 wurden keine Weiterbildungen (Schule auf dem Bauernhof) für Studierende der Pädagogischen Hochschule durchgeführt.

³ ab 2009 ohne Wildnispark Zürich (Besucherzentrum Sihlwald und Wildpark Langenberg); Besucherzahl der Stadtgärtnerei geschätzt

⁴ Übernahme ETH-Lehrwald

⁵ einschliesslich Bauspielplätze

⁶ Stand Ende Jahr, inkl. Baseballplatz der Sportanlage Heerenschürli. Die Grösse der Sportfelder variiert zwischen 1200 und 10 000 m². Grössere jährliche Schwankungen sind durch Sanierungsarbeiten bedingt.

4.5. Tiefbauamt

4.5.1. Aufgaben

«Mobilität und Räume für Menschen» – unter diesem Leitsatz stellen die rund 300 Mitarbeitenden des Tiefbauamtes eine zukunftsgerichtete Mobilität sicher, entwickeln und gestalten attraktive Stadträume, sorgen für effizientes und effektives Bauen und sind verantwortlich für die nachhaltige Bewirtschaftung der städtischen Infrastruktur.

Im Jahr 2011 befanden sich im Tiefbauamt insgesamt 551 Projekte in der Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungsphase. Davon waren 133 Bauprojekte in der Realisierung. Die zentralen Bauvorhaben betrafen auch im Jahr 2011 die «Generationenprojekte» in den Kreisen 4 und 5. So konnte der Bau des Trams Zürich-West mit dem Umbau der Pfingstweidstrasse abgeschlossen werden. Ebenso die Sanierung der Hardbrücke und die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürichs entlang der ehemaligen «Westtangente». Neue Grossprojekte wurden nicht an die Hand genommen.

4.5.2. Jahresschwerpunkte

Mobilität und Verkehr

Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen

Mit zwei aufeinander abgestimmten, breit angelegten Untersuchungen hat das Tiefbauamt die Belegung der Innenstadt-Parkplätze und die damit verknüpften Umsätze der Geschäfte erhoben. Dabei hat sich einerseits gezeigt, dass die Auslastung von Strassenparkplätzen deutlich höher ist als diejenige von Parkplätzen in Parkhäusern. Andererseits geben Personen, die in Parkhäusern parkieren, deutlich mehr Geld aus als solche, die ihr Auto auf Strassenparkplätzen abstellen. Die mit Strassenparkplätzen verknüpften Umsätze liegen in der Innenstadt zwischen 160 000 Fr. und 680 000 Fr. pro Jahr (Durchschnitt 330 000 Fr.). Abstellplätze in Parkhäusern bringen Umsätze von 100 000 Fr. bis 370 000 Fr. pro Jahr (Durchschnitt 170 000 Fr.).

Korrekte Umsetzung

«Historischer Parkplatzkompromiss»

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Gemeinderates hat die Vorwürfe der IG-Pelikan untersucht, die Stadt setze den «Historischen Parkplatzkompromiss» in der Innenstadt nicht korrekt um. In ihrem Bericht vom 9. Mai 2011 kommt die GPK zum Schluss, dass der Stadtrat den 1996 beschlossenen Kompromiss konsequent umgesetzt habe. Sie hält fest, dass nicht missbräuchlich gehandelt worden sei. Die GPK empfiehlt jedoch, Parkplätze, die als Folge von Baustellen vorübergehend aufgehoben werden müssen, wenn möglich zu kompensieren, besonders dann, wenn die Aufhebung länger dauert oder eine grössere Zahl von Parkplätzen betrifft. Das Tiefbauamt erarbeitet dazu eine entsprechende Regelung.

Leitfaden Güterverkehrs-Erschliessung für Bauwillige

Ein gut funktionierender Güterverkehr ist für das Wirtschaftszentrum Zürich von grosser Wichtigkeit. Im Sinne der Nachhaltigkeit soll der Lieferverkehr in der Stadt Zürich effizient und umweltschonend abgewickelt werden. Mit zunehmender

Baudichte wird es wichtiger, bei Bauvorhaben die nötige Anlieferungsfläche einzuplanen, damit die Zufahrten nicht zu Störungen des Strassenverkehrs führen.

Eine Untersuchung des Tiefbauamts hat gezeigt, wie wichtig gut gebaute Lieferanlagen für die Verkehrsabwicklung sind. Dabei wurden ganz unterschiedliche bestehende Lieferanlagen anhand einheitlicher Kriterien bewertet. Um das Qualitätsniveau auch in einem baulich verdichteten Umfeld zu halten, sind gezielte Massnahmen in der Bauplanung nötig.

Das Tiefbauamt entwickelte einen Leitfaden zum Thema Lieferverkehr. Dieser umfasst einen mustergültigen Planungsablauf, die Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens, die Dimensionierung von Lieferanlagen, Best Practice Cases und eine Checkliste für die Bauberatung.

Tempo 30 und Strassenlärmsanierung

Unter Federführung des Tiefbauamts ist das «Zonenkonzept Tempo 30 auf kommunalen Strassen» entstanden. Es integriert eine Vielzahl kommunaler Strecken, an denen die Lärmbelastung über den Grenzwerten liegt, zu neuen bzw. erweiterten Tempo-30-Zonen. Damit kann die Lärmbelastung an diesen Strecken um 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden, was etwa einer Halbierung entspricht. Tempo 30 wird aber auch auf dem überkommunalen Strassennetz zum Thema, beispielsweise in Quartierzentren. Das Projekt «Koexistenz» unter gemeinsamer Federführung der Dienstabteilung Verkehr und des Tiefbauamts soll helfen, das Ziel in einem koordinierten Verfahren zu erreichen.

Eine weitere Massnahme im Bereich der Verkehrsberuhigung ist das «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume». Es wurde im Januar 2011 vom Stadtrat beschlossen und sieht unter anderem vor, alle Gebiete der Innenstadt einer Tempo-30-Zone bzw. einer Begegnungszone zuzuordnen. Ausgenommen davon sind die überkommunalen Achsen. Diese mit dem «Zonenkonzept Tempo 30 auf kommunalen Strassen» koordinierte Massnahme erfolgt nicht in erster Linie aus Lärmschutzgründen, sondern zur generellen Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.

Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse

Der Verkehrsplan der Stadt Zürich und das Verkehrskonzept Innenstadt sehen in der Uraniastrasse die Wiedereinführung des Gegenverkehrs vor. Dadurch können die Sihlstrasse und die Bahnhofstrasse im Bereich Trülleplatz weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Es entsteht eine grosszügige, attraktive und durchgehende Fussgängerzone zwischen dem Paradeplatz und dem Hauptbahnhof, die lediglich durch die Querung der Uraniastrasse unterbrochen wäre.

Seit Planungsbeginn im Jahr 2007 wurden umfangreiche Untersuchungen und Analysen durchgeführt, welche die Machbarkeit des Gegenverkehrs in der Uraniastrasse belegen. Das Projekt ist bereits so weit fortgeschritten, dass es in den Entwurf des Agglomerationsprogramms aufgenommen wurde. Die Realisierung ist im Jahr 2016 vorgesehen.

Haldenstrasse

Die Haldenstrasse (Tempo-30-Zone) in Wiedikon wird von motorisierten Verkehrsteilnehmenden als Schleichweg zwischen der Birmensdörfer- und der Uetlibergstrasse genutzt, um den

Manesseplatz sowie die Schmiede Wiedikon zu umfahren – sehr zu Missfallen der Anwohnerschaft. Wiederholt wurde eine Verkehrsberuhigung gefordert. Um den unerwünschten, quartierfremden Verkehr zu verhindern, führen das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr seit Anfang Oktober 2011 einen auf fünf Monate befristeten Versuch durch: Zwei Barrieren, die von Montag bis Freitag jeweils von 6 bis 9 Uhr und von 15 bis 19 Uhr geschlossen sind, unterbinden den Durchgangsverkehr. Begleitend werden an verschiedenen Orten Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Auswirkungen der Sperrungen beobachten zu können. Anhand der Resultate wird dann das weitere Vorgehen bestimmt.

Bereits 2009 gab es erste Versuche zur Verkehrsberuhigung (Linksabbiegeverbot von der Halden- in die Uetlibergstrasse sowie Rechtsabbiegegebot von der Halden- in die Birmensdorferstrasse). Diese Massnahmen brachten jedoch nicht die gewünschten Resultate, insbesondere weil die Signalisation von den Automobilisten missachtet wurde.

Masterplan Veloverkehr – «Zürich lädt zum Velofahren ein»

Der Veloanteil im Modalsplit der Stadt nimmt nicht im gewünschten Masse zu. Die bestehende Infrastruktur wird von den Velofahrenden oft kritisch beurteilt, und die Zahl der Unfälle mit Velos nahm zu. Ein Masterplan soll deshalb helfen, den Veloanteil bis 2020 markant zu erhöhen und gleichzeitig die Unfallquote zu senken. Unter Federführung des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr erarbeitet ein interdepartementales Projektteam ein Massnahmenprogramm zur Förderung des Veloverkehrs. Die Verabschiedung des Masterplans ist für Sommer 2012 vorgesehen.

Das Programm «Velo 12», insbesondere die bessere Sichtbarmachung der bestehenden Velorouten, wird parallel weitergeführt und in den Masterplan integriert.

Velopumpstationen

Eine attraktive Ergänzung der Veloinfrastruktur stellen die zwölf Velopumpstationen entlang wichtiger Veloverkehrsrouten dar. Die Stationen sind Teil der 2010 gestarteten Kampagne «Von Zürich nach Zürich – richtig unterwegs», mit der die Verkehrsteilnehmenden auf ein stadt- und umweltgerechtes Verkehrsverhalten aufmerksam gemacht werden. Die Pumpstationen sollen den Komfort für die Velofahrenden erhöhen. Platziert wurden sie an zentralen Orten und stark frequentierten Veloverkehrsrouten sowie bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Fuss- und Veloroutenplan

Mit dem neuen GIS-gestützten Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich lassen sich auf Wunsch besonders schnelle oder besonders attraktive Routen entlang von Parkanlagen oder Gewässern berechnen. Im Gegensatz zu anderen Routenplanern, die sich am Strassennetz orientieren, basieren die detailgetreuen Routenempfehlungen auf den Daten des Fuss- und Velowegnetzes der Stadt Zürich. Als mobile Version «ZüriPlan» ist er seit Mai als Applikation kostenlos im App Store erhältlich. In dieser Version kann neben den berechneten Routen auch die aktuelle Position angezeigt werden. Über 40 000 Downloads und positive Rückmeldungen deuten auf eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung.



Ergänzende Veloinfrastruktur: eine von zwölf Pumpstationen in Zürichs Strassenraum. (Bild: TAZ / M+V)

Mobilitätsmappe «Mobil in Zürich» für Seebach und Neu-Oerlikon

Das Projekt «Mobilitätsmanagement für Quartiere» wurde im Jahr 2008 mit der Mobilitätsmappe für Affoltern gestartet. Nun liegt «Mobil in Zürich» auch für Seebach und Neu-Oerlikon vor. Seebach und Neu-Oerlikon liegen verkehrstechnisch ideal für alle möglichen Arten der Fortbewegung. Das Tiefbauamt hat für diese Quartiere eine Palette von Informationen und Produkten zur nachhaltigen und stadtgerechten Mobilität aufbereitet. Das Herzstück der Mappe, die in alle Haushalte im Gebiet verteilt wurde, ist ein Mobilitätsplan mit Fuss- und Velowegen (inklusive Wegzeiten), Linien des öffentlichen Verkehrs, Carsharing-Standorten und Veloabstellplätzen sowie Sport-, Freizeit- und Quartiereinrichtungen. Die quartierspezifischen Mobilitätsinformationen sind vor allem für die Neuzugezogenen sehr hilfreich.

4.5.3. Gestaltung von Stadträumen

Mitwirkungsverfahren

Mitwirkungsverfahren haben in der Stadt Zürich zunehmende Bedeutung erlangt. Die öffentliche Mitsprache bei Strassenbauprojekten wird durch das kantonale Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (StrG) geregelt, wobei zwischen dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren gemäss §13 StrG und der öffentlichen Planaufgabe gemäss §16 und §17 StrG unterschieden wird. Das Verfahren gemäss StrG wird als formelles Verfahren bezeichnet. Es ist der Stadt aber freigestellt, in der Projektentwicklung die Bevölkerung weitergehend einzubeziehen, was als informelle Mitwirkung bezeichnet wird. Die Zahl solcher Verfahren (40 bis 60 pro Jahr) verlangt nach einer Standardisierung der Instrumente, die es erlaubt, je nach Einzelfall die richtige Mitwirkungsform zu wählen. Ziel ist es, den Mitwirkungsverfahren die grösstmögliche Wirkung zu verleihen.

Hindernisfreies Bauen

Damit der öffentliche Raum für Menschen mit einer Behinderung zugänglich wird, wie es das Behindertengleichstellungsgesetz und Art. 11 der Kantonsverfassung vorsehen, müssen auf verschiedenen Ebenen umfangreiche Arbeiten geleistet werden. Zurzeit überarbeitet der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) verschiedene

Schweizer Normen im Hinblick auf den hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Grund. Im Tiefbauamt werden parallel dazu diverse Grundlagen überarbeitet. So die Themenschwerpunkte Trottoirparkierung, Trottoirüberfahrten, Oberflächenmaterialien und Veloführung. Für das Jahr 2012 sind weitere Themenschwerpunkte geplant. Die Ergebnisse fliessen in eine umfassende Strategie ein. Konkrete Resultate sind im Stadtbild bereits erkennbar. So werden seit rund zwei Jahren die Trottoirüberfahrten so erstellt, dass das durchlaufende Trottoir für Menschen mit einer Sehbehinderung erkennbar ist. Als Versuch wurden entlang der Seefeldstrasse alle Trottoirüberfahrten mit taktivisuellen Leitlinien markiert. Ausserdem arbeitet das TAZ intensiv an der Umsetzung des Programms «Behindertengerechter Einstieg – Grobnetz Tram». Dabei werden Tramhaltestellen behindertengerecht umgebaut. Der Kanton finanziert diese Massnahmen mit. Das Programm soll Ende 2014 umgesetzt sein.

Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstetten

Die Stadt Zürich und der Zürcher Verkehrsverbund ZVV haben gemeinsam ein neues Verkehrskonzept für Altstetten entwickelt. Wenn die Limmattalbahn ab 2020 ihren Betrieb aufnimmt, soll die Tramlinie 2 neu über die Altstetterstrasse via Bahnhof Altstetten bis nach Schlieren führen. Die Limmattalbahn fährt von Killwangen bis zum Bahnhof Altstetten. Zwischen Lindenplatz und Farbhof wird das Tram durch eine Buslinie ersetzt. Das neue Linienkonzept verbessert das ÖV-Angebot in Altstetten und Schlieren markant. Der Bahnhof Altstetten wird zu einer kompakten Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Den Fahrgästen bieten sich attraktive Verbindungen zwischen S-Bahn, Tram, Bus und Limmattalbahn. Um eine Achse für den Fussverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu schaffen, wird die Altstetterstrasse zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Lindenplatz für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt. Damit erhält Altstetten eine neue Zentrumszone (Fussgängerzone). Auch die Quartiere nördlich und südlich des Bahnhofs sind durch die neue Fussgängerzone besser miteinander verbunden. Der Altstetterplatz soll als Aufenthaltsraum erhalten bleiben und zusammen mit dem Bahnhof und der neuen Haltestelle der Limmattalbahn/VBZ einen kompakten Umsteigeknoten bilden. Die Badenerstrasse zwischen Lindenplatz und Farbhof wird durch den Wegfall des Trams entlastet. Die nicht mehr benötigten Gleise werden entfernt, ein neuer Veloweg eingerichtet sowie Gehwege und Vorzonen erweitert.

Tramverbindung Hardbrücke

Die Tramlinie 8 soll künftig vom Hardplatz bis zum Anschluss an das «Tram Zürich-West» beim Knoten Pflingstweid-/Hardstrasse fahren und über den Escher-Wyss-Platz weiter bis ins Werdhölzli. Mit der 700 Meter langen Neubaustrecke wird erstmals das Gleisfeld der SBB mit einer Tramverbindung überbrückt, wodurch die Quartiere Aussersihl und Zürich-West miteinander verbunden werden. Die Anbindung des Tramnetzes an die S-Bahn beim Bahnhof Hardbrücke bedeutet eine Verstärkung der Peripherie, was eine Verkehrsentlastung der Innenstadt bewirkt. Die Projektleitung bis zum Plangenehmigungsverfahren liegt bei den VBZ. Nach der Projektgenehmigung wird das Tiefbauamt die Projektleitung übernehmen.

Am 11. November 2011 wurde das Auflageprojekt dem Bundesamt für Verkehr eingereicht. Ende 2016 soll die neue Tramlinie in Betrieb gehen.

Hardplatz

Mit der neuen Tramverbindung über die Hardbrücke gewinnt der Hardplatz an Bedeutung. Im Interesse einer einheitlichen Gestaltung wird die gesamte Fläche zu einem attraktiven Platz umgebaut. Dazu wird bei der Tramwendeschleife auf der östlichen Seite ein ebener Platz bis zu den Gebäuden hin gestaltet. Als Abschirmung zur Hohlstrasse sind hainartige Baumpflanzungen vorgesehen. Die westliche Seite wird analog gestaltet, jedoch ist wegen den beengten Platzverhältnissen auf dieser Seite keine grössere ebene Platzfläche möglich. Für den Fuss- und Veloverkehr sowie fürs Umsteigen auf Tram und Bus werden behinderten- und velogängige Beziehungen gewährleistet. Im Interesse einer möglichst offenen Gestaltung des Hardplatzes wird der bestehende Kiosk zusammen mit der WC-Anlage und der Gleichrichterstation der VBZ im Widerlagerraum der Hardbrücke untergebracht. Im Weiteren erhält der Platz auch eine neue Beleuchtung.

Bahnhof Hardbrücke

Mit dem Ausbau des Quartiers Zürich-West nimmt die Passagierfrequenz des Bahnhofs Hardbrücke laufend zu. Die Infrastruktur des Bahnhofs stösst dabei an Kapazitätsgrenzen. Mit einem Studienauftrag wurde eine funktional überzeugende, sichere und attraktive Gesamtlösung gesucht. Eine der Kernaufgaben des Auftrags war, eine signifikante Leistungssteigerung auf den Zugängen zum Bahnhof und zu den Perrons zu erlangen. Das Siegerprojekt «Change» nimmt vertraute Bilder zeitgemässer Umsteigebahnhöfe auf und überzeugt sowohl in funktionaler als auch in betrieblicher Hinsicht. Es besticht durch ein neues Bahnhofsgebäude mit grosszügigen Platzverhältnissen. Neben Treppen, Rolltreppen und Liften werden darin Informationsanzeigen, Verkaufsstellen und Shops untergebracht. Auf halber Höhe befindet sich ein galerieartiges Zwischengeschoss, wo die Brückenseite gewechselt werden kann. Das Bahnhofsgebäude wächst beidseits zur Hardbrücke empor und schliesst an die zwei Plattformen an, die als eigentliche Verteilebenen zu den Perrons dienen und wo sich gleichzeitig die Bus- und Tramhaltestellen befinden. Der heutige Hauptzugang wird aufgehoben, und die teilweise vorhandenen Raumflächen im Untergeschoss werden zu einer Velostation umgenutzt.

Nordbrücke

Über die SBB-Linie oberhalb des Bahnhofs Zürich-Wipkingen führt die Nordbrücke. Sie wurde in den Jahren 1924/25 gebaut. Aufgrund ihres schlechten Zustands muss sie ersetzt werden. Nebst dem Brückenersatz sah das aufgelegte Projekt im Bereich der Brücke (Nordstrasse) zwei VBZ-Doppelhaltestellen vor. Dadurch sollten zwei Fussgängerübergänge mit einem Abstand von 20 m durch einen einzigen ersetzt werden. Zur Planaufgabe gingen 14 Einsprachen ein. Im Anschluss daran wurde das Projekt so angepasst, dass der Fussgängerübergang zwischen Coop/Post und Restaurant Nordbrücke wieder eingeplant und die VBZ-Haltestellen verkürzt wurden. Auf die anderen Einsprachen konnte nicht eingegangen werden. Der Stadtrat setzte das angepasste Projekt am 27. Oktober 2010 fest, das ab Februar 2011 realisiert werden sollte.

Vier Einsprachen an den Regierungsrat verlangten eine Kapphaltestelle, die Vergrösserung der Fussgängerflächen, die Einführung von Tempo 30, durchgehenden Velostreifen und den barrierefreien Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs.

Am 21. September 2011 wies der Regierungsrat die Rekurse vollumfänglich ab. Am 19. Mai 2011 wurde zudem eine Petition eingereicht, die Tempo 30 im Quartierzentrum Nordbrücke und den Verzicht auf eine Verschmälerung der Trottoirs verlangt. Die Petition wird Anfang 2012 beantwortet.

Limmat- und Utoquai

Der Utoquai im Abschnitt vor dem «Terrasse» soll zu einer Promenade umgestaltet werden. Aufgrund eines Postulats vom Mai 2008 hat das Tiefbauamt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die «Riviera» wird aufgewertet und mit einer dritten Baumreihe ergänzt. Die «Hungerinsel» mit dem Gartenrestaurant «Terrasse» wird für Passanten durchlässiger gestaltet, wobei das heutige Gastroangebot unverändert bleibt. Der Schifflande- und der Hechtplatz werden gestalterisch und funktional modernisiert. Am Utoquai wird die Verkehrsfläche reduziert. Es wird nur noch eine Fahrspur für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Am Utoquai werden die Parkplätze komplett und am Limmatquai teilweise aufgehoben und ins Parkhaus Opéra verlagert. Auf dem gesamten Projektabschnitt Limmatquai und Utoquai ist Tempo 30 vorgesehen.



Das Utoquai soll zu einer Promenade umgestaltet werden. (Bild: Raumgleiter GmbH)

Gebiet Fraumünsterstrasse

Die Kanalisation im Raum Fraumünsterstrasse, Stadthausquai, Börsenstrasse, Kappelerstrasse und Lochmannstrasse muss saniert werden. Aus Anlass der Sanierungsarbeiten plant das Tiefbauamt eine gestalterische Aufwertung unter gleichzeitiger Anpassung der Verkehrsvorschriften. Gegen das Strassenbauprojekt sowie die Verkehrsvorschriften gingen verschiedene Einsprachen ein. Nach intensiven Verhandlungen konnte jedoch eine Einigung erzielt werden. Das Strassenbauprojekt wurde überarbeitet, Einsprachen und Rekurse wurden zurückgezogen. Das ursprüngliche Projekt sah unter anderem eine Trottoirverbreiterung an der Fraumünsterstrasse und die Beibehaltung der 271 Parkplätze vor. Das neue Projekt sieht vor, die Aufwertungsmassnahmen nicht bloss in der Fraumünsterstrasse durchzuführen, sondern auch am Stadthausquai, wo das Trottoir verbreitert werden soll. Weiter erfährt die Parkierungszone an der Fraumünsterstrasse gegenüber dem ursprünglichen Projekt eine Verdichtung. Insgesamt stehen im Projektperimeter neu total 285 Parkplätze zur Verfügung. Damit können 14 zukünftig auf dem Münsterhof aufzuhebende Parkplätze kompensiert werden. Gegenüber den ursprünglichen Plänen stehen in Zukunft mehr Anlieferungsflächen und

auch mehr Parkplätze für Zweiräder zur Verfügung. Bezüglich Verkehrsvorschriften gelten Tempo 30 und Rechtsvortritt im gesamten Geviert. Das Projekt wird ab Sommer 2012 bis Oktober 2013 umgesetzt.

Sechseläuten- und Theaterplatz

Der Sechseläutenplatz wird nach der Neugestaltung mit einer Fläche von rund 16 000 m² zum grössten innerstädtischen Platz der Schweiz. Ein Gestaltungswettbewerb im Jahr 2000 brachte das Projekt «Opus One» als Sieger hervor. Die Neugestaltung verfolgt drei Hauptziele: die Öffnung des Platzes zum Opernhaus hin, eine angemessene Begrünung mit Bäumen und die Ermöglichung einer flexiblen Nutzung. So entsteht ein weiter, offener Platz mit einem Natursteinbelag aus Valser Quarzit, aufgelockert mit Bauminseln und einem Wasserspiel. Die Bauminseln sind mit Sitzelementen und Leuchten versehen. Eine der Bauminseln bietet Platz für ein Boulevardcafé. Gleichzeitig mit der Neugestaltung des Platzes muss die Entwässerung des Sechseläutenplatzes und der umliegenden Strassen erneuert werden. Strassenabwasser darf laut Gewässerschutzgesetz nicht mehr direkt in den See geleitet, sondern muss in die Kanalisation geführt werden. Das Oberflächenwasser des neuen Sechseläutenplatzes kann hingegen weiterhin direkt in den See geleitet werden. Stimmt der Gemeinderat dem beantragten Objektkredit zu, können die Bauarbeiten 2012 beginnen. Frühestens im Sommer 2013 wird der neue Platz der Bevölkerung übergeben werden können.

Wichtige Projekte in Realisierung und Spezialthemen

Hardbrücke

Nach fast 40 Betriebsjahren wurde eine Instandsetzung der Hardbrücke unumgänglich. Die im Herbst 2009 begonnenen und auf die beiden anderen Grossprojekte «Tram Zürich-West» sowie «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung» (FlaMa) abgestimmten Hauptarbeiten wurden 2010 mit der Instandsetzung der westlichen Brückenhälfte erfolgreich abgeschlossen. 2011 wurde der Verkehr auf die inzwischen sanierte westliche Brückenhälfte verlegt. In dieser «zweiten Hälfte» konnten alle Beteiligten von den Erfahrungen aus den vorhergehenden Jahren profitieren und die umfangreichen Instandsetzungsmassnahmen (grossflächiger Ersatz der Strassenbeläge, Betonabtrag mittels Wasserhöchstdruckverfahren, Reprofilierung des Betons) qualitativ hochstehend und innerhalb der vereinbarten Termine erbringen. Ende Oktober 2011, einen Monat früher als geplant, wurde die Brücke wieder dem Verkehr übergeben. Pünktlich auf die Eröffnungsfeier am 9. Dezember 2011 waren auch die letzten Fertigstellungsarbeiten abgeschlossen.

Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung

Mit der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich am 4. Mai 2009 begann die Umsetzung der flankierenden Massnahmen auf der Westtangente in der Stadt. Im August 2010 wurde auf der innerstädtischen Hauptverkehrsachse Seebahn-/Schimmelstrasse der Gegenverkehr eingerichtet. Die vom Durchgangsverkehr entlasteten Strassen (Hard-, Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse) wurden zu Quartierstrassen umgebaut. Bis Ende 2011 wurden die Kanalisationen und Werkleitungen erneuert sowie die Strassenräume neu gestaltet. Die Quartiere Wiedikon und Aussersihl erhalten insbesondere mit dem

komplett umgestalteten Bullingerplatz und den beiden neu geschaffenen Plätzen – Brubacherplatz und Anny-Klava-Platz – eine Aufwertung. Als Abschlussarbeiten werden im Frühjahr 2012 noch die restlichen rund 300 Bäume gepflanzt. In der Weststrasse folgen im Sommer/Herbst 2012 noch Fertigstellungsarbeiten im Strassenraum. Der Abschluss der flankierenden Massnahmen wird am 24. Mai 2012 mit einem Abendfest für die Bevölkerung gefeiert.



Mit den flankierenden Massnahmen zu Westumfahrung werden die Quartiere Wiedikon und Ausser-sihl stark vom Verkehr entlastet. Auf dem Bild der zukünftige Brubacherplatz. (Bild: Rendenwerk)

Pfingstweidstrasse / Tram Zürich-West

Zürich-West ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt. Die neue, gut drei Kilometer lange Tramstrecke mit sieben Haltestellen erschliesst das Gebiet zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten-Nord mit dem neuen Vulkanplatz. Die Pfingstweidstrasse wird zu einer übersichtlichen Strasse umgestaltet mit je zwei Fahrspuren pro Richtung und kombinierten Velo- und Fusswegen beidseits der Strasse.

Die termingerechte Übergabe der neugestalteten und fertiggestellten Pfingstweidstrasse an die Verkehrsteilnehmenden fand Ende Oktober 2011 statt, die fahrplanmässige Inbetriebnahme der neuen Tramlinie 4 (Tram Zürich-West) am 11. Dezember 2011. Im Bereich der Tramenschleife beim Bahnhof Altstetten stehen in Koordination mit der Grossbaustelle West-Link der SBB jedoch noch letzte Bauarbeiten an. Die heute provisorische Endstation wird ab Mai 2012 mit dem noch fehlenden zweiten Betriebsgleis und der definitiven Haltestelle ausgerüstet. Die Gestaltung des Vulkanplatzes wird spätestens 2013 fertig gestellt sein.

Hochwasserschutz

Die Stadt Zürich hat im Oktober 2011 rund 9800 betroffene Gebäudeeigentümerinnen und Grundeigentümer über die Hochwassergefährdung durch Sihl, Limmat und kommunale Bäche informiert. Grundlage für die schriftliche Information ist die Gefahrenkarte Hochwasser der Stadt Zürich, welche die Überschwemmungsgefährdung für Gebäude aufzeigt. Sowohl Sihl als auch Limmat können über die Ufer treten. Dies geschah letztmals 1910. Auch 2005 entging die Stadt Zürich nur knapp grossen Hochwasserschäden. Hätte damals das Niederschlagszentrum statt im Berner Oberland über dem Einzugsgebiet der Sihl gelegen, dann hätte die Sihl grosse Teile der Stadt Zürich überschwemmt. Hochwassergefahr geht aber auch von den städtischen Fließgewässern aus, vor allem von den Bächen an Adlisberg, Zürichberg, Höniggerberg und Uetliberg. Welche Gebäude von einem Hochwasser durch die Sihl, die Limmat oder die städtischen Bäche betroffen sind, zeigt die Gefahrenkarte im Internet. Dort können Interessierte per Adresseingabe die Gefahreneinstufung für ein bestimmtes Grundstück einsehen.

Zur Verbesserung des langfristigen Hochwasserschutzes an der Sihl prüfen der Kanton und die Stadt Zürich bis 2012 verschiedene Lösungsansätze und stimmen die Massnahmen aufeinander ab. Über die Erkenntnisse der Projektstudien und mögliche Massnahmen (auch an den städtischen Bächen) werden der Kanton und die Stadt voraussichtlich im Sommer 2012 informieren. Danach können die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer wenn nötig auf die langfristige Planung abgestimmte Objektschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden umsetzen.



Die neugestaltete Pfingstweidstrasse beim Technopark. (Bild: Andrea Helbling / Arazebra)

4.5.4 Spezifische Kennzahlen 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Projekte (inkl. Kanalbauten ERZ)	544	565	580	644	551
davon in Realisierung	182	161	171	154	133
davon in Projektierung	233	215	225	223	225
davon in Planung	129	189	184	267	193
Anzahl Mitarbeitende	309	305	318	315	297
davon Lernende	19	17	17	19	16
davon Praktikanten	1	1	1	0	0
Investitionen (exkl. ERZ, VBZ, WVZ, ewz usw.)					
Ausgaben, in Mio. Fr.	60.9	47.3	83.5	75.9	73.0
Einnahmen, in Mio. Fr.	17.2	8.2	21.4	21.8	22.7

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Initiativen

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2011)

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
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.»

Mit Weisung Nr. 487 vom 10. März 2010 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die Einzelinitiative abzulehnen. Die Weisung wird voraussichtlich Anfang 2012 von der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr des Gemeinderates zu Ende beraten.

II. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2011)

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 1994/004024 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.

Im Rahmen der Bauarbeiten für den Bahnhof Museumsstrasse haben die SBB unter dem Hauptbahnhof bereits ein Stück des geplanten Stadttunnels als Vorleistung erstellt. Dieses Tunnelstück dient aktuell als Baustellenzufahrt. Weil in absehbarer Zeit nicht mit der Erstellung des Stadttunnels zu rechnen ist, wird zurzeit die Machbarkeit einer Veloverbindung durch dieses Tunnelstück geprüft.

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

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

Verschiedene Möglichkeiten (auch provisorische) wurden bisher ergebnislos geprüft. Aktuell ist keine Projektierung im Gang. Im Hinblick auf eine Vervollständigung des Veloroutennetzes wird in den nächsten Jahren ein erneuter Versuch unternommen.

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 Strassenprojekte zur Sicherung der Entlastungswirkung im Zusammenhang mit der Westumfahrung wurden 2010 weitgehend abgeschlossen. Die erwartete Abnahme des Verkehrs auf der ehemaligen Westtangente ist eingetreten und kann mit den realisierten Strassenbauprojekten gesichert werden. Noch nicht realisiert werden konnten der Umbau des Quartierzentrums Morgental und die Einführung von Massnahmen auf der Rosengartenstrasse (Busbevorzugung, Staumanagement, Verkehrsflussoptimierung, Quermöglichkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger). Das Projekt Morgental wird mit dem Kanton bereinigt. Das Projekt wurde vom 4. 11. bis am 5. 12. 2011 nach § 13 Strassengesetz öffentlich aufgelegt.

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 Regierungsrat hatte im Dezember 2010 das städtische Projekt einer Kapphaltestelle Morgental in Wollishofen abgelehnt. Stadt und Kanton verfolgen nun eine Kompromisslösung: Eine Kapphaltestelle, aber lediglich stadtauswärts. Basierend auf diesem Kompromiss ist ein neues Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental in Ausarbeitung. Die Genehmigung durch den Kanton ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

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

POS 1994/002253 1994/000169	25.05.1994 08.06.1994	Widmer Graf Andrea und 9 Mitunterzeichnende Kreis 2, Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, ein Verkehrskonzept für den Kreis 2 auszuarbeiten und zu verwirklichen, 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.

Der Regierungsrat hatte im Dezember 2010 das städtische Projekt einer Kapphaltestelle Morgental in Wollishofen abgelehnt. Stadt und Kanton verfolgen nun eine Kompromisslösung: Eine Kapphaltestelle, aber lediglich stadtauswärts. Basierend auf diesem Kompromiss ist ein neues Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental in Ausarbeitung. Die Genehmigung durch den Kanton ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

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.

Im Rahmen der Studie zur gestalterischen Aufwertung des Röschibachplatzes wurde das Quartier zur Mitwirkung eingeladen. Ein wichtiges Quartieranliegen ist die Reduktion des Durchgangsverkehrs. Erste Analysen weisen auf einen geringen Anteil von reinem Transitverkehr hin. 2012 sollen die Resultate der Studie überprüft werden, vor allem unter Berücksichtigung der verkehrsmässigen Auswirkungen der sanierten Hardbrücke.

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.

Anstelle einer Fussgängerüberführung wurde der Bevölkerung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz (StrG) ein Strassenbauprojekt mit Fussgängerstreifen über die Rosengartenstrasse zur Stellungnahme unterbreitet. Im kommenden Jahr sind die weiteren Verfahrensschritte (öffentliche Auflage des Berichts zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, Projektgenehmigung durch den Kanton und öffentliche Planaufgabe nach § 16 StrG) geplant.

Ab 2013 werden in der Rosengartenstrasse Werkleitungen, Kanalisation und Strassenoberbau erneuert. Dabei sollen 2014, beim Abschluss der Arbeiten, Fussgängerstreifen erstellt werden.

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 vom Stadtrat im Januar 2011 genehmigte «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» verfolgt unter anderem das Ziel, die Fussgängerzonen in der Altstadt auszuweiten und möglichst alle Strassen der Innenstadt für Velos in beide Richtungen durchgehend und hindernisfrei befahrbar zu gestalten. Fussgänger- und Fahrverbotszonen sollen grundsätzlich für den Veloverkehr durchlässig sein. Ausnahmen bilden lokale Fahrverbote, die der Verkehrssicherheit dienen (Fussgängerinnen und Fussgänger, Tram). Das «Verkehrskonzept Innenstadt» dient als Orientierungsrahmen für die Innenstadtentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre. Seine Umsetzung erfolgt im Rahmen von konkreten Projekten.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1998/001392 1998/000217	07.07.1998 19.08.1998	Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung Gestaltung Kreuzplatz, Verbesserung der Verhältnisse

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

Das Projekt für die Neugestaltung des Kreuzplatzes beinhaltet eine Neugestaltung der Strassenräume mit einer neuen Führung der Querverbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, neuen Velospuren und einer teilweise neuen Führung des motorisierten Verkehrs. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich hat mit Entscheid vom 15. 11. 2007 (VB.2007.00298) die Projektfestsetzung vom 13.09.2006 (STRB Nr. 1083 / 2006) aufgehoben, weil es die Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bejahte. Im Anschluss an die laufende UVP ist die Wiederholung der öffentlichen Projektauflage nach § 16 Strassengesetz (StrG) im Jahr 2012 vorgesehen. Der Ausführungstermin wurde aufgrund der Verzögerungen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Bereits ausgeführt werden mussten dringende Gleisreparaturen und eine provisorische Sanierung des Strassenbelags in der Kreuzbühlstrasse auf 90 m Länge. Gleichzeitig wurde die ungünstige Haltestellensituation verbessert. Die stadtauswärts führende Haltestelle Kreuzplatz wurde verbreitert und die Haltestellen wurden behindertengerecht umgebaut. Die ausgeführten Massnahmen sind nur provisorischer Natur und werden im Rahmen der für 2016 vorgemerkten Arbeiten der definitiven Gestaltung Platz machen.

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 heute bestehenden Querverbindung (Höhe Sallenbachstrasse) und der Triemlifussweg selber sind im kommunalen Verkehrsplan klassiert und durch Dienstbarkeiten oder Baulinien gesichert. Ihre Freigabe für den Veloverkehr bedingt eine Verbreiterung der Wege. Ein entsprechendes Projekt soll im Rahmen der Vervollständigung des Veloroutennetzes in den nächsten Jahren geprüft 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, das beidseitige Gehsteige sowie Fussgängerübergänge mit Schutzinseln vorsieht. Die Realisierung war ursprünglich für 2012/13 geplant. Aus Budget- und Koordinationsgründen muss die Umsetzung verschoben werden. Die Realisierung ist, vorbehältlich der Genehmigung durch die zuständigen Instanzen von Stadt und Kanton, in den Jahren 2015/16 geplant. Entlang der Breitensteinstrasse sind beidseitig durchgehende Trottoirs bereits vorhanden.

POS 1999/002083 1999/000591	24.11.1999 14.11.2001	Seliner Emil und Ottmer Lars Langstrasse, Aufwertung der umliegenden Quartierplätze
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Die rechtskräftigen Verkehrsvorschriften für eine verkehrssame Langstrasse sollen möglichst bald umgesetzt werden. Die für die Umsetzung nötigen Strassenbauprojekte sind noch nicht rechtskräftig festgesetzt. Sie werden 2012 an die Hand genommen. Die Aufwertung der Feld- und Schöneeggstrasse ist zurzeit in Ausführung. Die Aufwertung im Bereich des Helvetiaplatzes soll gemeinsam mit der Sanierung des Amtshauses Helvetiaplatz geplant, projektiert und umgesetzt werden. Die Realisierung ist im Jahr 2017/18 geplant.

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

POS 2000/000288 2000/000035	02.02.2000 22.08.2001	Schönbächler Robert und Türlér 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. Fr. für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bewilligt. 2008 stimmten National- und Ständerat dem Entwurf zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zu. 2010 legte das Bundesamt für Verkehr den Projektplan «Bahn 2030» vor, der u. a. auch die Engpassbeseitigung Brüttener- und Zimmerbergtunnel enthält (Priorität, Finanzierung). Die Ablehnung der VCS-Initiative „Schiene für Zürich“ in der Volksabstimmung macht den Weg frei für eine nachhaltige Beseitigung des Engpasses zwischen Zürich und Winterthur. Die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz begrüsst diesen Volksentscheid. Die Stadt Zürich liess sich 2011 im Rahmen der «Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FAB) vernehmen. Gemeinsam mit Stadt und Kanton Schaffhausen unterstützt sie das Vorhaben «Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze Deutschland/Schweiz», das seit Dezember 2011 als «Vorhaben 31» im Deutschen Investitionsrahmenplan 2011–15 enthalten ist.

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.

Stadt und Kanton haben ein gemeinsames Projekt gestartet, welches für den «Waidhaldetunnel» und das «Tram Rosengartenstrasse» Varianten prüft. Ende 2012 sollen Ergebnisse vorliegen. Daraus abgeleitet ergeben sich auch die Randbedingungen für die Weiterführung des Westasts bis zum Hauptbahnhof. Kapazitätserweiterungen sind jedoch auch in den laufenden Planungen keine vorgesehen, vielmehr gibt der Richtplan vor, dass bei neuen Strassenbauten oder Netzerweiterungen entsprechende Kapazitätserweiterungen vorzunehmen sind.

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.

Mit Beschluss vom 22. September 2010 (GR Nr. 2010/150) setzte der Gemeinderat dem Stadtrat für die Erfüllung der Motion eine Nachfrist von 12 Monaten an, d.h. bis 22. September 2011. Der Stadtrat muss sich aufgrund des bisherigen Verlaufs dieses Geschäfts Klarheit verschaffen, zu welchen Bereichen und in welchem Umfang dem Gemeinderat zusätzliche Unterlagen nachzureichen sind, die die Erfüllung der Motion belegen. Mit Weisung vom 9. November 2011 beantragte der Stadtrat eine Fristerstreckung von 6 Monaten, d.h. bis 22. März 2012, um diese Fragen zu klären. Mit Beschluss Nr. 1975 vom 16. November 2011 stimmte der Rat dieser Fristverlängerung zu.

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.

Da Lärmsanierungen gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung prioritär Wohnbauten und Arbeitsplätzen zu dienen haben, können Sanierungsmassnahmen zum Schutz von Aussenräumen, wie z. B. Sportanlagen mit Erholungsfunktion, erst in zweiter Linie an die Hand genommen werden. Die Frist für die Lärmsanierung an Strassen wurde vom eidgenössischen Parlament bis 2018 verlängert. Die Umsetzung der prioritären Sanierungsmassnahmen beansprucht die personellen Ressourcen der Stadt Zürich bis auf weiteres vollständig. Deshalb können die gewünschten Lärmschutzmassnahmen für die Aussenanlage der Sportanlage Sihlhölzli bis auf weiteres nicht realisiert werden.

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

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.

Ein entsprechendes Projekt ist in Erarbeitung. Die Quartierbevölkerung wurde an zwei Infoveranstaltungen im Jahre 2010 einbezogen. Die Realisierung war ursprünglich für 2012/13 geplant. Aus Budgetgründen musste die Umsetzung 2011 verschoben werden. Die Realisierung ist, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Instanzen von Stadt und Kanton, in den Jahren 2016/17 geplant.

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 Fr. für Verbesserungen der Zugänglichkeit von S-Bahnhöfen in der Stadt Zürich zum Inhalt hat.

Aktuell sind substantielle Verbesserungen der Zugänglichkeit an den SZU-Bahnhöfen Friesenberg, Leimbach und Triemli geplant. Beim Bahnhof Wiedikon konnten der Vorplatz aufgewertet und die Umsteigebeziehungen zu VBZ- und Postlinien verbessert werden.

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 TAZ haben eine Vorstudie für das Tram Hardbrücke erarbeitet (gemäss VBZ-Linienkonzept 2025 und Motion GR Nr. 2007/1 von Markus Knauss und Daniel Leupi). Dieses Projekt sieht vor, dass auch der Hardplatz neu organisiert und gestaltet wird. 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 Verkehrskapazitäten nicht möglich ist.

POS 2000/002336 2000/000590	06.12.2000 26.03.2003	Schilter Armin und Casparis Jürg Sihltiefstrasse, beschleunigte Realisierung des Tunnels
-----------------------------------	--------------------------	---

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

Der Stadttunnel ist im kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt (KRB vom 26.03.2007). Die aktuell von der Stadt Zürich präsierte Metropolitankonferenz Zürich beschloss am 5. November 2010, den Stadttunnel als langfristiges Projekt mit einem Realisierungshorizont nach 2030 zu unterstützen und sich entsprechend auf Bundesebene einzusetzen.

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. Der Bahnhofzugang wurde bereits aufgewertet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge etc.). Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

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

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 Raum Hardstrasse 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 angesprochen. Der Bahnhofszugang wurde bereits aufgewertet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Veloabstellplätze, Treppenaufgänge etc.). Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

POS 2001/001272 2001/000340	20.06.2001 14.01.2004	Zimmermann Markus und 4 Mitunterzeichnende Limmatuferzone in Wipkingen, Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	---

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

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Hardbrücke kann voraussichtlich im Jahr 2013 das Projekt Höggerstrasse umgesetzt werden. Neben der Sanierung von Kanalisation und Werkleitungen beinhaltet das Projekt die Erneuerung des Strassenoberbaus sowie eine teilweise Umgestaltung. Im Zusammenhang mit einem privaten Bauvorhaben wird bei der Wipkingerbrücke die Wegverbindung zwischen der Höggerstrasse und dem Fussweg längs der Limmat verlegt und für Menschen mit Behinderung verbessert.

POS 2001/002193 2001/000577	14.11.2001 23.10.2002	Schmid Roland und Rosenheim Monjek Manesseplatz, verkehrstechnische Verbesserung
-----------------------------------	--------------------------	---

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

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

Das Tiefbauamt hat 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 vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Die Resultate des Feldversuchs und der Lösungsansatz für die Anpassung des Verkehrsknotens wurden mit dem Kanton besprochen. Im Frühjahr 2012 wird die Vorstudie Manessestrasse abgeschlossen. Die Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsflüsse auf dem Manesseplatz sollen gleichzeitig mit dem Strassenbauprojekt Manessestrasse im Jahr 2014 umgesetzt werden.

POS 2001/002244 2001/000587	21.11.2001 21.01.2004	Virag Jansen Eva, Uetlibergtunnel, flankierende Verkehrsmassnahmen
-----------------------------------	--------------------------	---

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

Eine «weitergehende Massnahme» im Sinne des Postulats ist die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental. Stadt und Kanton verfolgen nun eine Kompromisslösung: Eine Kapphaltestelle, aber lediglich stadtauswärts. Basierend auf diesem Kompromiss ist ein neues Projekt für die Aufwertung des Quartierzentrums Morgental in Ausarbeitung. Die Genehmigung durch den Kanton ist für das Jahr 2013 vorgesehen. Die weitergehenden Massnahmen im Kreis 3 (Umgestaltung Birmensdorferstrasse mit Aufwertung Schmiede Wiedikon) sind realisiert oder stehen vor der Ausführung.

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 Raum Hardstrasse 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 angesprochen. Der Bahnhofzugang wurde bereits aufgewertet, weitere Planungen und Projekte stehen vor der Umsetzung (Velo-abstellplätze, Treppenaufgänge etc.). Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

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.

Kürzere Reisezeiten im internationalen Fernverkehr sind auf Schweizer Gebiet mit der Realisierung von Eisenbahn-Grossprojekten verbunden. In der 2008 gegründeten Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz hat sich die Stadt Zürich zusammen mit ihren Partnerstädten in der Vernehmlassung zur Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI, 2011) für eine vermehrte Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Metropolitanräume eingesetzt. Die Metropolitankonferenz Zürich hat fünf Schlüsselprojekte, (u. a. Gleiserweiterung Stadelhofen, Brüttener- und Zimmerberg-tunnel) evaluiert und in ihr Programm aufgenommen. Die Ausbaustrecke Stuttgart–Singen–Grenze D/CH ist mit Schweizer Unterstützung seit Dezember 2011 als «Vorhaben 31» im Deutschen Investitionsprogramm 2011–15 verankert.

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 angeregte Wegverbindung vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Planung am Central (2012) wird die Machbarkeit geprüft.

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.

2009 wurde nochmals ein breiter Variantenfächer für eine neue Verkehrsführung überprüft. Die aus Sicht des Tiefbauamts beste Variante wurde im Mai 2010 öffentlich vorgestellt. Die Rückmeldungen zeigten, dass diese Variante, die eine grossflächige Neugestaltung des Vorderbergs voraussetzt, nur schwer umsetzbar wäre. 2011 wurde daher eine weitere Variante (unter Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung) erarbeitet. In der ersten Jahreshälfte 2012 soll diese der Öffentlichkeit 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 geplanten Aufhebung der Parkplätze auf dem Platz ist eine Signalisation als Fussgängerzone vorgesehen, in der Veloverkehr zwar zugelassen ist, Fussgängerinnen und Fussgänger aber vortrittsberechtigt sind. Diese Zonierung ist im «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» vorgesehen, das 2011 verabschiedet wurde.

Gemäss diesem Konzept werden Theater- und Opernhausplatz nach der Neugestaltung als Fahrverbotszone (ausgenommen Veloverkehr) signalisiert werden. Der ganze Platz wird also mit dem Velo befahrbar sein. Zudem ist entlang der Schoeckstrasse eine Veloverbindung vorgesehen. Damit gelangen Velos von der Quaibrücke direkt zur Theaterstrasse. Zudem wird so eine sichere Verbindung von der Quaibrücke zur Rämistrasse möglich.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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»
<p><i>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.</i></p> <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen sind Bestandteil des Projekts «Neugestaltung Sechseläuten-, Theaterplatz». Die Beleuchtung ist integraler Bestandteil des Projekts und folgt den Grundsätzen des Plan Lumière. Der Stadtrat hat am 5. Oktober 2011, rechtzeitig vor Inbetriebnahme des neuen Sechseläutenplatzes, das künftige Nutzungskonzept verabschiedet, das unter anderem die Freihaltung des Platzes während der Hälfte des Jahres vorsieht.</p>		
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»
<p><i>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.</i></p> <p>Die vorgeschlagenen Massnahmen sind Bestandteil des Projekts. Die Beleuchtung ist integraler Bestandteil des Projekts und folgt den Grundsätzen des Plan Lumière. Die Platzfläche wird weitgehend freigehalten und bildet so auch eine flexible Plattform für temporäre Nutzungen.</p>		
POS 2003/001522 2003/000183	04.06.2003 17.09.2003	Leupi Daniel und Schönbächler Robert Langstrasse, sichere Verkehrsführung zwischen Hohl- und Militärstrasse
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>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</i> – <i>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).</i> <p>Das neue Verkehrsregime ist rechtskräftig. Die für die Umsetzung nötigen Strassenbauprojekte sind noch nicht rechtskräftig festgesetzt. Sie werden 2012 an die Hand genommen.</p>		
POS 2003/002299 2003/000370	01.10.2003 18.01.2006	Bartholdi Roger und im Oberdorf Bernhard Velowege, keine Erstellung auf Trottoirs
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie inskünftig Velorouten nur noch ausnahmsweise auf Trottoirs geführt werden.</i></p> <p>Die gleichzeitige Benützung des Trottoirs durch Velos und Fussgänger ist für beide Seiten keine optimale Lösung. Sie wird deshalb nur gewählt, wenn aus räumlichen Gründen keine bessere Lösung zur Verfügung steht oder wenn die Mischung der Verkehrsarten Teil eines Verkehrskonzepts ist, wie z. B. in Begegnungszonen, wo von den Verkehrsteilnehmenden besondere Rücksichtnahme gefordert wird. Auch das 2011 verabschiedete «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» sieht vor, dass der Veloverkehr grundsätzlich auf eigenem Trassee oder, auf wenig befahrenen Strassen, im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden soll. Innerhalb von Fussgänger-, Fahrverbots- oder Begegnungszonen ist eine Verkehrstrennung allerdings nicht angebracht, dort werden Velofahrende in der Regel im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsteilnehmenden (Tram ausgenommen) geführt.</p>		
POS 2004/000454 2004/000098	03.03.2004 13.09.2006	SVP-Fraktion Graffitis und andere Verunreinigungen, Entfernung durch Private
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob Graffitis und Sprayereien in der Stadt Zürich durch private Personen und Unternehmungen entfernt werden können.</i></p> <p>ERZ ist für die Graffiti-Entfernung an öffentlichen Kunstbauten (Brücken, Stützmauern, etc.) zuständig und veranlasst entsprechende Verzeigungen. Die Reinigungsarbeiten werden teils durch die Stadtreinigung selbst ausgeführt und teils an private Unternehmen oder «Soziale Einrichtungen und Betriebe» vergeben. Die Anzahl der Mitarbeitenden im Graffiti-Team ist seit sechs Jahren unverändert. Die Zusammenarbeit mit den privaten Unternehmen hat sich bewährt. Die Zuteilung der Aufträge erfolgt aufgrund der Art von Graffiti und unter Berücksichtigung der angemessenen Reinigungstechnik. Im Jahr 2011 haben private Reinigungsunternehmen ein Auftragsvolumen von rund 130'000 Fr. ausgeführt.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/000715 2004/000201	07.04.2004 13.09.2006	Danner Ernst Zehntenhausplatz, oberirdische Fussgängerverbindungen über die Wehntalerstrasse

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

Ein Fussgängerübergang bei der Wehntalerstrasse 549 ist vom Tiefbauamt in die Bedürfnisplanung aufgenommen worden. Im Rahmen des übergeordneten Betriebs- und Gestaltungskonzepts Wehntalerstrasse wird geprüft, ob ein Übergang an dieser Stelle in die Verkehrsregelungsanlage Zehntenhausplatz einbezogen werden kann.

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 wegen der unterschiedlichen IT-Anwendung der beteiligten Werke nur möglich, wenn die vorhandenen Systeme durch ein einheitliches SAP-Abrechnungssystem ersetzt werden. Dies erscheint jedoch als unverhältnismässiger Aufwand, wenn man berücksichtigt, dass die heute eingesetzten IT-Lösungen zuverlässig und stabil laufen. Immerhin werden schon heute wenn möglich verschiedene Leistungen gemeinsam in Rechnung gestellt. So stellt die Wasserversorgung gleichzeitig den Leistungspreis Abwasser von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich und das Trinkwasser in Rechnung.

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.

In aller Regel handelt es sich bei Wegverbindungen, die durch Familiengartenareale geführt werden, um solche aus dem Verkehrsplan. Gelegentlich sind aber auch Wegverbindungen angebracht, die nicht im Verkehrsplan eingetragen sind. Wenn der Bedarf nach einer Wegverbindung durch ein Familiengartenareal ausgewiesen ist (beispielsweise eine Abkürzung zu einem Erholungsgebiet oder zu einer Tramhaltestelle), wird diese Verbindung nach Möglichkeit zur Verfügung gestellt. Wenn dabei Wegverbreiterungen nötig sind, wird darauf geachtet, dass keine Gärten verloren gehen. Dadurch werden die Gartenareale nicht automatisch «öffentlich zugänglich», denn Gartenareale sind und bleiben eingezäunt auch und gerade entlang öffentlicher Wege. Einbrüche und Diebstähle sollten dadurch nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht zunehmen, denn die stärkere soziale Kontrolle, die ein begangener Weg bewirkt, hat präventive Wirkung. Sollten Diebstähle und Sachbeschädigungen nach Wegöffnungen zunehmen, so wären zusammen mit den Betroffenen sichernde Massnahmen zu prüfen.

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 am 14. 1. 2009 bewilligt. Aufgrund von Rekursen konnte es noch nicht festgesetzt 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.

2010 wurde der Radweg vor dem Parkplatz Hafen Enge gebaut. Damit entfällt die umständliche Holperstrecke über den Parkplatz, und die Veloroute findet ihre logische Fortsetzung entlang der Strasse und führt nicht ins Arboretum.

Im Rahmen der längerfristigen Neugestaltung des Mythenquais (ca. 2017), sind ein Radweg oder Radstreifen geplant bzw. eine Führung im Busstreifen. Um die Einhaltung der Verkehrsregeln durchzusetzen, werden zusätzlich zur normalen Kontrolltätigkeit der Polizei velospezifische Massnahmen geprüft (Kommunikation, Ahndung von Verstössen), die im Rahmen der städtischen Velostrategie umgesetzt werden sollen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/001907 2004/000670	15.12.2004 08.06.2005	Käppeli Hans Jörg und Prof. Dr. Maeder Kurt Eisenbahnbrücken beim Bahnhof Oerlikon, Schaffung direkter und stufenfreier Fussgängerverbindungen nach deren Neubau
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen des Neubaus 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.</i></p> <p>Der für den Bau der neuen Gleise 1 und 2 notwendig gewordene Ersatz der SBB-Brücke über die Schaffhauserstrasse konnte im November 2009 abgeschlossen werden. Vom Perron der Gleise 1 und 2/3 führt je ein Treppenturm zur Schaffhauserstrasse und zur Andreasstrasse. Im Zusammenhang mit dem Projekt Quartieranbindung Ost an den Bahnhof Oerlikon wird bis Ende 2015 eine stufenfreie Verbindung von der Andreasstrasse in die SBB Personenunterführung Ost erstellt.</p>		
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
<p><i>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.</i></p> <p>Die nächste Revision des kommunalen Verkehrsplans ist ca. 2018 vorgesehen. Die Notwendigkeit einer «zweiten Gleisquerung» wird im Rahmen der Arbeiten am Richtplan zu beurteilen sein.</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>Die Allmend I steht seit Mai 2010 der Bevölkerung zur Erholungsnutzung zur Verfügung. Seit Frühjahr 2011 bietet ein neuer Treppenabgang vom Allmendsteg den direkten Zugang in die Allmend I. Die hundefreie Zone in der Allmend I wird von Hundehaltenden trotz gelegentlicher Übertretungen respektiert. Das kantonale Projekt Hochwasserschutz und Sihlnaturierung bleibt zurückgestellt. Die davon abhängigen städtischen Projekte (Neugestaltung Allmend I-III, neuer Steg über die Allmend I und die Sihl sowie Neubau des Kiosks am linken Sihlufer) bleiben ebenfalls zurückgestellt. Mit dem Bau der Freestyleanlage wurde im Oktober 2011 begonnen. Für den Bikepark wurde das Baugesuch eingereicht. Beide Sportanlagen werden voraussichtlich im Oktober 2012 fertig gestellt sein.</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>Mit dem Umbau des Hallenstadions hatte die Skulptur von Kurt Laurenz Metzler von ihrem angestammten Platz auf privatem Grund weichen müssen. Der Eigentümer der Skulptur, der ZSC-Club 21, fragte bei der Stadt deshalb nach, ob die Skulptur auf dem Platz der Tramhaltestelle Messe/Hallenstadion aufgestellt werden dürfe.</p> <p>Durch die Realisierung zahlreicher Projekte, wie die Eröffnung der Stadtbahn, der Umbau des Hallenstadions und des Stadthofs 11, hat der Platz ein neues Gesicht und eine neue Bedeutung bekommen. Die städtische Kunstkommission erachtet die Skulptur als für diesen Platz nicht geeignet und empfiehlt daher eine Platzierung beim Trainingszentrum des ZSC im Heereneschürli. Bis zur Fertigstellung des neuen Trainingszentrums darf die Skulptur am heutigen provisorischen Standort bleiben.</p>		

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 zum 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.

Das Tiefbauamt hat für die umliegenden Strassenräume in Altstetten ein umfassendes Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt, das eine neue Tramlinienführung vom Lindenplatz über die Altstetterstrasse, Bahnhof Altstetten und Hohlstrasse zum Farbhof berücksichtigt. Der Altstetterplatz soll als Aufenthaltsraum erhalten bleiben und zusammen mit dem Bahnhof einen kompakten Umsteigeknoten bilden. Die Altstetterstrasse wird zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Lindenplatz vom motorisierten Individualverkehr befreit, Anlieferungen für das Gewerbe bleiben aber gewährleistet. Die Tramhaltestelle Lindenplatz wird in die Altstetterstrasse verlegt. Die nicht mehr benötigten Gleise in der Badenerstrasse werden entfernt, neue Velospuren eingerichtet sowie Gehwege und Vorzonen erweitert. Der Übergang vom Lindenplatz wird dahingehend verbessert, dass nur noch die Fahrspuren des Mischverkehrs überquert werden müssen. Durch diese Massnahmen entsteht im Bereich Badenerstrasse und Hohlstrasse eine Fussgängerzone. Diese gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehenen Massnahmen sollen in den Jahren 2012 bis 2015 zur Projekt- und Baureife weiterentwickelt werden. Die Umsetzung ist koordiniert mit dem Bau der Limmattalbahn ab 2017 geplant.

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.

Mit der im November 2011 abgeschlossenen Sanierung der Hardbrücke stehen dem Veloverkehr zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke beidseits der Hardbrücke kombinierte Fuss-/Velowege zur Verfügung. Damit wurde das im Richtplan auf der Hardbrücke vorgesehene Veloroutenstück umgesetzt. Die von den Motionären geforderte Verbindung zwischen Bahnhof Hardbrücke und Rosengartenstrasse ist nicht im Richtplan enthalten und konnte aus Gründen der Verkehrssicherheit und infolge der limitierten Ausbaumöglichkeiten der bestehenden Brückenkonstruktion nicht mit dem Sanierungsprojekt umgesetzt werden.

Der Abschreibungsantrag des Stadtrates wurde vom Gemeinderat am 16. November 2011 abgelehnt und die Motion wurde der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr zur Antragsstellung überwiesen.

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

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

Die im Postulat erwähnten Ziele sind Gegenstand des Ende 2011 verabschiedeten «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume». Es definiert die Haupttrouten für den Veloverkehr und Leitsätze für dessen Führung in der Innenstadt.

Die Velorouten sollen in den nächsten Jahren forciert umgesetzt werden. Im Hinblick auf die Überarbeitung des regionalen Richtplans wird zudem die Klassierung von sogenannten Komforttrouten für den Veloverkehr geprüft.

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 Autobahn in Schwamendingen wird die betroffene Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in die Detailgestaltung des Deckels und der Wände einbezogen. Dieses kooperative Verfahren soll dem jeweiligen Projektstand entsprechend in zwei Phasen erfolgen.

Aufgrund des noch abstrakten Planungsstandes werden in der ersten Phase die bereits bekannten Quartieranliegen zusammen mit Fach- und Quartierinstitutionen überprüft und ergänzt. Ein erster sogenannter Echoraum fand im November 2011 statt. Dabei wurden Konzeptideen diskutiert, Anliegen und Ideen eingebracht sowie kritische Punkte erörtert. Den eingebrachten Aspekten wird bei der Weiterbearbeitung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Voraussichtlich im Herbst 2012 wird das Ergebnis in Form eines Werkstattberichts wieder im selben Rahmen vorgestellt und diskutiert.

In der zweiten Phase, wenn der Bau der Anlage absehbar ist (ca. 2017/2018), werden die Anstösser und Nutzergruppen für die Detaillierung der Ausgestaltung in die endgültige Ausführungsplanung einbezogen.

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
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die zur Realisierung von zwei Velostationen am Hauptbahnhof führt. Als Standorte sind a) der nördliche Ausgang der für den Tiefbahnhof geplanten Personenunterführung beim Landesmuseum und b) der Bereich Sihlpost/Flügelbahnhof vorzusehen. Die Stationen sollen je rund 1500 Plätze umfassen und nach dem Vorbild der Stationen in Basel bzw. derjenigen in 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.).</i></p> <p>Mit Beschluss vom 21. September 2011 hat der Gemeinderat die Frist zur Vorlage einer Weisung im Sinne der Motion bis 21. November 2012 verlängert.</p>		
POS 2006/000913 2008/000448	23.08.2006 24.09.2008	Leupi Daniel und Kisker Gabriele Mutschellenstrasse, Realisierung eines Hauptstrassenraums gemäss Verkehrsplan
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die im nördlichen Teil des Morgentals (Mutschellenstrasse) zur Realisierung eines Hauptstrassenraumes gemäss Richtplan führt.</i></p> <p>Die Umgestaltung der Mutschellenstrasse wird im Rahmen der Aufwertung des Morgentals in einer Vorstudie geprüft. Die Stadt hat die entsprechenden Planungsarbeiten im Frühling 2011 wieder aufgenommen.</p>		
POS 2006/000934 2008/000449	30.08.2006 24.09.2008	Grüne-Fraktion Verordnung für die Abfallbewirtschaftung (VAZ), Ergänzung mit Infrastrukturgebühren
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, die Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich (VAZ), in folgendem Sinne zu ergänzen:</i></p> <p>– Betriebe, die Abfall verursachen, welcher auf dem öffentlichen Grund oder als öffentlicher Abfall entsorgt wird, zahlen entsprechend höhere Abfallgebühren (Infrastrukturpreis).</p> <p><i>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.</i></p> <p>Die städtische Verordnung über die Abfallbewirtschaftung (VAZ) unterscheidet Leistungspreise und Infrastrukturpreise (Art. 18 VAZ). Leistungspreise sind volumen- oder gewichtsabhängig, Infrastrukturpreise sind leistungsunabhängig und knüpfen bei Betrieben an die Zahl der Arbeitsstellen an. Die vom Postulat verlangte Ergänzung der Verordnung mit einer Gebühr, die darauf abstellt, dass Abfall aus einem Betrieb von der Stadtreinigung eingesammelt und entsorgt werden muss, wäre systemwidrig, weil eine solche Gebühr weder dem Infrastrukturpreis noch dem Leistungspreis zugeordnet werden könnte. ERZ unterstützt die Pflicht zur Verwendung von Pfand- und Mehrweggeschirr an Veranstaltungen und berät diesbezüglich die Festorganisationen. Bei grösseren Veranstaltungen im öffentlichen Raum stellt ERZ eine funktionierende Infrastruktur, im Interesse des Umweltschutzes teilweise kostenlos, zur Verfügung. Die Rückgewinnung von Wertstoffen wie Aluminium und PET ist sehr aufwendig. Nur durch konsequentes Verwenden von Pfand- und Mehrweggeschirr an prädestinierten Veranstaltungen wie Theaterspektakel (geschlossenes Gelände), kann die Abfallmenge an Veranstaltungen spürbar reduziert werden.</p>		
MOT 2006/001034 2006/000393	20.09.2006 25.02.2009	Leupi Daniel und Odermatt André Velostation, Realisierung am Bahnhof Stadelhofen
<p><i>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 Gleisen) und kostenfreie (weiter entfernte) Abstellplätze ist selbstverständlich.</i></p> <p>Mit Beschluss vom 7. Dezember 2011 hat der Gemeinderat die Frist für die Vorlage einer Weisung im Sinne der Motion mit Beschluss vom 7. 12. 2011 bis zum 24. Februar 2013 verlängert.</p>		
POS 2006/001168 2006/000460	25.10.2006 08.11.2006	Kappeler Thomas und Schönenberger-Meier Katrin Luftseilbahn Stettbach–Zoo, Verhinderung von Parkplatzsuchverkehr
<p><i>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.</i></p> <p>Die Stadt Zürich erarbeitete im Jahr 2008 ein Verkehrskonzept für Spitzentage des Zoos, das unterschiedliche Massnahmen beinhaltet. Mit Beschluss vom 22. Juni 2011 hat der Gemeinderat die gesetzliche Grundlage zur Erhöhung der Parkgebühren beim Zoo an Sonn- und Feiertagen erlassen. Die Stadt hat im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für die Luftseilbahn Stettbach–Zoo einen Antrag zur Sicherstellung der nötigen Anzahl Parkplätze in der P&R-Anlage in Stettbach gestellt.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/001165 2006/000457	25.10.2006 25.02.2009	im Oberdorf Bernhard und Wohler Bruno Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, Integration der Grünzone

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

Im Rahmen der Projektentwicklung der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen wird die betroffene Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in die Detailgestaltung des Deckels und der Wände einbezogen. Aufgrund des noch abstrakten Planungsstandes werden in einer ersten Phase die bereits bekannten Quartieranliegen zusammen mit Fach- und Quartierinstitutionen überprüft und ergänzt. Ein erster Echoraum fand im November 2011 statt. Dabei wurden Konzeptideen diskutiert, Anliegen und Ideen eingebracht sowie kritische Punkte erörtert. Den eingebrachten Aspekten wird bei der Weiterbearbeitung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Voraussichtlich im Herbst 2012 kann das Ergebnis in Form eines Werkstattberichts wieder im selben Rahmen vorgestellt und diskutiert werden. In der zweiten Phase, wenn der Bau der Anlage absehbar ist (ca. 2017/2018), werden die Anstösser und Nutzergruppen für die Detaillierung der Ausgestaltung in die endgültige Ausführungsplanung einbezogen. Mit dem gewählten kooperativen Vorgehen soll auch eine gute Integration der Grünzone in das Quartier gewährleistet werden. Wichtige Anliegen der Bevölkerung wie Aufenthaltsqualität und ein Angebot für alle Altersgruppen sind am Workshop vom November 2011 eingebracht worden und fliessen in die weitere Planung ein. Die Beleuchtung der Wege und Plätze auf der Einhausung ist geplant. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen des Detailprojektes, das im Herbst 2011 gestartet wurde.

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 von 1991 soll mittel- bis langfristig die Ergänzung bestehender und Erstellung neuer Alleen bewirken. Es wird im Sinne des koordinierten Bauens immer dort angewendet, wo Bauarbeiten im Strassenraum notwendig werden. Im konkreten Projekt wird jeweils geprüft, ob eine Baumreihe, bzw. Allee ergänzt oder neu angelegt werden soll, und ob dies aus technischer, finanzieller, ästhetischer und ökologischer Sicht machbar ist. Der Spielraum für Neupflanzungen von Strassenbäumen wird in den jeweiligen städtischen Strassenprojekten durch Grün Stadt Zürich ausgelotet und ist bereits heute ausgereizt.

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.

2010 wurde der Radweg vor dem Parkplatz Hafen Enge gebaut. Damit entfällt die umständliche Holperstrecke über den Parkplatz und die Veloroute findet ihre logische Fortsetzung entlang der Strasse und führt nicht ins Arboretum. Im Rahmen der längerfristigen Neugestaltung des Mythenquais (ca. 2017), sind ein Radweg oder Radstreifen geplant bzw. eine Führung im Busstreifen. Um die Einhaltung der Verkehrsregeln durchzusetzen, werden zusätzlich zur normalen Kontrolltätigkeit der Polizei velospezifische Massnahmen geprüft (Kommunikation, Ahndung von Verstössen), die im Rahmen der städtischen Velostrategie umgesetzt werden sollen.

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» zum ersten Mal heraus. Um den Leitfaden à jour zu halten, wurde er anfänglich alle zwei Jahre überarbeitet. Die im März 2008 veröffentlichte vierte Auflage wurde vollständig überarbeitet, nachdem die Bestimmungen über Lounge-Möbel in der Öffentlichkeit zu Diskussionen Anlass gaben. Im aktuellen Leitfaden wird nur das Nötigste geregelt, um die Balance zwischen der Gewährleistung unternehmerischer Freiheit und der Sicherung der öffentlichen Interessen zu halten. Der Leitfaden ist in Zusammenarbeit mit den Gastroverbänden entstanden. Die Empfehlungen haben sich grundsätzlich bewährt. 2012 ist eine Überarbeitung des Leitfadens geplant.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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>		
Mit dem Steg könnte die Erschliessung des Einkaufszentrums Sihlcity für den Fuss- und Veloverkehr merklich verbessert werden. Das Vorhaben erscheint jedoch als nicht dringlich, weshalb bisher kein Bauprojekt ausgelöst worden ist.		
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>		
Mit Beschluss vom 13. Juli 2011 hat der Gemeinderat die Frist zur Vorlage einer Weisung im Sinne der Motion bis zum 30. September 2012 verlängert.		
MOT 2007/001279 2007/000634	05.12.2007 14.04.2010	Wyler Rebekka und Kuhn Rolf Verkehrsplanung 2025, Alternativprojekte zu Stadttunnel und Waidhaldentunnel
<i>Der Stadtrat wird eingeladen, eine Weisung vorzulegen, die die am 1. April 2005 vorgestellte Verkehrsplanung 2025 mit den Kernelementen «Stadttunnel» und «Waidhaldentunnel» durch ein alternatives Projekt ersetzt. Bedingung der Planung ist, dass die Luftreinhalteverordnung sowie die Lärmschutzverordnung zwingend eingehalten werden. Die Mobilitätsziele der erwähnten Planung sollen nicht mittels Bau von neuen Strassen, Strassentunneln usw., sondern durch den entsprechenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes sowie des Fuss- und Velowegnetzes erreicht werden.</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>		
Im besagten Abschnitt der Hohlstrasse befinden sich zurzeit 11 Parkplätze mit einer Zeitbeschränkung von 120 Minuten und 13 Parkplätze der Blauen Zone. Die Aufhebung dieser Parkplätze (oder eines Teils davon) würde die angeregte Aufwertung erlauben. Ob im Parkhaus Helvetiaplatz noch Raum für weitere Parkplätze besteht, wird geprüft. Dabei ist zu beachten, dass die öffentlichen Abstellplätze in der Parkgarage Helvetiaplatz nach Massgabe des Historischen Kompromisses verlegte oberirdische Strassenparkplätze beschlagen, die auf jeden Fall erhalten werden müssen. Bei den 24 Parkplätzen an der Hohlstrasse handelt es sich hingegen nicht um solche, die dem Historischen Kompromiss unterliegen, da sie ausserhalb des entsprechenden Gebiets liegen.		
POS 2008/000019 2008/000008	09.01.2008 26.05.2010	Anderegg Peter und Danner Ernst Quartierteile beim Bahnhof Affoltern, Unterführung für den Verkehr
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die beiden Quartierteile nördlich und südlich des Bahnhof Affoltern mittels einer Unterführung für den motorisierten öffentlichen und privaten Verkehr verbunden werden können.</i>		
POS 2008/000087 2008/000062	23.01.2008 26.05.2010	Seidler Christine und Traber Christian Arten- und Lebensraumförderung, Konzept
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ein umfassendes Konzept vorgelegt werden kann, welches Arten- und Lebensraumförderung als übergeordnetes Ziel verfolgt und klare Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der baulichen Verdichtung der Stadtentwicklung festsetzt. Die Handlungsfelder sollen Kernschutzgebiete, Vernetzung der Biotoptypen, ökologische Ausgleichflächen und Artenförderung abdecken.</i>		
POS 2008/000088 2008/000063	23.01.2008 23.06.2010	Käppeli Hans Jörg und Elmer Lück Annemarie Fronwaldstrasse, Erstellen einer Überführung über die Bahnlinie
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine provisorische Überführung der Fronwaldstrasse über die Bahnlinie erstellt werden, damit eine Buslinie von der Glaubtenstrasse direkt in das Quartier nördlich der Bahn geführt werden kann. Die Brücke soll nur für Fussgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr zugänglich sein.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000117 2008/000078	30.01.2008 26.05.2010	von Matt Hans Urs und Wyler Rebekka Agnes-Robmann-Weg, Ausbau für den Veloverkehr
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der Agnes Robmann-Weg in Zürich-Wiedikon im Abschnitt zwischen Borweg und Einmündung Binzstrasse für den Veloverkehr ausgebaut und geöffnet werden kann.</i>		
POS 2008/000122 2008/000083	30.01.2008 26.05.2010	Abele Martin und Bloch Süss Monika Cargo-Tram, Angebot in jedem Stadtkreis
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie in jedem Stadtkreis ein Cargo-Service angeboten werden kann, der demjenigen der acht zurzeit bestehenden Cargo-Trams entspricht. Für diejenigen Stadtkreise, in denen ein Angebot mittels Tramwagen nicht möglich ist, sollten gleichwertige Alternativen entwickelt werden.</i>		
POS 2008/000178 2008/000092	27.02.2008 26.05.2010	Di Concilio Salvatore und von Matt Hans Urs Plastiksäcke, deutliche Senkung des Verbrauchs
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er sich in Stadt und Kanton Zürich für Massnahmen einsetzen kann, damit der Verbrauch von Plastiksäcken – insbesondere der ultradünnen Plastiktüten – drastisch gesenkt werden kann.</i>		
POS 2008/000179 2008/000093	27.02.2008 02.06.2010	Reimann Beatrice und Meuli Myrtha Birmensdorfer- und Werdstrasse, Änderung des Verkehrsregimes
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Birmensdorfer-/Werdstrasse zwischen der Schmiede Wiedikon und der Stauffacherstrasse durch den MIV im Gegenverkehr befahren werden kann, um gleichzeitig die Zweierstrasse in den Stadtkreisen 3 und 4 zu entlasten und so als Tempo-30-Zone zur Quartierstrasse abzuklassieren.</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>		
<p>Seit dem 1. Januar 2011 betreibt die Fernwärme Zürich AG (ERZ 80%, Energie Baden-Württemberg 20%) das Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse und gewährleistet die Versorgung von Zürich-West mit umweltfreundlicher Wärme. Das Geschäftsmodell einer eigenständigen Betriebsgesellschaft mit Abfallbeschaffung durch den Partner EnBW Kraftwerke AG aus Stuttgart und Betrieb der Anlage durch ERZ hat sich im ersten Jahr bewährt und soll bis 2020 aufrecht erhalten werden.</p> <p>Für die Zeit nach 2020 laufen die vorbereitenden Planungsarbeiten. 2013 sollen die Entscheidungsgrundlagen für eine Wärmeversorgung von Zürich-West nach 2020 vorliegen, so dass die entsprechenden Kredite etwa 2015 beantragt werden können.</p>		
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 Autobahnstückes N1.4.4 Schwamendingen, nicht geschlossen wird.</i>		
<p>Die öffentliche Auflage des Ausführungsprojektes, das von der Sperrung der Einfahrt ausgeht, ist inzwischen erfolgt. Auch für die weiteren Arbeiten im Rahmen des Detailprojekts ist die Schliessung eine Voraussetzung. Im Rahmen von weiteren laufenden Arbeiten wird jedoch eine Ersatzmassnahme geprüft. Das ASTRA hat die Überlegungen zu neuen Anschlüssen an das bestehende Nationalstrassennetz im Rahmen der Engpassbeseitigung in der laufenden «Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattal/Winterthur» aufgenommen. Nach Abschluss dieser Arbeiten sollten die Möglichkeiten und Randbedingungen seitens ASTRA bekannt sein, worauf weitere Schritte geplant werden können.</p>		

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

POS 2008/000691 2008/000300	25.06.2008 27.08.2008	Knauss Markus und Leupi Daniel Westtangente, Umsetzung flankierender Massnahmen
-----------------------------------	--------------------------	--

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

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

Badener-/Seebahnstrasse: Die für den Veloverkehr unbefriedigende Situation konnte bis jetzt nicht verbessert werden. Das Tiefbauamt sucht weiter nach Lösungen.

Hohl-/Seebahnstrasse: Ein Vorfahrstreifen für den geradeaus stadteinwärts fahrenden Veloverkehr wird im Rahmen der definitiven Erstellung des Knotens nochmals geprüft. Parallel soll zumindest die Alternativverbindung Sihlfeld-/Stauffacherstrasse aufgewertet werden.

Hardstrasse: Der Abschnitt Albisriederplatz bis Bullingerstrasse wurde 2005/06 neu gebaut. Auf Velomassnahmen wurde zugunsten von ÖV-Massnahmen verzichtet. Im Rahmen der Sanierungsarbeiten 2011 konnten teilweise nachträglich Velostreifen markiert werden. Zwischen Bullingerstrasse und Hardplatz konnten im Rahmen der flankierenden Massnahmen teilweise Velomassnahmen (Velostreifen, Führung in Busstreifen, Fahrradsymbole) realisiert werden. Die Zu- und Wegfahrten auf die Fuss-/Radwege auf der Hardbrücke sind erstellt.

Schimmelstrasse: Mit dem Projekt konnten keine verkehrssicheren Velomassnahmen entlang der Schimmelstrasse umgesetzt werden.

Übergang Zurlindenstrasse: Im Rahmen der Vorstudie zum Projekt Manessestrasse sind am betreffenden Knoten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die Umsetzung ist 2014 geplant.

MOT 2008/000800 2008/000333	09.07.2008 02.06.2010	Sarbach Martin und Knauss Markus Parkplatzüberhang, Erlass einer Verordnung für dessen Abbau
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung für den Erlass einer Verordnung zu unterbreiten, die den Abbau des in der Stadt Zürich festzustellenden Parkplatz-Überhangs bis ins Jahr 2025 vorsieht.

POS 2008/000956 2008/000396	03.09.2008 02.06.2010	Mariani Mario und Schönbächler Robert Wipkingerplatz, Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	---

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

POS 2008/001022 2008/000421	17.09.2008 10.11.2010	Spieler Frauenfelder Marianne und Leupi Daniel Linkes Seeufer, Erstellen eines Erlebnisspielplatzes
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wo am linken Seeufer ein Erlebnisspielplatz errichtet werden kann.

POS 2008/001329 2008/000578	17.12.2008 14.01.2009	Anhorn Ruth und Leiser Albert Pacht von Familiengartenarealen, Entsorgung von Sperrgut im Werdhölzli
-----------------------------------	--------------------------	---

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.

Die Entsorgungsgutscheine sind eine Gegenleistung für die Bezahlung des Infrastrukturpreises, den jede städtische Haushaltung leistet. Auswärtige haben keinen Anspruch auf Entsorgungscoupons. Die Einlieferung von Sperrgut ohne Gutschein, also gegen Barzahlung, ist im Recyclinghof Werdhölzli im Moment nicht möglich, weil es weder eine Waage noch eine Kasse gibt. ERZ prüft aber die Einrichtung von Waage und Kasse, um die Einlieferung von Sperrgut per Barzahlung zu ermöglichen.

POS 2009/000028 2009/000009	07.01.2009 10.11.2010	Mariani Mario und Mächler Martin Schlittelweg Uetliberg-Hohenstein-Triemli, Ausbau einer Alternative
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie alternativ zum bestehenden Schlittelweg Uetliberg – Hohenstein – Triemli ein familienfreundlicher und für weniger geübte Schlittelfahrer geeigneter zusätzlicher Schlittelweg zur SZU-Haltestelle Ringlikon ausgebaut und entsprechend signalisiert werden kann.

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

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Zusammenhang mit den anstehenden Planungs- und Bauarbeiten beim Bahnhof Oerlikon folgende Ziele erreicht werden können:

- 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.

Die städtische Quartierverbindung wird zusammen mit der «SBB Personenunterführung Mitte» neu erstellt. Die «SBB Personenunterführung Mitte» wird auf der ganzen Länge verbreitert und mit seitlich angeordneten Gewerbeflächen ergänzt. Die Perrons der Geleise 1 bis 8 sind über Lift- und Treppenanlagen behindertengerecht erreichbar.

Zusammen mit dem Bahnhofausbau für die Gleise 7/8 wird auch die «SBB Personenunterführung Ost» auf der ganzen Länge verbreitert und einseitig mit kleineren Gewerbeflächen ergänzt. Im Zusammenhang mit dem Projekt Quartieranbindung Ost an den Bahnhof Oerlikon erhält die Andreasstrasse eine ebenerdige Fusswegverbindung zur «SBB Personenunterführung Ost» und ermöglicht damit eine attraktive Verbindung in das Gebiet Leutschenbach.

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, attraktives Erscheinungsbild
-----------------------------------	--------------------------	---

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.

Die Bahnhofplanung beinhaltet verschiedene Projekte, die zeitlich koordiniert realisiert werden. Für die inhaltliche Koordination hat das Tiefbauamt im Jahr 2007 ein Gebietsmanagement eingerichtet. Die Begleitung der Bahnhofgestaltung und des öffentlichen Raums ist Bestandteil des Gebietsmanagements. Dieses stellt u. a. sicher, dass – wo sinnvoll – einheitliche Materialien und Gestaltungselemente verwendet werden.

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

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.

Die Sperrung der Hofwiesenstrasse für den Durchgangsverkehr im Bereich zwischen der Ohmstrasse und Schulstrasse wurde 2009 eingehend untersucht. Es wird das Ziel verfolgt, die potentiellen Umfahrungsrouten auch zu den Verkehrsspitzen funktionsfähig zu halten. Dies soll primär durch eine Bewirtschaftung des Verkehrs ausserhalb des Zentrums Oerlikon erreicht werden.

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

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

Die bisherige Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine alternative Zufahrt zum Parkhaus Swissôtel/Neumarkt mit einer Rampe von der Hofwiesenstrasse her zweckmässig ist. Im Rahmen einer Testplanung zur Überbauung des SBB-Areals von der Regensbergbrücke bis zur Ohmstrasse wird die Fragestellung einer künftigen Rampenlage und unterirdischen Verbindung geprüft. Das Resultat aus dieser Testplanung sollte Ende 2012 vorliegen.

POS 2009/000262 2009/000094	11.03.2009 10.11.2010	Bürlimann Martin und Hüssy Kurt Velo-Parkplätze, Einzug nicht benützter Fahrräder
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob das Team der Veloordnung von Entsorgung + Recycling Zürich Veloabstellplätze in Bahnhofsnähe häufiger auf dauerparkierte oder besitzerlose Fahrräder kontrollieren könnte.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000335 2009/000114	01.04.2009 10.11.2010	von Matt Hans Urs und Di Concilio Salvatore Parkanlage «Känguruwiese», attraktivere Gestaltung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Parkanlage nördlich der Schweighofstrasse und westlich des Döltschwibes (auch «Känguruwiese» genannt) attraktiver für Kinder, Jugendliche und Familien gestaltet werden kann. Die Familien aus dem Friesenbergquartier und die Schülerinnen und Schüler dem nahe gelegenen Schulhaus Dölttschi sollen in den Gestaltungsprozess einbezogen werden.</i>		
POS 2009/000339 2009/000118	01.04.2009 10.11.2010	Reimann Beatrice und Ammann Andreas Künftige Tiefbauprojekte, Verzicht auf das Konzept der Längsparkierung auf dem Trottoir
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei allen zukünftigen Tiefbauprojekten nur Parkierungskonzepte realisiert werden können, die auch für Menschen mit Behinderung kein Risiko darstellen. Insbesondere soll auf die Trottoirparkierung verzichtet werden.</i>		
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 ZüriZoo ein griffiges Verkehrskonzept, welches den stadtweit beabsichtigten Modal Split unter erhöhtem Einsatz des öffentlichen Verkehrs beinhaltet, vorgelegt wird.</i>		
Die Stadt Zürich erarbeitete im Jahr 2008 ein Verkehrskonzept für Spitzentage des Zoos, das unterschiedliche Massnahmen beinhaltet. Bereits umgesetzt ist die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs (Einsatz von Niederflurtrams auf der Linie 6). Der Gemeinderat beschloss im Juni 2011 die Erhöhung der Parkgebühren beim Zoo an Sonn- und Feiertagen. In Planung ist die Luftseilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo.		
MOT 2009/000587 2009/000236	03.06.2009 08.12.2010	Ackermann Ruth und Danner Ernst Bau eines behindertengerechten Zugangs bei der Tramhaltestelle Waldgarten
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, welche den Bau eines behindertengerechten Zugangs bei der Tramhaltestelle Waldgarten, Zugang Riedgrabenweg, beinhaltet.</i>		
POS 2009/000794 2009/000285	24.06.2009 08.12.2010	Bloch Süss Monika und Kisker Gabriele Bessere Zugänglichkeit der SZU-Haltestelle Brunau
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Zugänglichkeit der SZU-Haltestelle Brunau für alle Fahrgäste verbessert werden kann.</i>		
POS 2009/000869 2009/000305	01.07.2009 19.01.2011	Dubs Früh Marianne und Nielsen Claudia Offenhaltung notwendiger Optionen zur Erzeugung von Biogas
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er sich hinsichtlich der Erzeugung von Biogas durch Vergärung biogener Abfälle auf Stadtgebiet und dessen späterer Einspeisung in Brennstoffzellen- und andere Verbrauchs-Anlagen die notwendigen Optionen offen halten kann. Zu diesem Zweck bitten wir den Stadtrat, die für eine Erprobung nötige departementsinterne und -übergreifende Zusammenarbeit und den Austausch zu fördern.</i>		
MOT 2009/001072 2009/000355	19.08.2009 19.01.2011	Leiser Albert und Leupi Daniel Verzicht auf Erhebung einer einmaligen Konzessionsgebühr bei umweltgerechten Sanierungen von Gebäuden
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, das Sondergebrauchsreglement (SGR) vom 2. April 2008 sowie das Reglement über Gebühren für Sondernutzungskonzessionen vom 15. Dezember 1976 so zu ändern, dass auf die Erhebung einer einmaligen Konzessionsgebühr bei umweltgerechten Sanierungen von Gebäuden (zum Beispiel durch das Anbringen einer Fassadenisolation) verzichtet wird.</i>		
POS 2010/000088 2010/000028	16.09.2009 13.01.2010	Käppeli Hans Jörg und Odermatt André Lückenlose Wegführung auf dem Velonetz um den Bahnhof Oerlikon
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, mit dem Ziel durch bauliche Massnahmen das Velonetz um den Bahnhof Oerlikon lückenlos mit durchgehender Wegführung, so wie im Entwicklungsrichtplan und städtischem Richtplan vorgesehen, anforderungsgerecht umzusetzen. Die Realisierung ist etappenweise mit der Umsetzung der einzelnen Projektteile rund um den Bahnhof Oerlikon vorzusehen.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/001224 2009/000425	23.09.2009 08.06.2011	SVP-Fraktion Sicherstellung der verfügbaren Anzahl Parkplätze gemäss Stand 1990
<i>Der Stadtrat wird um Prüfung der Frage gebeten, auf welche Weise sichergestellt wird, dass die besucher- und kundenorientierten Parkplätze auch tatsächlich auf dem Stand von 1990 bleiben und für den bestimmungsgemässen Gebrauch stets zur Verfügung stehen.</i>		
POS 2009/001263 2009/000447	30.09.2009 19.01.2011	Strub Jean-Daniel und Glättli Balthasar Haltestelle Opernhaus, Durchfahrt für Fahrräder
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Durchfahrt für Fahrräder durch die Haltestelle Opernhaus (Theaterstrasse) stadteinwärts und stadtauswärts schnellstmöglich realisiert werden kann.</i>		
POS 450.250.130-002 2009/001268 2009/000452	30.09.2009 25.08.2010	Käppeli Hans Jörg und Elmer Lück Annamarie Fussgänger- und Fahrradunterführung beim Bahnübergang Blumenfeldstrasse, beschleunigte Realisierung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen wie die geplante Fussgänger- und Fahrradunterführung beim Bahnübergang Blumenfeldstrasse im Quartier Ruggächer in Affoltern beschleunigt, d. h. wesentlich früher als 2013, realisiert werden kann.</i>		
POS 2009/001366 2009/000503	04.11.2009 19.01.2011	Hauri Theo und Steger Heinz F. Strassenkreuzung Glattalstrasse / Schaffhauserstrasse, Nichtrealisierung der Sanierung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Planung für die Sanierung der Strassenkreuzung Glattalstrasse / Schaffhauserstrasse im Quartier Seebach so angepasst werden kann, dass die Existenz des Backhuus Fischer in Seebach gesichert ist.</i>		
POS 2009/001367 2009/000504	04.11.2009 19.01.2011	Steger Heinz F. und Hauri Theo Einstellung der Umgestaltung der öffentlichen Parkplätze vor der Liegenschaft Schaffhauserstrasse 520
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Planung der Umgestaltung der öffentlichen Parkplätze vor der Liegenschaft Schaffhauserstr. 520 im Quartier Seebach so gestaltet werden kann, dass der Erhalt der Parkplätze und die Zufahrt aus beiden Fahrrichtungen der Schaffhauserstrasse gewährleistet bleibt.</i>		
POS 2009/001390 2009/000514	11.11.2009 09.03.2011	Spieler Frauenfelder Marianne und Jahreiss-Montagnani Fiammetta Bahnhof Wollishofen, behinderten- und familiengerechter Zugang zu den Perrons und zum Seeufer
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die SBB baldmöglichst dazu veranlasst werden kann, durch geeignete Massnahmen einen behinderten- und familiengerechten Zugang zu den Perrons im Bahnhof Wollishofen und zum Seeufer herzustellen.</i>		
POS 2009/001391 2009/000515	11.11.2009 09.03.2011	Spieler Frauenfelder Marianne und Jahreiss-Montagnani Fiammetta Periphere Bahnhöfe, hindernisfreie Umgestaltung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadt darauf einwirken kann, dass die peripheren Bahnhöfe (wie z. B. der Bahnhof Wollishofen) für Behinderte, FussgängerInnen und Familien sowie VelofahrerInnen hindernisfrei umgestaltet werden können.</i>		
POS 2009/001393 2009/000517	11.11.2009 09.03.2011	Wepf Mirella und Heinrich Uschi Erstellung eines Spiel- und Fitnessparcours für ältere Generationen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in einer der städtischen Parkanlagen oder auf einer anderen geeigneten Freifläche ein sogenannter «Generationen Park», also eine Art Spiel- und Fitnessparcours, errichtet werden könnte, der sich auch für ältere Generationen eignet.</i>		
POS 520.130.120-20 2011/000066	18.11.2009 09.03.2011	Nagel Ueli und Leupi Daniel Rechtlicher Schutz der Bäume und Baumbestände
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung für den rechtlichen Schutz der Bäume und Baumbestände in der Stadt Zürich zu unterbreiten, welche eine Regelung umfasst, die mindestens dem Standard der anderen grossen Städte in der Schweiz entspricht. Dazu gehört auch die Begrenzung von Unterbauungen in Grün- und Freiräumen und eine nachhaltige Strategie bei baulichen Verdichtungen, insb. im Zusammenhang mit Grenzabständen.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/001460 2009/000561	25.11.2009 09.12.2009	Regli Daniel und Anderegg Peter Verkehrsplanung im Umfeld der Bahnübergänge in Zürich-Affoltern
<p><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></p> <p>Für 2012/13 ist die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts für Zürich-Affoltern geplant. Zuerst werden durch die Verwaltung die notwendigen Grundlagen erhoben und zusammengestellt. Danach ist vorgesehen, alle Beteiligten in das Verfahren einzubeziehen.</p>		
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
<p><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></p> <p>Die Investitionen in das Strassennetz dienen der Werterhaltung der bestehenden Infrastruktur (z. B. Hardbrücke), der Aufwertung des öffentlichen Raumes (z. B. Bullingerplatz) und der Anpassung des Verkehrsregimes an veränderte Verhältnisse (z. B. Hardbrücke und Rosengartenstrasse). Der Stadtrat gewichtet bei den Investitionen die Anliegen des Velo- und Fussverkehrs hoch. Unter anderem werden mit der Erarbeitung eines Masterplans Velo, dem Programm zur Aufwertung von Quartierzentren (QUARZ), der Einführung von Tempo 30- und Begegnungs-Zonen Mittel zur Verbesserung des Strassenraums für Velo- und Fussverkehr eingeplant. Neben grossen und ressourcenintensiven Projekten wie den flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung, dienen auch Pilotversuche wie die temporäre Sperrung der Haldenstrasse der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Aufwertung von Quartieren. 2012 werden u. a. mit dem Masterplan Velo die Massnahmen und die Ressourcenplanung weiter konkretisiert.</p>		
POS 2010/000062 2010/000023	13.01.2010 27.01.2010	Käppeli Hans Jörg Oerliker-Park, Realisierung eines Züri WC
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Oerliker-Park möglichst schnell ein Züri WC realisiert werden kann.</i></p>		
POS 2010/000427 2010/000190	14.04.2010 19.05.2010	Bachmann Hans und Anhorn Ruth Katalog der vorhandenen Familiengartenpächter-Areale
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten, einen Katalog über die vorhandenen Familiengartenpächter-Areale auf dem Gebiet der Stadt Zürich vorzulegen bzw. zu veröffentlichen. Darin soll die Anzahl Areale, deren Grösse und Standorte sowie die geplanten kurz-, mittel- und langfristigen Ziele auf diesen Arealen genau aufgelistet werden. Diese Ziele sollen umfassend genannt werden. Nicht jedermann kennt die Legislaturziele des Stadtrates bezüglich Stadtentwicklung und Grün Stadt Zürich usw.</i></p>		
POS 2010/000815 2010/000313	14.07.2010 22.09.2010	Katumba Andrew und Kisker Gabriele Umgestaltung des Fussgängerübergangs am Seilergraben, Kreuzung Hirschengraben
<p><i>Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie der Fussgängerübergang am Seilergraben Nr. 1, Kreuzung Hirschengraben sowie der Fussgängerübergang am Seilergraben Höhe Predigerplatz, mit baulichen Massnahmen umgestaltet werden kann, dass er für Kinder im Schulalter keine überhöhte Gefahr mehr darstellt.</i></p>		
POS 450.250.130-002 2010/000821 2010/000319	14.07.2010 25.08.2010	Käppeli Hans Jörg und Tognella Roger Verbreiterung der Bushaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost zur Verbesserung der Sicherheit
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Bushaltestelle «Bahnhof Oerlikon Ost» in der Schaffhauserstrasse in Fahrrichtung Sternen Oerlikon zur Verbesserung der Sicherheit deutlich verbreitert werden kann, unter Aufrechterhaltung freier Fahrwege für die Blaulichtorganisationen.</i></p>		
POS 450.250.130-002 2010/000825 2010/000323	14.07.2010 25.08.2010	Grüne-, AL-, FDP- und GLP-Fraktion Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon, Aufweitung des Zugangs Andreasstrasse zur Personenunterführung Ost
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Realisierung der Quartieranbindung Ost zum Bahnhof Oerlikon der Zugang von Seiten Andreasstrasse mittels einer deutlichen Aufweitung des Zuganges zur Personenunterführung Ost der SBB optimiert werden kann.</i></p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 520.120.100-013 2010/000965 2010/000415	29.09.2010 27.10.2010	Weiss Urs und Hauri Theo Vorlagen für Strassenbauprojekte, Kostentransparenz bezüglich Unterhalt und konzeptionellen Änderungen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Vorlagen für Strassenbauprojekte künftig derart gestaltet werden können, dass klar daraus ersichtlich ist, welche Teile und Kosten dem reinen Unterhalt dienen (also Status wie vor Baubeginn) und bei welchen Teilen und Kosten es sich um konzeptionelle Änderungen, also um reine Umgestaltung, handelt.</i>		
MOT 770.130.130-004 2010/000977 2010/000421	06.10.2010 19.01.2011	FDP-, GLP-, Grüne- und SP-Fraktion Grüngutabfuhr für die Biogasanlage Werdhölzli, Einrichtung eines finanziellen Anreizsystems zur Gewinnung von Grüngutabonnenten
<i>Der Stadtrat wird aufgefordert, bei der Einführung der neuen Grüngutabfuhr für die Biogasanlage auf dem Werdhölzli ein finanzielles Anreizsystem einzurichten, um möglichst viele Grüngutabonnenten zu gewinnen. Zu diesem Zweck überweist ERZ der Biogas Zürich AG ab Inbetriebnahme der Biogas-Anlage für vier Jahre einen jährlichen zweckgebundenen Betrag von 600'000 Fr., mit welchem die Biogas Zürich AG die Kosten des Grüngutabonnements entsprechend reduziert. Der Stadtrat stellt dem Gemeinderat rechtzeitig Antrag, ob nach Ablauf der Vierjahresfrist dieser jährliche Beitrag beibehalten werden soll.</i>		
POS 700.110.100-006 2010/001022 2010/000457	03.11.2010 17.11.2010	Tuena Mauro und Wohler Bruno Bauschänzli, Verzicht auf die Pflanzung einer zusätzlichen Baumreihe
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die von Grün Stadt Zürich angekündigte Bepflanzung einer zusätzlichen Baumreihe auf dem Bauschänzli verzichtet werden kann.</i>		
POS 700.110.100-007 2010/001024 2010/000459	03.11.2010 17.11.2010	Rechsteiner Urs und Meier Daniel Bauschänzli, Verzicht auf die Pflanzung einer zusätzlichen Baumreihe
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante zusätzliche zweite Baumreihe im Jahr 2015 auf dem Bauschänzli grundsätzlich verzichtet werden kann.</i>		
POS 700.130.150-001 2010/001050 2010/000472	17.11.2010 01.12.2010	Bartholdi Roger und Bürlimann Martin Prüfung von Alternativen zur Verwendung von Streusalz im Winterdienst
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Winterdienst der Gebrauch von Streusalz durch Alternativen reduziert werden kann.</i>		
POS 700.130.150-002 2010/000473	17.11.2010 21.12.2011	Probst Matthias und Hug Christina Verzicht auf die Verwendung von Laubbläsern bei der Reinigung
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadtverwaltung in Zukunft im Sinne eines Kulturwandels bei der Reinigung asphaltierter und anderer Flächen auf Laubbläser verzichten kann und wie bei privaten Anwendern dieser Maschinen erreicht werden kann, dass sie darauf verzichten.</i>		
POS 700.130.150-003 2010/001066 2010/000487	24.11.2010 15.12.2010	Abele Martin und Nagel Ueli Prüfung eines reduzierten Winterdienstes auf kommunalen Strassen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, auf welchen kommunalen Strassen in der Stadt Zürich der reduzierte Winterdienst eingeführt werden kann. Dies soll ohne zusätzlichen Einsatz von Splitt geschehen.</i>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 790.140.100-023 2011/000072 2011/000055	02.03.2011 13.04.2011	SP-, Grüne-, GLP-, AL- und der parlamentarischen Gruppe EVP Erarbeitung Masterplan Mobilität zur Erreichung der CO ₂ -Emissionsziele
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, einen Masterplan «Mobilität» zu erarbeiten, der aufzeigt, auf welchem Absenkpfad die anteilmässigen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft und der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft schrittweise über Zwischenziele alle 10 Jahre bis zum Jahr 2050 im Bereich Mobilität erreicht werden soll. Neben den theoretischen Überlegungen soll der Masterplan «Mobilität» konkrete Massnahmen beinhalten und u. a. auch aufzeigen, welche Beiträge der technologische Fortschritt und Verhaltensänderungen zur Erreichung der Ziele leisten sollen.</i>		
POS 790.140.110-006 2011/000105 2011/000081	16.03.2011 30.03.2011	SP-, FDP-, Grüne-, CVP- und AL-Fraktion Realisierung eines durchgehenden Fusswegs zwischen dem Botanischen Garten und der Lenggstrasse
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie zwischen dem Botanischen Garten und der Lenggstrasse ein durchgehender Fussweg geplant und realisiert werden kann. Hierzu sollen insbesondere mit dem Kanton Verhandlungen aufgenommen werden. Der Planungsprozess soll transparent und unter Einbezug aller Beteiligten geschehen. Den Anliegen des Naturschutzes ist möglichst weitgehend Rechnung zu tragen.</i>		
POS 520.120.100-007 2011/000122	13.04.2011 29.06.2011	SP-, Grüne-, AL- und GLP-Fraktion Einhaltung der Bestimmungen des Landesmantelvertrags im Bauhauptgewerbe auf städtischen Baustellen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er die Einhaltung der Bestimmungen des Landesmantelvertrags im Bauhauptgewerbe (LMV) zur Arbeitszeit (wöchentliche Höchstarbeitszeit, keine Samstagsarbeit in Folge Termindruck, Auszahlung von Minusstunden bei Arbeitsausfällen; keine nachträgliche Abänderung des Arbeitszeitkalenders) auf städtischen Baustellen kontrollieren und durchsetzen kann. Geprüft werden soll unter anderem, in welcher Form bei zeitkritischen Bauprojekten die zuständigen Projektleiter der Stadt vorgängig mit den Arbeitnehmerorganisationen Kontakt aufnehmen kann, um nach Lösungen zu suchen, die die Einhaltung des LMV sichern.</i>		
POS 520.100.100-001 2011/000123	13.04.2011 29.06.2011	SP-, Grüne-, AL- und GLP-Fraktion Einhaltung der Vorgaben und Empfehlungen des Bundes und der SUVA zum Schutz der Bauarbeiter auf städtischen Baustellen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass Vorgaben und Empfehlungen des Bundes und der SUVA zum Schutz der Bauarbeiter bei Hitze und Kälte auf städtischen Baustellen eingehalten werden. Geprüft werden sollen die Möglichkeiten einer besseren Zusammenarbeit zwischen den für die Bauvorhaben Verantwortlichen der Stadt und den Inspektoren der SUVA. Geklärt werden soll ausserdem, ob eine Ergänzung der Ausschreibungsbestimmungen für öffentliche Aufträge rechtlich möglich und sinnvoll ist.</i>		
POS 700.130.130-008 2011/000125	13.04.2011 21.09.2011	Dubno Samuel und Luchsinger Martin Aufhebung der Verlängerung des Zeltwegs und Aufwertung des Heimplatzes im Rahmen des Kunsthaus-Neubaus
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verlängerung des Zeltwegs vor dem Eingang des bestehenden Kunsthauses im Zuge des Kunsthaus-Neubaus aufgehoben und der Heimplatz aufgewertet werden kann.</i>		
MOT 790.140.110-009 2011/000222	22.06.2011 28.09.2011	Grüne-, SP- und GLP-Fraktion Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie rund um die städtischen Bahnhöfe mit grossem Passagieraufkommen sowie die angrenzenden VBZ-Haltestellen in den Gebieten B und C gemäss Parkplatzverordnung 2010 zusätzlichen Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, die Velofahrenden sowie Begegnungszonen zu schaffen. Auch wenn dort dafür auch Strassenparkplätze aufgehoben werden müssen.</i>		
POS 700.130.100-006 2011/000349	21.09.2011 05.10.2011	Frei Dorothea, Tognella Roger und 7 Mitunterzeichnende Autobahnanschluss durch das Quartier Auzelg, Verhinderung des Eintrags in den kantonalen Richtplan
<i>Der Stadtrat von Zürich wird gebeten zu prüfen, wie der Eintrag in den kantonalen Richtplan für einen Autobahnanschluss quer durch den Quartierteil Auzelg verhindert werden kann.</i>		

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

POS 790.140.100-061 2011/000477	07.12.2011 21.12.2011	Brander Simone Realisierung von Kapphaltestellen und einem Tempo 30-Regime im ganzen QUARZ-Bereich Nordbrücke unter vorläufiger Beibehaltung der heutigen Oberflächengestaltung der Nordbrücke
---------------------------------------	--------------------------	---

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

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

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

POS 610.150.110-012 2011/000481	14.12.2011 21.12.2011	Mächler Martin Tiefbauamt, Auswahl des umweltschonendsten Fahrzeugmodells bei der Ersatzbeschaffung von zwei Lastwagen
---------------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Ersatzbeschaffung von zwei Lastwagen für das Tiefbauamt das für deren Einsatzzweck umweltschonendste Fahrzeugmodell ausgewählt werden kann.

POS 770.150.100-005 2011/000482	14.12.2011 21.12.2011	Mächler Martin ERZ, Auswahl des umweltschonendsten Fahrzeugmodells bei der Ersatzbeschaffung der Sammelfahrzeuge für die Bioabfallsammlung
---------------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der Ersatzbeschaffung sowie beim Ersatz der Sammelfahrzeuge für die Bioabfallsammlung für ERZ das für deren Einsatzzweck umweltschonendste Fahrzeugmodell (z. B. Gasbetrieb mit 100% stadteigenem Züribiogas, EEV-Motoren) usw. ausgewählt werden kann.

III. Abschreibungsanträge für Motionen und Postulate

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

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

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in der Dübendorf- und 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 somit eine umfassende Umgestaltung des Strassenraumes.

Eine Vorstudie für die Dübendorferstrasse hat gezeigt, dass unter den gegebenen räumlichen Rahmenbedingungen keine Velomassnahmen möglich sind. Die Veloroute wird weiterhin über die Altwiesenstrasse geführt.

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.

Das im Januar 2005 gestartete Containerprojekt konnte Ende 2010 abgeschlossen werden. Die Platzierung von knapp 40 000 Containern in der ganzen Stadt Zürich ist erfolgt. Zusätzlich wurden 177 Unterflurcontainer gebaut. Die Entsorgung der Züri-Säcke erfolgt flächendeckend via Container. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich schätzen die neue Infrastruktur, es werden nur noch vereinzelt Abfallsäcke illegal deponiert. Dieser illegal entsorgten Säcke nimmt sich der Kontrolldienst von ERZ an, indem er sie abholt, kontrolliert und nach Möglichkeit via Wasserschutzpolizei und Statthalteramt Anzeige gegen den Verursacher veranlasst.

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 festgehalten. Die Stadt plant ihre Umsetzung parallel zur baulichen Entwicklung des Gebiets. Wo möglich, macht sie bei planungsrechtlichen Verfahren den privaten Bauträgern Auflagen hinsichtlich Schaffung von öffentlich zugänglichen Freiräumen wie z. B. der Dachterrasse auf dem Toni-Areal, der Giessereihalle und dem Pocketpark im Puls 5 oder den Freiräumen auf dem Hardturmareal sowie dem Maaghof auf dem Maag-Areal Plus. Dem Gebietscharakter entsprechend werden nicht nur parkartige, sondern auch urbanere Freiräume geplant. Neben der Aufwertung von Strassenräumen, Wegen und kleineren Freiräumen leisten folgende grosse Freiräume in oder unmittelbar angrenzend an Zürich-West einen Beitrag an die Quartieraufwertung: Bereits fertiggestellt sind folgende Projekte: die 1. Etappe Josefiese (Instandstellung und Aufwertung der Spielbereiche), der Wipkingerpark, der Turbinenplatz, Uferpark und Spielplatz des Schulhauses am Wasser, Bank- und Baumlager auf privatem Grund beim Gleisbogen, der Fuss-/Radweg Lettenviadukt (Limmatstrasse bis Josefiese) sowie der Steinfelsplatz. Die Bauetappen 1 bis 3 des Gleisbogens sind realisiert. Die Passerelle konnte Anfang September 2010 eröffnet werden. Die Etappen 4 und 5 werden 2011/2012 gebaut.

Geplant sind derzeit die Fuss- und Radwegachse Hardturmviadukt (Mühleweg), der Quartierpark Pflingstweid – der entsprechende Wettbewerb wurde 2010 abgeschlossen und das Bauprojekt ist nun in Bearbeitung –, das Hardturmareal und der Maaghof. Ein Quartierpark auf dem Schützeareal wird im Rahmen der Schulhausplanung geprüft.

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.

Im Konzept zur Aufwertung der Innenstadt, das 2010 verabschiedet wurde, sind die Velorouten rund um den Hauptbahnhof festgehalten. Im Bereich Bahnhofquai konnten Velospuren verdeutlicht werden.

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

Für die Umsetzung der regionalen Veloroute unter dem Hauptbahnhof hindurch läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie für eine Verbindung durch das bestehende Stück des Stadttunnels.

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

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

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

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

Das ursprünglich geplante Projekt «Stadion Zürich» wurde von der Credit Suisse aufgegeben. Zurzeit läuft unter der Federführung der Stadt ein Architekturwettbewerb für ein neues, redimensioniertes Stadion. Das Areal der Tramwendeschleife Hardturm ist nicht Bestandteil dieses Wettbewerbes. Die Neuprojektierung der Tramwendeschleife Hardturm wird später im Rahmen eines separaten Projekts weiterverfolgt.

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.

Mit dem Abschluss der Sanierung der Hardbrücke konnte per Ende Oktober 2011 beidseits der Brücke je ein kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem Hardplatz eröffnet werden.

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 kompogasbetriebene Fahrzeuge umgestellt werden kann. Die Umrüstung soll im Zuge der ordentlichen Erneuerung erfolgen, soweit nicht zwingende technische Anforderungen andere Antriebskonzepte erfordern.

ERZ hat die Personenwagenflotte im Jahre 2010 schrittweise auf mit Erdgas und Strom betriebene Antriebe umgerüstet. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Abfallsammelfahrzeugen in den Jahren 2012 bis 2015 sind erdgasbetriebene Nutzfahrzeuge ausgeschrieben worden.

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.

Die Tragung der Kosten durch die verschiedenen Kostenträger (ZVV, Kanton, Gemeinden) ist im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr geregelt. Die Stadt achtet im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf, dass der Kanton seine gesetzlichen Verpflichtungen erfüllt.

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

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

Für die Gleisquerung auf der Höhe Eisgasse/Hafnerstrasse wurde im Rahmen des Gestaltungsplans Stadtraum HB und im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes Stadtraum HB sichergestellt, dass die Realisierung eines Fussgängersteiges möglich bleibt. Zurzeit haben andere Projekte wie der Ausbau der Passage Sihlquai und die Nutzung des Stadttunnels für den Veloverkehr in diesem Raum Priorität.

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.

Im Familiengartenareal Hard West wurden auf einzelnen Parzellen kritische Bleibelastungen festgestellt und bereits saniert. Diese Flächen stehen der gärtnerischen Nutzung wieder zur Verfügung, und das Areal Hard West soll auch weiterhin ein klassisches Familiengartenareal bleiben. Im Areal Hard Ost ergaben Bodenproben eine grossflächige Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Teilweise sind die Sanierungswerte überschritten. Es handelt sich altlastenrechtlich gesehen um einen sanierungsbedürftigen «belasteten Standort». Dieser Arealteil musste deshalb abgesperrt und geräumt werden. Die Sanierung der Fläche erfolgt 2012/13. Anschliessend wird die Fläche wieder für die gärtnerische Nutzung zur Verfügung stehen. Die künftige Form der gärtnerischen Nutzung wird in einem partizipativen Prozess mit der Quartierbevölkerung festgelegt. Dieser Prozess ist im Quartier auf grosses Interesse gestossen. Wie bis anhin bleibt der grösste Teil des Areals in der Erholungszone E3 (Familiengärten).

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

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

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

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

Ein 2008 erstelltes Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Raum Bellevue zeigt auf, dass ein verkehrsfreies Utoquai zwar grundsätzlich möglich, die Nachteile und Systemrisiken aber erheblich wären. Für ein verkehrsfreies Utoquai müssten in der Rämistrasse zwei zusätzliche Linksabbiegestreifen vor dem Bellevuehaus eingerichtet und die Notfallspur von Schutz + Rettung Zürich aufgehoben werden. Das System besäße keine Reserven mehr, und bereits geringe Schwankungen der Verkehrsmengen aus der Rämistrasse würden zu einem Überstauen des Knotens Odeon führen. Mit der einstreifigen Verkehrsführung im Utoquai gibt es jedoch eine verkehrlich und funktional überzeugende Alternative, die eine Aufwertung der Riviera zur Promenade ermöglicht. Das Tiefbauamt bearbeitet entsprechende Pläne mit dem Ziel, ein Projekt im Zusammenhang mit dem 2014 geplanten Umbau der Haltestelle Bellevue ausführen zu können.

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 ehemalige Familiengartenareal Pfingstweid wurde mit Zustimmung des Gemeinderates (GR-Nr. 2005/104, 8.6.2005) von einer Erholungszone E3 (Familiengärten) in eine Freihaltzone FC (Sport- und Badeanlagen) umgezogen, um einen Park bauen zu können. Der Umbau der Fläche in einen öffentlichen Park entspricht der langjährigen kooperativen Entwicklungsplanung Zürich-West. 2010 wurde ein Wettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt wird zum bewilligungsfähigen Bauprojekt weiterentwickelt, das dem Gemeinderat voraussichtlich 2012 unterbreitet werden kann.

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 Wunschlinien 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).

Das 2011 verabschiedete «Verkehrskonzept Innenstadt – Aufwertung der Strassenräume» enthält im «Teilkonzept Velo» Aussagen über Haupttrouten für den Veloverkehr und Leitsätze für dessen Führung. Grundsätzlich soll die Innenstadt für Velofahrende durchlässig sein (Mischverkehr). Ausnahmen sind lokale Fahrverbote im Interesse der Sicherheit. Haupttrouten werden grundsätzlich eigentrasseiert geführt (Radstreifen/-wege) und werden jeweils als bestehend oder geplant bezeichnet. Zudem werden Defizite bei den Veloabstellplätzen räumlich bezeichnet.

Das Konzept dient als Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Innenstadt für die nächsten 10 bis 15 Jahre und soll im Zuge von Einzelprojekten umgesetzt werden.

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.

Bereits im Masterplan für Familiengärten von 2003 wurden mögliche Ersatzstandorte für Familiengartenareale wie auch Arealerweiterungen dargelegt. Grundsätzlich soll die heutige Zahl der Familiengartenparzellen (ca. 6000) erhalten bleiben. Für grössere sich abzeichnende Verluste an Gartenland wird bei Bedarf Ersatz geschaffen. So wird z.B. für die durch die geplante Eishalle auf dem Areal Vulkan aufzuhebenden Gärten im Dunkelhölzli Ersatz geschaffen. Die teilweise Öffnung von Familiengartenarealen zugunsten einer quartierbezogenen öffentlichen Nutzung wird jeweils bei Sanierungen und Neubauten von Gartenarealen in Erwägung gezogen, kann aber auch von der Bevölkerung aktiv angegangen werden.

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

Die VBZ sind an das Tarifsysteem des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV gebunden. In einem solchen komplexen Tarifsysteem ist eine Herauslösung einzelner Abschnitte nicht praktikabel, der ZVV unterstützt dieses Anliegen nicht. Die Reglementierung (Definition und Abgrenzung der Strecken) und Kommunikation, welche Strecken unter welchen Umständen kostenlos wären, wäre kaum möglich. Gegen ein solches Angebot sprechen auch massive Vollzugsprobleme.

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 Sanierung der Hardbrücke konnte Ende Oktober 2011 erfolgreich abgeschlossen werden. Dank der Kommunikationsmassnahmen war die Bevölkerung jederzeit über den Bauablauf und die damit verbundenen Beeinträchtigungen informiert und konnte sich entsprechend einrichten. Weitere Kommunikationsmassnahmen sind nicht vorgesehen.

POS 2007/000017 2006/000593	15.12.2006 25.02.2009	Schicker Daniela und Filli Peider Biber, Lebensraum auf Stadtgebiet
-----------------------------------	--------------------------	--

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.

Der Biber ist laut Bundesgesetz über die Jagd seit 1962 in der Schweiz geschützt und figuriert auf der Roten Liste der Schweiz als vom Aussterben bedroht (Kategorie 1). 200 Jahre nach seiner Ausrottung hat sich der Biber in der Schweiz wieder gut etabliert. Seine Wiederansiedlung zwischen 1956 und 1977 ist eine Erfolgsgeschichte des Schweizer Artenschutzes. Heute leben in der Schweiz wieder etwa 1600 Biber (Bestandserhebung 2007). In der Publikation „Mit dem Biber leben“ (BAFU 2008) ist nachzulesen, dass mittlerweile ein grosser Teil der potenziell besiedlungsfähigen Gewässer besetzt ist. Die Bestände entlang der grossen Mittellandflüsse bilden heute die Kerne der Schweizer Biberpopulation, die es unbedingt zu erhalten und zu fördern gilt. Jungbiber haben Mühe, konfliktfreie Lebensräume zu finden. Die Fließgewässerstruktur ist vielfach schlecht, und den Gewässern fehlt genügend Raum, damit der Biber ungestört seinen Aktivitäten nachgehen kann.

1993 gab es im Kanton Zürich nur an Rhein, Thur, Glatt und Sihl einzelne Bibervorkommen. Damals wurde der Bestand auf etwa 44 Tiere geschätzt. Innerhalb von 25 Jahren hat sich der Bestand auf 154 Tiere vergrössert (BAFU 2010). Die Gewässer im Norden des Kantons Zürich haben eine wichtige Verbindungssachse zwischen der Thurgauer Population und den Bibern an der Aare und im Seeland. Der südliche Kanton Zürich ist noch nicht besiedelt. Das Potenzial ist zwar vorhanden, doch wären grössere Bauliche Massnahmen notwendig, damit der Biber dieses Gebiet besiedeln kann.

Anfang 2000 hatte sich an der Glatt bei der Stadtgrenze zu Wallisellen ein Biber für ein paar Jahre angesiedelt. Beim Gewässer handelt es sich um einen Fabrikkanal. Biberspuren in Form gefällter und angenagter Bäume waren verschiedentlich zu sehen. Es ist zu vermuten, dass es sich um ein einzelnes Jungtier handelte, welches entweder von der Population beim Greifensee stammte oder vom Rhein via Hochfelden - Glattfelden hierher gelangte. Seit mehreren Jahren konnte jedoch dort kein Biber mehr gesichtet werden. Wohin das Tier abwanderte, ist nicht bekannt. Der Fabrikkanal ist jedoch ohnehin kein geeigneter Lebensraum für eine neue Biberpopulation. Der zur Verfügung stehende Raum ist beschränkt und der Erholungsdruck ist hoch. Punktuelle Aufwertungsmaßnahmen versprechen keinen Erfolg. Erfolgversprechende Massnahmen müssen vom Kanton (Amt für Landschaft und Natur ALN, Amt für Wasser, Energie und Luft AWEL) zusammen mit den betroffenen Gemeinden Zürich, Dübendorf und Wallisellen beschlossen werden.

2005 hat das AWEL den umfangreichen «Massnahmenplan Wasser» im Einzugsgebiet der Glatt vorgelegt (Bericht, Übersichtskarte, Massnahmenblätter) und in die Vernehmlassung geschickt. Es besteht die Absicht, Revitalisierungsmaßnahmen entlang der ganzen Glatt durchzuführen. Aufwertungsmaßnahmen zugunsten des Bibers sind in Teilabschnitten angesprochen. Für den Abschnitt zwischen Glattbrugg und Oberglatt liegt bereits ein erstes Vorprojekt vor, welches Anfang 2010 vorgestellt wurde.

Konkrete Revitalisierungsprojekte auf Gemeindegebiet der Stadt Zürich wurden in den vergangenen 20 Jahren an Limmat und Sihl durchgeführt. Im Zusammenhang mit dem Uetlibergtunnel wurden bei der Allmend Brunau Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt. An der Limmat beim Werdhölzli laufen die Vorbereitungen für den Auenpark Limmat auf Hochtouren. Neben dem Hochwasserschutz werden Aufwertungsmaßnahmen zu Gunsten von Flora und Fauna sowie die Naherholung umgesetzt.

Die realisierten, projektierten oder geplanten Massnahmen kommen vielen Tier- und Pflanzenarten zu Gute. Es ist davon auszugehen, dass auch der Biber davon profitieren könnte. Ob er sich allerdings in der Stadt Zürich dereinst erfolgreich ansiedeln wird, bleibt ungewiss.

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.

Im Moment vermögen die vorhandenen Abstellplätze die Nachfrage zu decken. Insbesondere bei den abschliessbaren Abstellplätzen ist die Nachfrage noch klein. Mit der Sanierung der Hardbrücke wurden 200 neue Abstellplätze auf der Brücke erstellt. Im Studienauftrag zum Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke ist eine Velostation mit rund 750 Abstellplätzen im Bereich der heutigen Personenunterführung vorgesehen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000257 2007/000104	07.03.2007 25.02.2009	Egger Urs Bahnhöfe und wichtige Plätze, Erstellen kostenpflichtiger Velostationen
<p><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></p> <p>Der Bau von Veloabstellanlagen an zentralen Orten ist ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Velostrategie. Am Hauptbahnhof sind bereits zwei kostenpflichtige Anlagen in Betrieb. Der Bau von zwei weiteren definitiven Velostationen ist nach der Fertigstellung des Bahnhofs Löwenstrasse geplant. Eine weitere Velostation ist am Bahnhof Stadelhofen in Planung. An verschiedenen Bahnhöfen werden gebührenpflichtige abschliessbare Veloboxen angeboten. Die neuste Anlage wurde im November 2011 beim Bahnhof Tiefenbrunnen erstellt. Eine Anlage mit rund 500 Abstellplätzen - davon ein Teil abschliessbar und gebührenpflichtig - wurde Ende 2010 beim Bahnhof Stettbach erstellt. Weitere kleinere Anlagen werden laufend erstellt.</p>		
POS 2007/000495 2007/000247	09.05.2007 25.02.2009	im Oberdorf Bernhard und Nikles Hans Abfälle in öffentlichen Anlagen, kostenneutrale Vermeidung
<p><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></p> <p>Das beste Mittel gegen Littering scheint das konsequente Reinigen der Anlagen zu sein. Wenn erst einmal Abfall herumliegt, sinkt erfahrungsgemäss die Hemmschwelle, noch weiteren Abfall liegen zu lassen. Die Reinigungsdispositive von ERZ und die Infrastruktur (Anzahl und Standorte der Abfallbehälter) werden in den öffentlichen Parkanlagen laufend dem Bedarf angepasst. In den Parkanlagen rund um das Seebecken hat ERZ zum Beispiel 83 Unterflur-Abfallbehälter mit einem Fassungsvermögen von je 650 Litern im Einsatz. Während der intensivsten Nutzung von Mai bis Oktober werden die Unterflur-Abfallbehälter zwischen zwei bis drei Mal wöchentlich geleert. Ebenfalls haben sich die 40 Stück 800 Liter Container, welche ERZ während den Sommermonaten zusätzlich platzieren, bewährt. Diese Container werden täglich bis zu drei Mal geleert. Alle diese Massnahmen kosten Geld, eine kostenneutrale Methode, um Littering zu bekämpfen, gibt es nach Meinung des Stadtrates nicht.</p>		
MOT 2007/000556 2007/000279	23.05.2007 30.09.2009	Egger Urs und 13 Mitunterzeichnende Kunstrasenplätze, Sanierung und Neuerstellung
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie innerhalb von zwei Jahren zehn Kunstrasenplätze saniert und fünf neue erstellt werden können.</i></p> <p>Mit Weisung vom 22. Juni 2011 (GR Nr. 2007/279) hat der Stadtrat dem Gemeinderat die Abschreibung der Motion infolge Erfüllung beantragt. Die Behandlung des Geschäfts steht noch aus.</p>		
POS 2007/000565 2007/000287	23.05.2007 30.09.2009	Rykart Sutter Karin und Knauss Markus Tramtrassee an der Hardturmstrasse, Begrünung
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Begrünung des Tramtrassees an der Hardturmstrasse ermöglicht werden kann.</i></p> <p>Auf dem Eigentrassee des Trams verkehrt in diesem Abschnitt auch der Nachtbus; dessen Führung auf der Fahrbahn würde eine zusätzliche Haltestelle erfordern. Infolge der zahlreichen Zufahrten, Haltestellen und Fussgängerübergänge könnte das Grüntrassees zudem nur zerstückelt ausgeführt werden, was weder aus gestalterischer noch aus städtebaulicher Sicht erwünscht ist. Zudem dient das Trassees den Rettungsfahrzeugen als Sonderspur bei Staus. Aus diesen Gründen lehnt das Projektteam «Vorstudie Hardturmstrasse» eine Begrünung des Tramtrassees ab.</p>		
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
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die geplanten Freilandversuche mit gentechnisch veränderten Pflanzen auf dem Gebiet der Stadt Zürich verhindert werden können.</i></p> <p>Der dreijährige Freisetzungsvorhaben im Reckenholz wurde durchgeführt und 2010 abgeschlossen.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/001055 2007/000538	03.10.2007 26.03.2008	Zimmermann Markus und Reimann Beatrice Umsetzung der Baulinienvorlage Neufrankengasse, Verhinderung neuen Durchgangsverkehrs

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.

Die Motion 2007/001109 vom 24.10.2007 von Markus Knauss und Beatrice Reimann verlangt die Vorlage einer kreditschaffenden Weisung für die Realisierung einer «aufs verkehrliche Minimum beschränkten Strasse mit einer vorläufigen Buslösung» zwischen Sihlpost und Hohlstrasse auf der Lagerstrasse gemäss regionalem Richtplan.

In Erfüllung dieser Motion unterbreitete der Stadtrat dem Gemeinderat mit Weisung vom 6. April 2011 einen Projektierungskredit von 3,1 Mio. Fr. und beantragte die Abschreibung der Motion. Mit Zuschrift vom 23. November 2011 beantragte der Stadtrat sodann, den Projektierungskredit abzulehnen, weil die finanzielle Ausgangslage eine Anpassung des Projektportfolios des Tiefbauamtes erfordere. Angesichts der späteren Baukosten von ca. 66 Mio. Fr. (+/- 40%) erscheine der Aufwand für einen Busvorläuferbetrieb als nicht vertretbar, weil eine schnelle Realisierung des Projekts angesichts der fehlenden Finanzmittel nicht gewährleistet sei.

Die Beratung dieses Antrags im Gemeinderat steht noch aus.

MOT 2007/001109 2007/000564	24.10.2007 26.03.2008	Knauss Markus und Reimann Beatrice Umsetzung der Baulinienvorlage Neufrankengasse, Linienführung der überkommunalen Strasse
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Realisierung einer aufs verkehrliche Minimum beschränkten Strasse mit einer vorläufigen Buslösung (im Hinblick auf die Tramlinie 1), zwischen Sihlpost und Hohlstrasse auf der Lagerstrasse, der Neufrankengasse und entlang der Bahnlinie bis zur Hohlstrasse, gemäss regionalem Richtplan der Stadt Zürich, beinhaltet. Der Bus ist, wo möglich und sinnvoll, nicht auf einem Eigentrassee zu führen. Die bestehenden Häuser sind, wenn möglich, stehen zu lassen. Die Hohl- (Abschnitt Hermann Greulich- bis Feldstrasse), Feld-, Schönegg- und Militärstrasse sind zu Quartierstrassen zurückzubauen. Eine Kostenbeteiligung des Kantons Zürich ist anzustreben.

In Erfüllung dieser Motion unterbreitete der Stadtrat dem Gemeinderat mit Weisung vom 6. April 2011 einen Projektierungskredit von 3,1 Mio. Fr. und beantragte die Abschreibung der Motion. Mit Zuschrift vom 23. November 2011 beantragte der Stadtrat sodann, den Projektierungskredit abzulehnen, weil die finanzielle Ausgangslage eine Anpassung des Projektportfolios des Tiefbauamtes erfordere. Angesichts der späteren Baukosten von ca. 66 Mio. Fr. (+/- 40%) erscheine der Aufwand für einen Busvorläuferbetrieb als nicht vertretbar, weil eine schnelle Realisierung des Projekts angesichts der fehlenden Finanzmittel nicht gewährleistet sei.

Die Beratung dieses Antrags im Gemeinderat steht noch aus.

POS 2008/000086 2008/000061	23.01.2008 06.02.2008	SK Verkehr Baulinienrevisionen, Information betroffener Grundeigentümerschaften
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Seit Januar 2011 werden die vom Stadtrat zuhanden des Gemeinderates verabschiedeten Baulinienpläne samt erläuterndem Bericht (Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat) auf der Internetseite des Tiefbauamtes aufgeschaltet. Eine darüber hinausgehende aktive Informationspolitik erachtet der Stadtrat für den überwiegenden Teil der Baulinienrevisionen aus mehreren Gründen als nicht zweckmässig.

Das Baulinienverfahren wird in § 108 ff. Planungs- und Baugesetz (PBG) detailliert geregelt. Im Gegensatz zu den anderen Verfahren, bei denen das PBG eine vorgängige Mitwirkung oder Information vorschreibt, ist eine solche im Baulinienverfahren nicht vorgesehen. Zudem dienen Verkehrsbaulinien in erster Linie der Raumsicherung für zukünftige Strassenbauprojekte im öffentlichen Interesse, welche für gewöhnlich im Zeitpunkt der Baulinienfestsetzung noch nicht entwickelt sind und der Bevölkerung erst zu einem späteren Zeitpunkt in Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkungsprozesse unterbreitet werden. Mit Baulinien, einem Instrument der Nutzungsplanung, werden die behördenverbindlichen Richtplanvorgaben umgesetzt. Bei der Festsetzung der Baulinien haben die Behörden im Unterschied zu konkreten Bauprojekten in den wenigsten Fällen einen Gestaltungsspielraum. Es können daher weder individuelle Anliegen aufgenommen noch Aussagen zu einem späteren Strassenbauprojekt gemacht werden. Es ist daher richtig, dass Baulinien ohne Vorankündigung hoheitlich festgesetzt werden, zumal betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ihre Interessen im Verfahren wahren und selbst ausserhalb von Revisionen jederzeit eine Überprüfung der Baulinie verlangen können.

POS 2008/000177 2008/000091	11.02.2008 27.02.2008	SK PD/TED/DIB Stiftung Naturpark Zürich, Teuerungsanpassung durch andere Beitragszahlende
-----------------------------------	--------------------------	--

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.

Die Trägerschaft des Wildnisparks Zürich ist die «Stiftung Wildnispark Zürich», an der die Stadt Zürich (55%), die Gemeinden des Bezirks Horgen (25%), der Kanton Zürich (10%) und Pro Natura Zürich (10%) beteiligt sind.

Die Gemeinden des Bezirks Horgen haben an der Gemeindepräsidentenkonferenz vom 24. Juni 2009 die unbefristete Kostenbeteiligung auf Basis des vereinbarten Verteilungsschlüssels inkl. Teuerungsklausel gutgeheissen. Mit den Trägern Kanton Zürich und Pro Natura wird eine Teuerungsanpassung im Rahmen der gegenwärtig laufenden Neuverhandlung der Leistungsvereinbarung (2013 bis 2019) ebenfalls angestrebt.

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

POS 2008/000735 2008/000322	02.07.2008 27.08.2008	CVP-Fraktion Pausenplätze von Schulhäusern, kindergerechte Gestaltung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die stadtzürcher Pausenplätze wieder kindergerechter gestaltet werden können. Mit dem Entfernen vermeintlich gefährlicher Spielgeräte (wie zum Beispiel den Rek-Stangen oder den 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.

Bereits 1989 lancierte das damalige Gartenbauamt das Projekt «Natur ums Schulhaus». Ziel war eine kindergerecht gestaltete Schulhausumgebung. Seither wurden zahlreiche Anlagen mit Erfolg umgebaut. Dass diese Anlagen den Spiel- und Bewegungstrieb der Kinder hemmen, trifft nicht zu. Die positiven Rückmeldungen von Eltern, Kindern und Schulen zeigen ein anderes Bild.

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

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:

- 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.

Die ÖV-Plattform befindet sich auf dem Gebiet der Städte Dübendorf und Zürich. Die den Grundbedarf übersteigenden Massnahmen wurden hälftig von Dübendorf und Zürich finanziert. Beim Bau dieser Plattform wurde auf die im Postulat geforderte zusätzliche Überdachung weiterer Haltekanten verzichtet, weil die Stadt Dübendorf nicht bereit war, ihren Teil der Mehrkosten zu tragen. Zudem ist im Bereich der Ausstiegshaltestelle der Trams die Talstation der Seilbahn Stettbach-Zoo geplant. Unter diesen Umständen erscheint die angeregte Ergänzung der Dachlandschaft im jetzigen Zeitpunkt als unverhältnismässig, zumal Zürich die Kosten allein tragen müsste.

Aufgrund erster Erfahrungen wurde der Witterungsschutz im Bereich des Fussgängerstreifens Ost verbessert. Im westlichen Teil der Plattform ergab die Prüfung der Zugangsverhältnisse keinen Bedarf nach weiteren Massnahmen.

POS 2009/000079 2009/000027	21.01.2009 04.02.2009	Bachmann Hans Bullingerhof, attraktive Gestaltung der Grünanlage
-----------------------------------	--------------------------	---

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.

Der Kinderspielplatz in der Parkanlage ist im Sommer 2006 saniert worden, wobei die Spielgeräte überprüft und den EN-Sicherheitsnormen angepasst wurden. Er wird gut genutzt und präsentiert sich in einwandfreiem Zustand. Die vermuteten Drogenprobleme bestehen gemäss Beobachtungen der «Sicherheit Intervention Prävention» SIP nicht.

Eine Umnutzung des ehemaligen Garderobengebäudes als Quartiertreffpunkt wurde im Rahmen der Quartieraufwertung Bullingerplatz unter Leitung der Quartierkoordination erwogen, aber verworfen, weil angesichts der Umgestaltung des Bullingerplatzes im Rahmen der FlaMa West vorläufig abzuwarten ist, wie sich die Umgebung entwickelt. Wenn z. B. am Bullingerplatz neue Gastroangebote entstehen, wäre ein zusätzliches Angebot in der Bullingeranlage verfehlt.

Das heute mit Frischwasser gespeiste Plantschbecken wird im Sommer trotz des kühlen Wassers gut genutzt. Eine Umstellung auf ein System mit Umwälzpumpe, was die Wassertemperatur erhöhen würde, hätte nicht nur erhebliche Investitionskosten zur Folge, sondern auch höhere Unterhaltskosten. Eine solche Umstellung erscheint als unnötig.

Auf der Bullingerwiese finden neben der Alltagsnutzung regelmässig Quartieraktivitäten statt. Eine Intensivierung der Nutzung ist aus Gründen des Schutzes der Anwohner vor Lärm nicht erwünscht.

POS 2009/000149 2009/000057	04.02.2009 09.12.2009	Gut Susi und Schwyn Markus Limmatquai, Verzicht auf Installation eines Hafenkranes
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante Installation des Hafenkranes neben dem Rathauscafé verzichtet werden kann.

Der Stadtrat beschloss 2006, auf dem Areal der ehemaligen Fleischhalle eine temporäre Kunstinstallation zu realisieren, um eine möglichst breite Diskussion über die künftige Nutzung dieses Ortes zu initiieren.

Beim 2008 ausgeschriebenen Studienauftrag entschied sich das Beurteilungsgremium einstimmig für das Projekt «zürich transit maritim». Die Intervention bringt der Stadt Zürich internationale Aufmerksamkeit. Sie ist zeitlich klar begrenzt und wird wieder vollständig abgebaut.

Für die Realisierung des Projektes «zürich transit maritim» wurde mit dem Künstlerteam ein Werkvertrag abgeschlossen. Eine einseitige Kündigung des Vertrags würde die Schadloshaltung des Künstlerteams nach sich ziehen.

Der Stadtrat ist aus diesen Gründen der Meinung, dass an der Umsetzung des Projektes «zürich transit maritim» festgehalten werden soll.

Die für die Umsetzung erforderlichen finanziellen Mittel sind im Budget 2012 eingestellt. Mit Beschluss vom 21.12.2011 hat der Gemeinderat das Budget 2012 antragsgemäss beschlossen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000235 2009/000082	04.03.2009 06.05.2009	Kunz Hanspeter Kostenlose Veloparkplätze beim Bahnhof Altstetten

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass beim Bahnhof Altstetten beidseits der Gleise genügend kostenlose Veloparkplätze zur Verfügung stehen.

Die bestehenden Veloabstellplätze beim Bahnhof Altstetten sind meistens besetzt, weshalb vereinzelt Velos an nicht dafür vorgesehenen Orten angeketet werden. Im September 2011 hat das Tiefbauamt die beiden bestehenden Abstellanlagen südlich der Geleise um rund 70 kostenlose Abstellplätze, die Hälfte davon gedeckt, erweitert. Weitere Ausbauten sind auf dieser Seite nur mit grösseren Investitionen oder Eingriffen in die Platzgestaltung möglich. Das Tiefbauamt beobachtet die Situation.

Mit dem vom Volk bewilligten Bauprojekt Vulkanplatz werden 2012 auf der nördlichen Seite der Geleise rund 120 kostenlose Veloabstellplätze erstellt. Diese Anlage lässt bei Bedarf nachträgliche Erweiterungen zu.

POS 2009/000419 2009/000142	29.04.2009 27.05.2009	Wenger Christian und Blöchlinger Patrick Abbruch der Sihlhochstrasse
-----------------------------------	--------------------------	---

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.

Der Stadtrat begrüsst prinzipiell die Idee des Rückbaus der Sihlhochstrasse. Mittelfristig kann aber auf die Sihlhochstrasse nicht verzichtet werden, dient sie doch seit Inbetriebnahme der Westumfahrung und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen als Pufferraum für den städtischen Quell-/Zielverkehr. Ein Abbruch kommt daher erst infrage, wenn eine Alternative zur Sihlhochstrasse besteht, beispielsweise ein Stadttunnel Brunau-Dübendorf.

POS 2009/001306 2009/000471	21.10.2009 09.12.2009	Hug Christina und Glättli Balthasar Trichtenhausenstrasse, Beibehaltung des Engpasses für weniger Durchgangsverkehr
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die geplante Beseitigung des Engpasses an der Trichtenhausenstrasse verzichtet werden kann.

Im Rahmen der Totalerneuerung der Trichtenhausenstrasse im Abschnitt Chelleweg bis Trichtenhausermühle ist keine Kapazitätsänderung vorgesehen. Die heutige Fahrbahnbreite ist ungenügend, das Kreuzen ist gefährlich und oftmals weichen kreuzende Fahrzeuge auf das angrenzende Land (Wiese, private Vorplätze, private Parkfelder) aus. Diesen Zustand gilt es im Interesse der Verkehrssicherheit zu beseitigen. Mit Rücksicht auf die Befürchtungen der Quartierbevölkerung vor höherem Verkehrsaufkommen wird die Fahrbahn - hauptsächlich in den Kurven - nur soweit verbreitert, dass die heutige Verkehrsmenge auf der Strasse sicher abgewickelt werden kann. Künftig sollen VBZ-Fahrzeuge wenigstens auf den geraden Strassenabschnitten kreuzen können. Die Fahrbahnbreiten bewegen sich zwischen 4,5 m (engste Stelle) und 7,2 m (engste «Haarnadelkurve»). Folglich werden Personenwagen auch in Zukunft an gewissen Stellen nur mit reduzierter Geschwindigkeit kreuzen können. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 494 vom 11. Mai 2011 das Projekt entsprechend festgesetzt und den Objektkredit bewilligt.

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

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.

Bei der Projektierung der neuen Verkehrsführung um die Schmiede Wiedikon wurde versucht, die klassierte Veloroute in der Zurlindenstrasse umzusetzen. Es zeigte sich jedoch, dass zur Befreiung der Schmiede Wiedikon vom Mofarverkehr zwei Fahrspuren in der Zurlindenstrasse notwendig sind. Damit fehlt der Platz, um eine verkehrssichere Führung für Velos im Gegenverkehr zu realisieren. Die Route ist damit bis auf weiteres zwischen Zweierstrasse und Birmensdorferstrasse für Velos nicht befahrbar. Velos müssen Richtung Sihlhölzli die bestehenden Velorouten via Kehlhof- und Gotthelfstrasse oder Zentral- und Aegertenstrasse benutzen.

Als Reaktion auf die nicht umsetzbare Route durch die Zurlindenstrasse soll die Veloroute auf der Zentral- und Aegertenstrasse optimiert werden.

POS 2009/001487 2009/000580	02.12.2009 16.12.2009	Käppeli Hans Jörg und Katumba Andrew Schmiede Wiedikon, Realisierung einer hohen Einstiegsramppe für Bus und Tram
-----------------------------------	--------------------------	--

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

Die Haltestelle Schmiede Wiedikon wurde im Jahr 2011 neu gestaltet und mit so genannten «Kissen» ausgerüstet. Die hohe Einstiegsramppe für Bus und Tram «Kombibord» wurde im Rahmen des Variantenstudiums für die neue Haltestelle geprüft, aber verworfen. Mit Beschluss vom 16. Dezember 2009 hat der Gemeinderat die Ausgaben für die Neugestaltung der Haltestelle Schmiede Wiedikon bewilligt. An der Volksabstimmung vom 13. Juni 2010 wurde das Projekt klar angenommen.