



Zürich stimmt ab.

28.
November
2021

Vorlage 1

Kommunaler Richtplan Siedlung,
Landschaft, öffentliche Bauten
und Anlagen

Vorlage 2

Kommunaler Richtplan Verkehr

Vorlage 3

Rahmenkredit von
330 Millionen Franken
für den Ausbau der
Fernwärmeversorgung

Vorlage 4

Ersatzneubau Wohnsiedlung
Hardau I

Kurzer Überblick?

Lesen Sie auf den ersten Seiten das Wichtigste zu jeder Vorlage.

Vertiefung erwünscht?

Ab Seite 16 finden Sie umfassende Informationen zu jeder Vorlage.

Alle Vorlagen online lesen:



stadt-zuerich.ch/abstimmungen

	Alle Vorlagen im Überblick	4
Vorlage 1	Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	
	Die Vorlage	16
	Minderheitsstandpunkte	26
	Antrag und Abstimmungsfrage	32
Vorlage 2	Kommunaler Richtplan Verkehr	
	Die Vorlage	34
	Minderheitsstandpunkte	44
	Antrag und Abstimmungsfrage	48
Vorlage 3	Rahmenkredit von 330 Millionen Franken für den Ausbau der Fernwärmeversorgung	
	Die Vorlage	50
	Minderheitsstandpunkt	56
	Antrag und Abstimmungsfrage	58
Vorlage 4	Ersatzneubau Wohnsiedlung Hardau I	
	Die Vorlage	60
	Minderheitsstandpunkt	68
	Antrag und Abstimmungsfrage	70
	Weitere Informationen	72

Vorlage 1 im Überblick

Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen

Vorlage 1 im Detail

Die Vorlage	16
Minderheitsstandpunkte	26
Antrag und Abstimmungsfrage	32

Ausgangslage

Zürich ist ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort. Die Stadt zählt aktuell rund 435 000 Einwohnerinnen und Einwohner. In 20 Jahren könnten es gemäss Berechnungen über 500 000 sein. Der Bedarf an Wohnungen, öffentlichen Bauten und Freiräumen würde steigen. Auch die Anzahl Arbeitsplätze könnte zunehmen. Dafür wird innerhalb der Stadtgrenzen Raum benötigt. Der neu erarbeitete kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen schafft die planerischen Voraussetzungen dafür und koordiniert die verschiedenen Ansprüche. Er steuert die Entwicklung innerhalb der bestehenden Quartiere und ist abgestimmt mit dem parallel revidierten kommunalen Richtplan Verkehr (siehe Vorlage 2). Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen wurde öffentlich aufgelegt, nach dem formellen Mitwirkungsverfahren überarbeitet und vom Gemeinderat nach eingehender Beratung stellenweise angepasst und festgesetzt. Gegen den verabschiedeten kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen wurde das Parlamentsreferendum ergriffen. Mit dieser Vorlage werden wichtige quantitative und qualitative Rahmenbedingungen und Instrumente für eine nachhaltige räumliche Entwicklung der Stadt geschaffen.

Die Vorlage

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen legt mit einem Planungshorizont bis 2040 fest, innerhalb welcher Gebiete der Stadt schwerpunktmässig baulich verdichtet werden könnten: Im Westen der Stadt Zürich mit Altstetten, Albisrieden und Sihlfeld sowie im Norden mit Gebieten um Oerlikon, Seebach, Schwamendingen und Affoltern. Er dient zur Vorsorge und zur planerischen Vorbereitung weiterer Baureserven zusätzlich zur bestehenden Bau- und Zonenordnung. Wo die bauliche Verdichtung zu einer ungünstigen Verteilung von Gebäuden und den dazugehörigen Freiräumen führen würde, ist künftig eine Anordnung der Bauten vorgesehen, die trotz Dichte ein gutes Gleichgewicht von Bebauung und Freiräumen ermöglicht. Zentral sind die Einträge zur Sicherung der Grün- und Freiflächen. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen zielt auf eine Struktur mit einer Vielzahl von lebendigen lokalen Zentren und sichert Flächen für Schul- und Sportanlagen, Werk- und Sicherheitsbauten. Ebenso sind die Themen Stadtnatur, umweltverträgliche Entwicklung (Stadtklima, Lärm- und Klimaschutz, Störfallvorsorge), Sozialverträglichkeit und preisgünstiger Wohnraum sowie Abstimmung mit der Verkehrsplanung und der Energieversorgung wichtig.

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen ist für die nachgelagerten Planungen durch die Behörden verbindlich, entfaltet jedoch keine Rechtswirkung für Private. Im Richtplantext ist festgehalten, dass er mindestens alle vier Jahre einer Teilrevision unterzogen werden soll.

Parlamentsreferendum

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich wird von 116 Mitgliedern des Gemeinderats als derart wichtig erachtet, dass sie diesen Richtplan der Urnenabstimmung unterstellen möchten.

Minderheitsstandpunkte

Die Parlamentsgruppe EVP sowie die FDP- und die SVP-Fraktion lehnen die Vorlage ab. Gemäss Parlamentsgruppe EVP erfolgt die zusätzliche Verdichtung auf Kosten der Grünflächen. Die FDP- und die SVP-Fraktion kritisieren die weitreichenden Konsequenzen für das Zusammenleben und die Privatsphäre der Stadtbevölkerung.

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 77:40 Stimmen zu.

 **77 Ja**
 **40 Nein**

Vorlage 2 im Detail

Die Vorlage	34
Minderheitsstandpunkte	44
Antrag und Abstimmungsfrage	48

Ausgangslage

Der aktuell gültige kommunale Richtplan Verkehr wurde Ende der 1990er-Jahre erarbeitet und 2004 in Kraft gesetzt. Seither haben sich die Stadt und somit deren Verkehrssituation verändert, und die Entwicklung schreitet fort. Leben aktuell rund 435 000 Bewohnerinnen und Bewohner in der Stadt Zürich, werden in 20 Jahren schon über 500 000 erwartet. Als Kernstadt einer ebenfalls wachsenden Grossagglomeration erwartet Zürich auch eine steigende grenzüberschreitende Mobilität, etwa durch Pendel- und Freizeitverkehr. Nach dem kantonalen und dem regionalen Richtplan wurde nun auch der kommunale Richtplan Verkehr an die neuen Herausforderungen angepasst. Dazu gehört insbesondere die Tatsache, dass mit mehr Einwohnerinnen und Einwohnern auch die Mobilitätsbedürfnisse wachsen. Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr erfolgte abgestimmt auf die erstmalige Erarbeitung des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (siehe Vorlage 1). Der revidierte kommunale Richtplan Verkehr wurde vom Gemeinderat nach eingehender Beratung stellenweise angepasst und festgesetzt. Gegen diesen Beschluss wurde das Parlamentsreferendum ergriffen.

Die Vorlage

Der vorliegende revidierte kommunale Richtplan Verkehr hat den Zweck, die Strassen und Parkieranlagen von kommunaler Bedeutung, Quartierbusstrecken, Anlagen für den Reisebusverkehr sowie die kommunalen Velo- und Fussverbindungen aufeinander abzustimmen und festzusetzen. Dabei stecken die kantonalen und regionalen Richtpläne zur Siedlungs- und Verkehrsplanung den Rahmen ab. Der kommunale Richtplan Verkehr ergänzt den regionalen Richtplan und bildet mit diesem die Grundlage für die städtische Verkehrsplanung. Anhand des kommunalen Richtplans Verkehr können Baulinien festgelegt werden, um Flächen für Bauten des Verkehrs zu sichern.

Der kommunale Richtplan Verkehr behandelt vor allem den Fuss- und Veloverkehr sowie die Parkierung. Die durch den Abbau von öffentlichen Parkplätzen gewonnenen Flächen werden zu Fussverkehrs-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereichen sowie Güterumschlagplätzen umgestaltet. Ein Netz von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und aufgewerteten Fussgängerbereichen soll in den Quartieren das künftige Stadtbild prägen. Im kommunalen Richtplan Verkehr wird auch die Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» als Zielbild verankert. Dazu gehört die Schaffung von sogenannten Vorzugsrouten, das sind Velorouten, die die Stadt für Velofahrende auf verkehrssarmen Quartierstrassen vernetzen. Die Vorzugsrouten müssen

anschliessend im regionalen Richtplan mittels Teilrevision festgesetzt werden. Der öffentliche Verkehr sowie der Autoverkehr hingegen sind in erster Linie im regionalen und kantonalen Richtplan geregelt.

Der kommunale Richtplan Verkehr ist für die Behörden verbindlich und entfaltet keine Rechtswirkung für Private.

Parlamentsreferendum

Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird von 115 Mitgliedern des Gemeinderats als derart wichtig erachtet, dass sie diesen Richtplan der Urnenabstimmung unterstellen möchten.

Minderheitsstandpunkte

Die FDP- und die SVP-Fraktion lehnen die Vorlage ab. Ihres Erachtens führt die grossflächige Einführung von Tempo 30 zu einer Verlangsamung und potenziellen Verteuerung des öffentlichen Verkehrs. Beide Fraktionen kritisieren den Abbau von Parkplätzen.

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 78:33 Stimmen zu.

 **78 Ja**
 **33 Nein**

Vorlage 3 im Überblick

Rahmenkredit von 330 Millionen Franken für den Ausbau der Fernwärmeversorgung

Vorlage 3 im Detail

Die Vorlage	50
Minderheitsstandpunkt	56
Antrag und Abstimmungsfrage	58

Rahmenkredit von 330 Millionen Franken für den Ausbau der Fernwärmeversorgung

Ausgangslage

Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die direkten Treibhausgasemissionen auf dem Stadtgebiet bis 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Der Ausbau des Fernwärmenetzes soll wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Denn Gebäude, die an die Fernwärme angeschlossen sind, benötigen keine Heizungen oder Warmwasseraufbereitungen mit Heizöl oder Erdgas mehr. Wärme, die durch die Verbrennung von Kehricht in der Kehrichtverwertungsanlage (KVA) Hagenholz oder von Holz im Holzheizkraftwerk Aubrugg gewonnen wird, belastet die Umwelt deutlich weniger als Wärme, die mit Heizöl oder Erdgas produziert wird. Heute ist bereits knapp ein Viertel des Siedlungsgebiets der Stadt mit Fernwärme von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich erschlossen. Mit der Fernwärmeerweiterung wird dieser Anteil auf über 30 Prozent steigen. Dadurch können zusätzlich etwa 36 000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Die Voraussetzung für den ersten Schritt der Erweiterung schufen die Stimmberechtigten der Stadt Zürich 2018, als sie dem Bau einer Fernwärmeverbindungsleitung von der KVA Hagenholz nach Zürich-West zustimmten. Die Verbindungsleitung ist inzwischen gebaut. Damit können Zürich-West und zusätzliche Gebiete mit Fernwärme erschlossen werden.

Die Vorlage

Das bestehende Fernwärmenetz soll zwischen 2022 und 2040 in vier Etappen in Teilen der Quartiere Wipkingen, Oberstrass, Unterstrass, Aussersihl sowie in den Gebieten Guggach und Zürich-West/Sihlquai erweitert werden. Für den schrittweisen Ausbau des Fernwärmenetzes soll ein Rahmenkredit von 330 Millionen Franken zur Verfügung stehen.

Minderheitsstandpunkt

Die SVP-Fraktion lehnt die Vorlage ab. Sie kritisiert die Kostenexplosion (nach 230 Millionen Franken zusätzliche 330 Millionen Franken), unsichere Wirtschaftlichkeit (ungewisser Anschlussgrad der Fernwärme), die hohen Risiken und den unberechenbaren Nutzen für die Umwelt.

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 102:17 Stimmen zu.



Vorlage 4 im Überblick

Ersatzneubau Wohnsiedlung Hardau I

Objektkredit von 70,714 Millionen Franken

Vorlage 4 im Detail

Die Vorlage	60
Minderheitsstandpunkt	68
Antrag und Abstimmungsfrage	70

Ausgangslage

Die von 1962 bis 1964 erbaute Wohnsiedlung Hardau I ist in die Jahre gekommen. Sie umfasst drei viergeschossige Wohnblöcke. Die insgesamt 80 überwiegend Kleinwohnungen weisen einen bescheidenen Ausbaustandard und starke Abnutzungserscheinungen auf. Die kleinsten Wohnungen und die Erschliessung sind nicht hindernisfrei. Gebäudetechnik, Tiefgarage, Wärme- und Schalldämmung genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Wohnqualität leidet unter der Lärmbelastung entlang der verkehrsreichen Hardstrasse. Das Verhältnis von Kosten und Nutzen spricht gegen eine Instandsetzung.

Die Vorlage

Ein Ersatzneubau soll den heutigen Ansprüchen an Wohnungsgrösse und -mix, Hindernisfreiheit, Energieeffizienz und Lärmschutz Rechnung tragen und die grossen Ausnutzungsreserven des Areals ausschöpfen. Vorgesehen sind ein sieben- und ein sechsgeschossiges Gebäude. Der Neubau umfasst 122 preisgünstige Wohnungen, rund zwei Drittel davon Grosswohnungen mit vier oder mehr Zimmern. Heute leben rund 150 Personen in der Siedlung, werden künftig rund 400 erwartet. Geplant sind ausserdem acht zumietbare Zimmer, drei Ateliers, drei Musikübungsräume, ein Gemeinschaftsraum, ein Kindergarten mit Betreuung sowie Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Letztere werden unter anderem für das neue Personenmeldeamt West und für einen Raum der Offenen Jugendarbeit Zürich genutzt. Autoarm und energieeffizient nach Minergie-P- und Minergie-P-ECO-Standard konzipiert, entspricht die Siedlung den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Auf den Dächern produzieren Photovoltaik-Anlagen Strom für die Bewohnenden. Für den Ersatzneubau ist ein Objektkredit von 70,714 Millionen Franken notwendig. Der Rückbau der alten Siedlung soll ab dem 2. Quartal 2022 beginnen, der Neubau im 4. Quartal 2024 bezugsbereit sein.

Minderheitsstandpunkt

Die SVP-Fraktion lehnt die Vorlage ab. Sie fordert eine zweckmässige und kosteneffiziente Renovation statt eines Ersatzneubaus. Die SVP-Fraktion kritisiert die Einschränkung der Wahlfreiheit beim Stromkonsum und den Abbau von Parkplätzen.

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 98:17 Stimmen zu.



Vorlage 1 im Detail

Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen

Weitere Informationen
zur Vorlage:



stadt-zuerich.ch/vorlage-siedlungsrichtplan

Die Vorlage

Ausgangslage

Zürich wächst

Zürich bietet Vielfalt und hohe Lebensqualität. Entsprechend ist die Bevölkerung in den letzten Jahren gewachsen. Waren es im Jahr 2000 noch 360 000 Einwohnerinnen und Einwohner, sind es 2021 rund 435 000. Gemäss Berechnungen aufgrund der heute vorliegenden Daten könnten es bis 2040 80 000 mehr sein. Auch die Zahl der Arbeitsplätze könnte zunehmen. Der Stadt bietet sich mit dem Richtplan die Chance, die künftigen Anforderungen für eine qualitätsvolle räumliche Stadtentwicklung zu nutzen. Mit dem Wachstum der Wohn- und Arbeitsbevölkerung steigen Ansprüche und Druck auf das begrenzte Gut «Fläche». Zumal Wald, Landwirtschafts-, Freihalte- und Erholungsgebiete erhalten bleiben sollen und die laufende Umnutzung ehemaliger Industrieareale bereits weitgehend abgeschlossen ist. Daher soll nun der Bestand innerhalb der bestehenden Quartiere weiter verdichtet werden. Um dafür die richtigen Weichen zu stellen, braucht es ein kommunales Planungsinstrument.

Zusammenspiel von Bund, Kanton und Stadt

Das 2013 revidierte Raumplanungsgesetz des Bundes verankert die Förderung einer kompakten Siedlungsentwicklung nach innen und die verstärkte Entwicklung in den bestehenden Zentren gesetzlich. Die Kantone erhielten den Auftrag, in ihren Richtplänen festzulegen, wie eine solche Verdichtung erfolgen soll.

Der kantonale Richtplan bezeichnet die Stadt Zürich, das Limmattal, das Glattal und Winterthur als Schwerpunkte für Innenentwicklung und Bevölkerungswachstum. Im regionalen Richtplan Stadt Zürich des Kantons sind hinsichtlich Nutzungsdichten und Zentren Schwerpunkte im Norden und Westen der Stadt vorgesehen. Zudem hält der regionale Richtplan fest, dass die Verdichtungsstrategien mit der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung umgesetzt werden sollen.

Fortsetzung Ausgangslage auf Seite 20

Ebenen und Instrumente der Richtplanung

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Diese soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern. Der kantonale und der regionale Richtplan gliedern sich nach den Sachbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung und Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen. Der kommunale Richtplan kann sich auf einzelne Teilrichtpläne beschränken. Einzig der Erlass eines Verkehrsplans mit den

kommunalen Strassen für die Erschliessung und mit den Wegen von kommunaler Bedeutung ist zwingend. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und des regionalen Richtplans gebunden. Er ergänzt und verfeinert diese. Für die Erarbeitung dienen verschiedene Grundlagen wie Strategien, Leitfäden und Konzepte. Der kommunale Richtplan wird vom Gemeinderat festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die Baudirektion.

Gesetze, Vorgaben, Strategien

Raumplanungsgesetz, Raumkonzept Schweiz des Bundes
Verfassung des Kantons Zürich, Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich, Strassengesetz des Kantons Zürich, Gemeindeordnung, Räumliche Entwicklungsstrategie, Strategien Stadtverkehr 2025 und Stadträume u. a.

Kantonaler Richtplan

Regionaler Richtplan

Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen

Revision Kommunaler Richtplan Verkehr

Richtplanung
(behördenverbindlich)

Nutzungsplanung
(eigentümergebunden)

Teilrevision Bau- und Zonenordnung

Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungsplanung)

Parkplatzverordnung, Baulinien

Was heisst behördenverbindlich?

Die Ziele und Festlegungen des kommunalen Richtplans sind für die Behörden verbindlich. Die Massnahmen sind durch die Behörden direkt oder als Vorgaben für die nächste Planungsstufe um-

zusetzen. Für die nachfolgende Umsetzung muss der Richtplan den zuständigen Behörden den nötigen Ermessensspielraum zur Erfüllung ihrer Aufgaben geben. Der Richtplan entfaltet keine Rechtswirkung für Private.

Die Bestandteile des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen besteht aus Richtplankarten und einem Bericht (Richtplantext).

verträgliche räumliche Entwicklung, Abstimmung mit der Verkehrsplanung, Abstimmung mit der Planung Versorgung, Entsorgung
– Öffentliche Bauten und Anlagen: Schulanlagen Volksschule, Sportanlagen, Sicherheitsbauten, Werkbauten

Folgende Festlegungen sind in den Richtplankarten eingetragen:

- Gebiete mit Potenzial für zusätzliche bauliche Verdichtung
- Quartierzentren
- Flächen für öffentlich nutzbare Freiräume
- Ökologische Vernetzungskorridore
- Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen

Ein weiterer Bericht nimmt Stellung zu den nicht berücksichtigten bzw. teilweise berücksichtigten Einwendungen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen eingegangen sind. Des Weiteren dokumentiert er wesentliche berücksichtigte Einwendungen.

Der Bericht enthält Erläuterungen, Ziele, Karten, Massnahmen und Verweise auf wichtige Grundlagen. Er gliedert sich in folgende thematische Kapitel:

- Siedlung und Landschaft: Siedlungsentwicklung, Quartierzentren und Stadtachsen, Freiraumentwicklung, Entwicklung Stadtnatur, umweltverträgliche räumliche Entwicklung, sozial-

Die Richtplankarten, der Richtplantext und der Einwendungsbericht können auf der Website der Stadt aufgerufen werden.



stadt-zuerich.ch/kommunaler-richtplan

Der nun vorliegende kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen ergänzt und präzisiert die beiden übergeordneten Richtpläne. Der Entwurf des Stadtrats wurde vom Gemeinderat nach eingehender Beratung stellenweise angepasst und schliesslich festgesetzt. Damit die Stimmberechtigten über das wichtige Planwerk entscheiden können, haben 116 Mitglieder des Gemeinderats das Parlamentsreferendum ergriffen. Mit dieser Vorlage wird der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen deshalb zur Abstimmung gebracht.

Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen

Planungsinstrument für die Stadtentwicklung

Der vorliegende kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen definiert die Rahmenbedingungen für eine qualitative und quantitative Stadtentwicklung mit Zeithorizont bis 2040. Er beruht auf einem formellen Mitwirkungsverfahren und ist abgestimmt mit dem gleichzeitig revidierten kommunalen Richtplan Verkehr (siehe Vorlage 2) sowie weiteren Sachplanungen. Seine Schwerpunkte sind Siedlung und öffentlich nutzbarer Freiraum sowie öffentliche Bauten (Schul- und Sportanlagen sowie Sicherheits- und Werkbauten). Dazu kommen die Themen Stadtnatur, umweltverträgliche Entwicklung (Stadtklima, Lärm- und Klimaschutz, Störfallvorsorge), Sozialverträglichkeit und preisgünstiger Wohnraum sowie Abstimmung mit der Verkehrsplanung und der Energieversorgung.

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen macht Vorgaben im Sinne behördenverbindlicher Aufträge für die nachfolgenden Planungsebenen wie etwa die Bau- und Zonenordnung (BZO). Er selbst enthält keine Angaben für einzelne Parzellen und entfaltet keine Rechtswirkung für Private.

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen ist als rollende Planung zu verstehen, in die neue Entwicklungen und Projekte aufgenommen werden können. Im Richtplantext ist festgehalten, dass er mindestens alle vier Jahre einer Teilrevision unterzogen werden soll.

Siedlungsentwicklung (Bericht Seiten 23–46)

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen schafft die Voraussetzungen, um durch bauliche Verdichtung zusätzlich Raum für weitere Einwohnerinnen und Einwohner und für Arbeitsplätze zu gewinnen. Er hält dabei städtebauliche Qualitäten hoch. Die BZO weist heute theoretische Reserven für Wohnraum für rund 260 000 Personen aus. Mit dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen werden 10 bis 15 Prozent zusätzliche Reserven geschaffen. Ob die Reserven genutzt werden, hängt von der weiteren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung ab.

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen bezeichnet Gebiete, die sich aufgrund ihrer gebietspezifischen Gegebenheiten für die zusätzliche bauliche Verdichtung besonders eignen: Vor allem der Westen der Stadt in Richtung Limmat mit Teilen der Gebiete Zürich-West, Altstetten, Albisrieden und Sihlfeld sowie der Norden mit Gebieten um Oerlikon, Seebach, Schwamendingen und Affoltern. Kriterien sind eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, das Potenzial für bauliche Erneuerungen und Möglichkeiten für öffentlich nutzbare Freiräume und Schulen. Wo der regionale Richtplan grob zwischen kompaktem und durchgrünem Stadtkörper unterscheidet, nimmt der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen eine feinere Unterteilung der Stadtstruktur vor. Wo die bauliche Verdichtung zu einer ungünstigen Verteilung von Gebäuden und den dazugehörigen Freiräumen führen würde, ist künftig eine Anordnung der Bauten vorgesehen, die trotz Dichte ein gutes Gleichgewicht von Bebauung und Freiräumen ermöglicht.

Quartierzentren und Stadtachsen (Bericht Seiten 47–65)

Mit der Zunahme der Bevölkerung und der baulichen Verdichtung wächst die Bedeutung von Identität stiftenden, lebendigen Quartierzentren mit publikumsorientierten Erdgeschoss, öffentlichen Räumen und Plätzen. Sie sind auf vielfältige Funktionen wie Versorgung, Zusammenleben, Arbeit, Begegnung, Aufenthalt, Erholung und gute Erreichbarkeit ausgerichtet. Dadurch tragen sie zu einer «Stadt der kurzen Wege» bei. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen konkretisiert und ergänzt die Einträge für Quartierzentren des regionalen Richtplans. Die insgesamt 49 grösseren und kleineren Quartierzentren sind durch Stadtachsen, als attraktive Strassenräume gestaltet, miteinander verbunden.

Freiraumentwicklung (Bericht Seiten 66–90)

Vor dem Hintergrund der baulichen Verdichtung spielen Freiräume für Begegnung, Erholung, Spiel und Sport eine wichtige Rolle. Abhängig vom Charakter der Stadtteile und ihrer Parkanlagen, Plätze oder privaten Freiflächen sind neue Freiräume zu schaffen und die Qualität und Erreichbarkeit bestehender Freiräume zu verbessern. Es soll zusammen mit den Eigentümerschaften geprüft werden, ob und wie sich private Freiräume wie Innenhöfe oder Dachlandschaften einbinden liessen. Dies soll über die seit Jahren erprobten und freiwilligen Kooperationen zwischen Stadt und Privaten erfolgen. Die Freiräume für die Erholung dienen gleichzeitig auch der Stadtnatur und dem klimatischen Ausgleich. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen reserviert insgesamt 44 Hektar für die Schaffung neuer öffentlicher Freiräume.

Stadtnatur (Bericht Seiten 91–101)

Auch die Stadtnatur mit ihrer Vielfalt an Pflanzen und Tieren ist auf Freiräume angewiesen. Das Netzwerk der ökologisch wertvollen Lebensräume aus Wiesen, Bachläufen, Flussräumen, Hecken, Bäumen, Wäldern und Gleisläufen soll erhalten, ergänzt und aufgewertet werden. Dabei setzt der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen auf Naturschutzgebiete, ökologische Vernetzungskorridore, Trittsteinbiotope, landwirtschaftliche Biodiversitätsförderflächen, den Baumbestand und die Dach- und Vertikalbegrünung.

Umweltverträgliche Entwicklung (Bericht Seiten 102–112)

Die Steuerung der baulichen Verdichtung soll auch dem Umwelt- und Klimaschutz Rechnung tragen und die Potenziale für eine bessere Umweltqualität bezüglich Lärm, Luft und Hitze ausschöpfen. Wichtige Grundlagen zur Hitzeminderung und Klimaanpassung bilden die Fachplanung Hitzeminderung sowie ein integrales Regenwassermanagement für die Versickerung und Verdunstung von Regenwasser. Einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima leisten ferner die Grünräume, der Wald, die Gewässer sowie ein angemessener Bestand an Grossbäumen und unversiegelten Flächen. Beiträge zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Lärm- und Luftsituation werden zudem über Massnahmen zu anderen Themen angestrebt, zum Beispiel durch die Abstimmung mit der Verkehrs- und Energieplanung. Zentral sind unter anderem eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung, die Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Bebauung und Erschliessung, die Verbesserung der akustischen Qualität im Aussenraum und die Schaffung von ruhigen Bereichen in Freiräumen mit Erholungsfunktion. Dies soll künftig auf den entsprechenden Planungsebenen berücksichtigt werden.

Sozialverträgliche räumliche Entwicklung (Bericht Seiten 113–118)

Zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner führen zu einer Belebung von Gebieten und zu einer grösseren Nachfrage nach lokalen Angeboten. Dies begünstigt eine höhere Nutzungsvielfalt vor allem in den Erdgeschoss, beispielsweise mit Gewerbe- und Verkaufsflächen, sowie die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im öffentlichen Raum. Mit der baulichen Verdichtung und der Zunahme der Bevölkerung verändern sich das soziale Gefüge und das Zusammenleben in den Stadtgebieten. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen hält fest, dass die soziale Durchmischung erhalten und gestärkt und die Versorgung der Gesamtbevölkerung mit sozialen Angeboten gewährleistet werden. Dabei kommt dem preisgünstigen und gemeinnützigen Wohnraum eine zentrale Rolle zu. Der Richtplan sieht vor, dass Veränderungen, die aufgrund der Innenentwicklung stattfinden, durch die Stadt regelmässig beobachtet werden. In diesem Zusammenhang ist zudem die Beobachtung der Anzahl an Zweitwohnungen relevant, da diese zusätzlichen Druck auf den knappen Wohnraum ausüben kann.

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sieht verschiedene Massnahmen zum Umgang mit baulichen Veränderungen vor und macht Vorgaben zu sozialen Angeboten für die Gesamtbevölkerung und in städtischen Wohnsiedlungen.

Abstimmung mit der Verkehrsplanung (Bericht Seiten 119–121)

Ein effizienter und ausgebauter öffentlicher Verkehr sowie funktional gestaltete Stadt- und Strassenräume für den Fuss- und den Veloverkehr sind zentral für die verdichteten Stadtteile und Quartierzentren. Mit den entsprechenden Rahmenbedingungen sorgen publikumsorientierte Nutzungen wie Detailhandel, quartierbezogene Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen für kurze Wege. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen stimmt sich hierbei mit dem kommunalen Richtplan Verkehr ab (siehe Vorlage 2).

Abstimmung mit der Planung Versorgung, Entsorgung (Bericht Seiten 122–125)

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen legt Gebiete mit zusätzlicher baulicher Verdichtung möglichst dort fest, wo ein ausreichendes Angebot für die Versorgung mit Abwärme und erneuerbaren Energien besteht oder zusätzliches Potenzial geschaffen werden kann. Als Grundlage dient die städtische Energieplanung. Das Bevölkerungswachstum wird voraussichtlich zu mehr Stromverbrauch führen. Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen macht Vorgaben für die lokale Versorgung mit erneuerbaren Energien sowie für die nächste Planungsstufe zur Förderung der Solarstrom-Produktion im Rahmen öffentlicher und privater Projekte.

Öffentliche Bauten und Anlagen (Bericht Seiten 126–160)

Mit zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern steigt die Nachfrage nach öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Sportanlagen, Sicherheits- und Werkbauten. Für diese gilt es, zusätzliche Flächen zu sichern.

Bis ins Jahr 2040 wird von einem zusätzlichen Bedarf an Schulraum für 350 bis 420 Klassen gegenüber 2015 ausgegangen. Dafür sollen bestehende Anlagen ausgebaut und neue erstellt werden. Deshalb werden für Schulräume 15 Hektar zusätzliche Flächen reserviert, für Sportanlagen 14 Hektar. Darüber hinaus wird im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen darauf verwiesen, dass für den Sport ein Bedarf für weitere 25 Hektar Fläche besteht, wobei diese nicht zwingend vollständig auf Stadtgebiet liegen muss.

Mitwirkungsverfahren

Die Bevölkerung soll die künftige Stadtentwicklung mitbestimmen. Während der öffentlichen Auflage vom 24. September bis 29. November 2018 konnten sich Interessierte zum Entwurf des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen äussern. Dabei sind 595 Anträge von rund 130 Privatpersonen, Parteien, Verbänden, Eigentümerschaften, Wohn- und Baugenossenschaften, Interessengemeinschaften, Quartiervereinen, Nachbargemeinden, institutionellen Anlegern und Planungsregionen eingegangen. Diese Einwendungen wurden in einer Beilage zum kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen behandelt. Der Einwendungsbericht mit Beantwortung sämtlicher Anträge ist auf der Website der Stadt einsehbar: stadt-zuerich.ch/kommunaler-richtplan

Verschiedene Anträge und Anregungen aus dem Mitwirkungsprozess haben Eingang in den bereinigten Entwurf des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen gefunden, zum Beispiel die Konkretisierung des Themas Gartenstadt, zusätzliche Einträge für kommunale Quartierzentren, die Abstimmung der ökologischen Vernetzungskorridore mit dem regionalen Richtplan und deren Darstellung in der Richtplankarte sowie Ergänzungen zu den Themen Versiegelung, Stadtklima und zum Zweitwohnungsbau.

Stimmen die Stimmberechtigten dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen zu, muss dieser anschliessend der kantonalen Baudirektion zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet werden.

Minderheitsstandpunkt der Parlamentsgruppe EVP

**Nein zu einer masslosen und grün verschleierten Verdichtung.
Beton bleibt Beton, auch wenn er grün gestrichen wird.**

Die Bau- und Zonenordnung 2016 hat in Zürich einen starken Verdichtungsschub in Gang gesetzt. Und nun wollen der Stadtrat und die Mehrheit des Gemeinderats unsere Stadt mit dem neuen kommunalen Richtplan über die BZO 2016 hinaus noch mehr verdichten. Das bedeutet: Sehr viel mehr Beton, sehr viel weniger Grün!

Daran ändern auch die zahlreichen «grünen» Änderungen durch den Gemeinderat nichts. Sie sind über weite Strecken utopisch und haben schädliche Nebenwirkungen. Ohne massive Eingriffe ins Privateigentum und ohne eine ebenso massive Reduktion der Kapazitäten für den motorisierten Privatverkehr lässt sich das grüne Idyll, von dem im Richtplan geträumt wird, nicht verwirklichen. Die Konsequenz wird sein: Die Verdichtung kommt, das Grün bleibt auf der Strecke. Die mit dem Richtplan verbundene Zerstörung von Lebensqualität in Zürich wird mit einem grünen Farbanstrich bedeckt und mit grünen Luftschlössern verziert. Die bereits heute massive Zerstörung von Grünflächen wird mit der zusätzlichen Verdichtung beschleunigt.

Wir sagen deshalb Nein zu diesem Richtplan. Er kann nicht halten, was er verspricht und stellt letztlich eine Täuschung der Bevölkerung dar.

Minderheitsstandpunkt der FDP-Fraktion

**Richtplan SLöBA ist ein Rückschritt für Zürich:
Nein zum extremen Monsterplan mit Konsequenzen für uns alle**

Der kommunale Richtplan SLöBA beschränkt unser Zusammenleben auf das Quartier. Er öffnet Gärten, Innenhöfe und Terrassen für alle. Er zerstört das urbane Zürich. Wenn Sie das nicht wollen, lehnen Sie den SLöBA sowie den Verkehrsrichtplan ab. Nur so wird der Weg frei zu besseren Alternativen.

Zürich brauchte noch nie einen «kommunalen Richtplan». Die Stadt hat auch ohne solchen eine gute Lebensqualität. Die erfolgreiche Entwicklung von Zürich hängt auch in Zukunft nicht von einem Monsterplan ab, der mehrere hundert Seiten dick ist. Doch unter seinen negativen Konsequenzen leiden wir alle.

**Keine Einschränkung unseres Lebens
nur auf ein Quartier**

Mit dem SLöBA soll unser Leben neu auf einen Radius von wenigen Minuten um das eigene Zuhause fokussiert werden. Dafür gibt es über 40 künstlich eingeplante «Quartierzentren». Im Alltag soll man gar kein Bedürfnis haben, das eigene Quartier zu verlassen. Natürlich mit neuen staatlichen Vorgaben und Einschränkungen. Wie wenn sich Zürcherinnen und Zürcher so dirigieren liessen.

In der Folge wird mit dem SLöBA das urbane Zentrum Zürichs abgewertet. Wir verlieren Diversität, Innovationskraft und kreative Dichte, welche die hohe Lebensqualität der Stadt prägen. Und die sich nicht durch staatliche Quartierzentren ersetzen lassen.

**Keine Öffnung von Gärten, Innenhöfen
und Dachterrassen für alle**

Damit nicht genug. Der extreme Siedlungsrichtplan greift tief in unsere Privatsphäre ein. Gärten, Innenhöfe und Dachterrassen sollen für alle geöffnet werden müssen. Dies auf Kosten der privaten Rückzugsräume, welche für Mieterinnen und Mieter sowie für Eigentümerinnen und Eigentümer gleichermassen wertvoll sind.

Als Begründung liess ein früherer Parteipräsident der SP verlauten: Es ginge darum, Eigentum zu «entwerten». Also Eigentum weniger wertvoll zu machen. Die Zürcher Linke kann sich mit der Auszeichnung brüsten, die vielleicht einzige Regierung der Welt zu sein, die ihre Bevölkerung mutwillig und rücksichtslos ärmer machen will.

Alternative ist möglich: Ein Nein macht den Weg frei

Bei dieser Abstimmung geht es um eine Grundsatzfrage. Es ist an der Zeit, dass wir uns gegen immer mehr Bevormundung, gegen Vorschriften und die Angriffe auf unsere Privatsphäre zur Wehr setzen. Bevor der SLöBA unseren Alltag über den Haufen wirft.

Die FDP zeigt, dass Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Entwicklung und Chancenreichtum auch ohne Richtplan erreicht werden können. Nur ein Nein zum SLöBA und zum Verkehrsrichtplan machen den Weg frei für eine bessere Alternative für Zürich.

Aus diesen Gründen sagt die FDP Nein zum SLöBA:

- Zürich braucht keinen Monsterrichtplan.
- Wir wollen keinen SLöBA, der unser Zusammenleben verplant und dirigiert.
- Wir wollen keinen SLöBA, der unsere Privatsphäre mit Füßen tritt.
- Wir wollen eine bessere Alternative. Deshalb sagen wir Nein zu beiden Richtplänen.

Minderheitsstandpunkt der SVP-Fraktion

Ein kommunaler Siedlungsrichtplan ist weder nötig noch sinnvoll. Die Vorgaben des kantonalen und des regionalen Richtplans sowie die Bau- und Zonenordnung (BZO) reichen aus und lassen Spielraum für Verdichtung und Weiterentwicklung. Der regionale Richtplan ist im Juni 2017 festgesetzt worden und somit aktuell.

Der revidierte kantonale Richtplan sieht die Stadt Zürich als Schwerpunkt für die Innenentwicklung – das heisst Verdichtung – vor. Dies ist mit Blick auf die ungebremste Zuwanderung und das starke Bevölkerungswachstum mit grossen Herausforderungen verbunden. Doch statt diesen Herausforderungen zu begegnen und Lösungen zu erarbeiten, flüchten die Linken und Grünen vor der Realität.

Rückwärtsgewandter SLöBA missachtet Grundrechte

Die SVP setzt sich für eine moderne, offene und attraktive Stadt als Wirtschaftsplatz und Wohnort ein. Der extreme SLöBA ist mit diesen Zielsetzungen unvereinbar und das Wohnen, die Arbeit und die Bewegung werden bis ins kleinste Detail geregelt. Der Staat gibt vor und die Bevölkerung hat das Nachsehen. Unsere schöne und vielfältige Stadt Zürich soll auf den Kopf gestellt und die bisherigen Strukturen sollen zerstört werden. Sogar die von der Verfassung garantierten Grundrechte sind nicht tabu. Die individuelle Mobilitätspräferenz und die freie Wahl des Verkehrsmittels gelten nicht mehr. Eigentum bleibt nicht mehr Eigentum. Private Grundeigentümer sollen ihre Gärten, Innenhöfe, Dachterrassen und privaten Spielplätze öffentlich zugänglich machen. Für den Unterhalt sollen sie jedoch selber aufkommen. Private Vorgärten sollen für die Fünf-Minuten-Stadt zugänglich gemacht werden. Private werden gezwungen, Trittsteinbiotope zu erstellen. Und das sind nur wenige Beispiele, die im Richtplantext geplant und ausgeführt werden sollen. Der vorliegende extreme Richtplan strotzt nur so von solchen absurden Ideen.

Praxisuntauglich

Ohne das angestrebte Mitwirken der privaten Grundeigentümer bleibt der extreme Richtplan aber ein Papiertiger. Er ist schlicht nicht umsetzbar. Die Illusion, dass man Haus- und Grundeigentümer enteignen könnte, gegen deren Willen, wird spätestens bei den zuständigen Gerichten enden. Wollen wir aufgrund solch sozialistischer und kommunistischer ideologischer Fantastereien eine riesige Prozesslawine

in der Stadt Zürich lostreten und die Rechts- und Planungssicherheit in Frage stellen? Wollen wir die Stadt als Arbeits- und Wohnort unattraktiver machen? Wollen wir eine Stadt wie zu DDR-Zeiten oder wie während des Lockdowns bzw. Shutdowns, eine leere und unattraktive Stadt? Auch die Stadt Zürich muss sich an die gültige Rechtsordnung halten. Die Eigentumsgarantie ist Verfassungsrecht – und dies gilt auch in Zürich.

Keine Abschottung gegen aussen, deshalb Nein

Die SVP will kein mittelalterliches Zürich, das sich gegen aussen abschottet. Die SVP will eine moderne, offene und lebendige Stadt, die als Arbeits- und Wohnort attraktiv ist. Deshalb sagen wir klar Nein zu diesen linken und grünen Fantastereien.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

1. Die Vorlage kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen, alle datiert vom 9. September 2019 mit Änderungen nach Gemeinderatsbeschluss vom 10. April 2021 festgesetzt:
 - Richtplantext
 - Richtplankarte im Massstab 1:15000
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang (datiert 9. September 2019) wird Kenntnis genommen.

Abstimmungsfrage

**Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?**

**Kommunaler Richtplan
Siedlung, Landschaft,
öffentliche Bauten und
Anlagen der Stadt Zürich,
Festsetzung**

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 77:40 Stimmen zu.

Vorlage 2 im Detail

Kommunaler Richtplan Verkehr

Weitere Informationen
zur Vorlage:



stadt-zuerich.ch/vorlage-verkehrsrictplan

Die Vorlage

Ausgangslage

Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung

Zürich ist ein beliebter Wohn- und Arbeitsort. Entsprechend wächst die Bevölkerung. Waren es im Jahr 2000 noch 360 000 Einwohnerinnen und Einwohner, sind es 2021 rund 435 000. 2040 sollen es in Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben nochmals rund 80 000 mehr sein. Es entspricht dem Auftrag des Bundes, dass die erwartete Bevölkerungszunahme in der Schweiz in den städtischen Gebieten stattfinden soll. Damit werden die Mobilitätsbedürfnisse in den Städten zunehmen, so auch in Zürich.

Die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem sind eng verknüpft. Die Siedlungsentwicklung soll sich an der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur orientieren, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Umgekehrt sind Verkehrsangebote auf die aktuellen und künftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten. Ausserdem trägt die Verdichtung in Nutzungsdurchmischten Quartieren mit lokalen Zentren und einer dezentralen Versorgung zur «Stadt der kurzen Wege» und somit zur Vermeidung von Verkehr bei. Ein effizienter, stadt-, umwelt- und klimaverträglicher Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr steht im Vordergrund. Dabei werden auch neue, ökologisch nachhaltige Formen der Mobilität einbezogen. Dafür müssen rechtzeitig die erforderlichen Infrastrukturen und Kapazitäten bereitgestellt werden. Die unterschiedlichen Ansprüche ans Verkehrsnetz sind in Einklang zu bringen mit einer städtebaulich hochwertigen Gestaltung und dem Schutz der Bevölkerung vor einer übermässigen Belastung durch Lärm, Hitze und Luftschadstoffe. Dafür braucht es den Richtplan Verkehr als Planungsinstrument.

Zusammenspiel von Bund, Kanton und Stadt

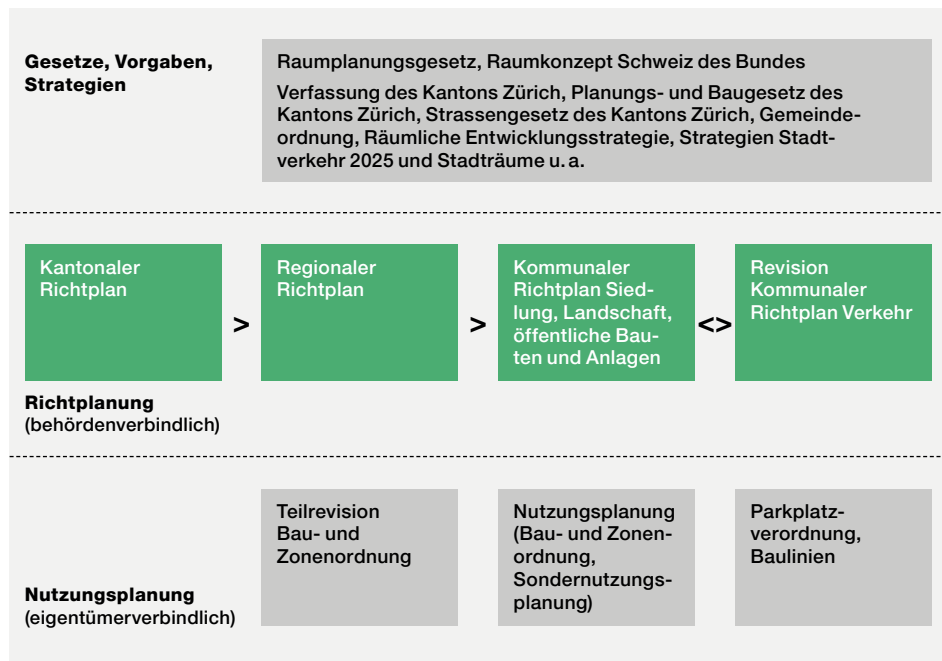
Richtpläne sind auf 15 bis 20 Jahre ausgelegt. Gemäss dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz sollen sie alle zehn Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden. Revisionen der übergeordneten Richtpläne ziehen Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe nach sich. Der kantonale Richtplan wurde bereits gesamtrevidiert. Darauf beruhend erfolgte die Revision des regionalen Richtplans. Entsprechend musste nun der Richtplan Verkehr der Stadt Zürich revidiert werden, der Ende der 1990er-Jahre erarbeitet und 2004 festgesetzt worden war.

Fortsetzung Ausgangslage auf Seite 38

Ebenen und Instrumente der Richtplanung

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Diese soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern. Der kantonale und der regionale Richtplan gliedern sich nach den Sachbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung und Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen. Der kommunale Richtplan kann sich auf einzelne Teilrichtpläne beschränken. Einzig der Erlass eines Verkehrsplans mit den

kommunalen Strassen für die Erschliessung und mit den Wegen von kommunaler Bedeutung ist zwingend. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und des regionalen Richtplans gebunden. Er ergänzt und verfeinert diese. Für die Erarbeitung dienen verschiedene Grundlagen wie Strategien, Leitfäden und Konzepte. Der kommunale Richtplan wird vom Gemeinderat festgesetzt und bedarf der Genehmigung durch die Baudirektion.



Was heisst behördenverbindlich?

Die Ziele und Festlegungen des kommunalen Richtplans sind für die Behörden verbindlich. Die Massnahmen sind durch die Behörden direkt oder als Vorgaben für die nächste Planungsstufe

umzusetzen. Für die nachfolgende Umsetzung muss der Richtplan den Behörden den nötigen Ermessensspielraum zur Erfüllung ihrer Aufgaben geben. Der Richtplan entfaltet keine Rechtswirkung für Private.

Die Bestandteile des kommunalen Richtplans Verkehr

Der kommunale Richtplan Verkehr besteht aus Richtplankarten und einem Bericht (Richtplantext).

Folgende Festlegungen sind in den Richtplankarten eingetragen:

- Sammelstrassennetz, Parkierungsanlagen
- Quartierbuslinien, Ersatzstandort Reisebusverkehr, Einzeleintrag Güterverkehr
- Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität, Fussgängerbereiche
- Kommunale Velorouten

- Parkierung im öffentlichen Interesse
- Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Wirtschafts- und Güterverkehr

Ein zusätzlicher Bericht weist die gegen den Entwurf eingegangenen Einwendungen aus und setzt sich damit auseinander.

Die Richtplankarten, der Richtplantext und der Einwendungsbericht können auf der Website der Stadt aufgerufen werden.



stadt-zuerich.ch/krpverkehr

Der Bericht enthält Erläuterungen, Ziele, Karten, Massnahmen und Verweise auf wichtige Grundlagen. Er gliedert sich in folgende thematische Kapitel:

- Gesamtstrategie Verkehr
- Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der nun vorliegende, gesamtrevidierte Richtplan Verkehr der Stadt Zürich ergänzt und präzisiert die beiden übergeordneten Richtpläne. Der Entwurf des Stadtrats wurde vom Gemeinderat nach eingehender Beratung stellenweise angepasst und festgesetzt. Damit die Stimmberechtigten über das wichtige Planwerk entscheiden können, haben 115 Mitglieder des Gemeinderats das Parlamentsreferendum ergriffen. Mit dieser Vorlage wird der kommunale Richtplan Verkehr deshalb zur Abstimmung gebracht.

Revidierter kommunaler Richtplan Verkehr

Planungsinstrument für die Verkehrsentwicklung

Im kantonalen und im regionalen Richtplan sind die Festlegungen zum übergeordneten Strassen-, Velo- und ÖV-Netz enthalten. Der kommunale Richtplan Verkehr seinerseits hat den Zweck, die Strassen und Parkierungsanlagen von kommunaler Bedeutung, Quartierbusstrecken, Anlagen für den Reisebusverkehr sowie die kommunalen Velo- und Fussverbindungen aufeinander abzustimmen und festzusetzen. Er ist abgestimmt mit dem gleichzeitig erarbeiteten kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (siehe Vorlage 1). Er schafft zusammen mit den übergeordneten Richtplänen die planerischen Voraussetzungen für die Festsetzung von Baulinien. Damit können frühzeitig Flächen für künftige Bauten des Verkehrs gesichert werden.

Der kommunale Richtplan Verkehr macht Vorgaben im Sinne behördenverbindlicher Aufträge für die nachfolgenden Planungsebenen wie etwa die Parkplatzverordnung oder Strassenbauprojekte. Er entfaltet keine Rechtswirkung für Private. Die Eintragungen enthalten keine Angaben für einzelne Parzellen, was den nachgelagerten Planungen einen gewissen Anordnungsspielraum gibt.

Gesamtstrategie Verkehr (Bericht Seiten 13–17)

Die Ziele der kommunalen Gesamtstrategie für den Verkehr decken sich mit denjenigen der regionalen Richtplanung. In den kommunalen Richtplan Verkehr sind auch bestehende städtische Strategien und Konzepte wie zum Beispiel das Alleekonzept, der Masterplan Energie oder die Fachplanung Hitzeminderung eingeflossen. Kommunale Ergänzungen finden sich in einem System von Stadtachsen. Diese Achsen verbinden die Quartierzentren, die im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen festgehalten sind (siehe Vorlage 1). Dabei erhält auch das Zusammenspiel der Gestaltung öffentlicher und privater Räume grosse Bedeutung (Gestaltung von Fassade zu Fassade). Im Strassenraum wird zudem ein angenehmeres Lokalklima angestrebt.

Dies gilt insbesondere in Gebieten mit hoher Wärmebelastung, hoher Bevölkerungsdichte oder sensiblen Nutzungen wie Spitälern, Alters- und Pflegezentren sowie Kindergärten. Zu prüfen sind gemäss kommunalem Richtplan Verkehr die Beschattung und Entsiegelung von Flächen. Die städtische Mobilität ist schliesslich auch auf das Klimaschutzziel auszurichten, wonach gemäss Richtplantext die Treibhausgase bis 2030 auf Netto-Null gesenkt werden sollen. Die definitive Verankerung des Ziels für die Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen auf dem Stadtgebiet in der übergeordneten Gemeindeordnung steht noch aus (Antrag Stadtrat: Jahr 2040).

Strassennetz (motorisierter Individualverkehr; Bericht Seiten 18–22)

Das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist weitgehend in den übergeordneten Richtplänen festgelegt. Kommunal wird es ergänzt durch die sogenannten Sammelstrassen, die den Verkehr in den Quartieren sammeln und zu überkommunalen Hauptverkehrs- oder regionalen Verbindungsstrassen führen. Die kommunalen Strassen (Sammel- und Erschliessungsstrassen) werden in erster Linie auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Aufenthaltsmöglichkeiten ausgelegt. Quartierfremder Motorfahrzeug-Verkehr soll von den kommunalen Strassen ferngehalten werden. Auf kommunalen Strassen legt der kommunale Richtplan Verkehr grundsätzlich Tempo 30 fest. Er strebt auch auf überkommunalen Strassen Tempo 30 und lärmarme Beläge an. Der kommunale Richtplan Verkehr fördert zudem geeignete Rahmenbedingungen für innovative Mobilitätsformen, die individuell und umweltfreundlich sind.

Parkierung (Bericht Seiten 23–30)

Die Ziele in Bezug auf die öffentlich zugängliche Parkierung wurden aktualisiert und an die heutigen Rahmenbedingungen angepasst. Um zusätzlichen Raum für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie hitzemindernde Massnahmen zu schaffen, sollen die Strassenparkplätze gesamthaft reduziert werden. Dafür hat der Gemeinderat den «Historischen Parkplatzkompromiss» von 1996 aufgehoben. Dieser Kompromiss bestand vereinfacht gesagt darin, dass die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der City und den citynahen Gebieten auf dem Stand von 1990 erhalten bleiben sollte.

Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz müssen Parkplätze auf Privatgrund zur Verfügung gestellt werden. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Beibehaltung einer bestimmten Parkierungsordnung. Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Die durch den Abbau von öffentlichen Parkplätzen

gewonnenen Flächen werden zu Fussverkehrs-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereichen sowie Güterumschlagplätzen umgestaltet. Massnahmen für den Klimaschutz und zur Hitzeminderung – etwa durch die Entsiegelung asphaltierter Flächen – sind ebenfalls vorgesehen. Weitere Massnahmen betreffen Konzepte zur Förderung von E-Ladestationen in öffentlichen Parkieranlagen sowie zur Veloparkierung.

Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr (Bericht Seiten 31–37)

Ein dichter Takt, hohe Beförderungskapazitäten und konkurrenzfähige Reisezeiten sind Qualitätsmerkmale des ÖV-Angebots in der Stadt. Für Wohngebiete, die nur unzureichend ans regionale Netz angebunden sind, sieht der kommunale Richtplan Verkehr einen effizienten Quartierbusbetrieb mit hoher Anschlussqualität vor.

Der Reisebusverkehr ist für die Stadt ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Ein Terminal ist daher von erheblichem öffentlichem Interesse. Sollte der bestehende Standort am Sihlquai für den Reisebusverkehr mittel- bis langfristig aufgehoben werden, ist ein Ersatzstandort nördlich des Bahnhofs Altstetten richtplanerisch gesichert. Die Stadt sorgt zusätzlich für ausreichende Carhalteplätze an geeigneten Stellen.

Fussverkehr (Bericht Seiten 38–58)

Dem Fussverkehr kommt eine tragende Rolle zu. Das engmaschige, hindernisfreie Fussverbindungsnetz dient der direkten Erreichbarkeit von Zielen des Alltags sowie als Nahtstelle zum öffentlichen Verkehr. Neu wird das Fussverkehrsnetz differenziert in «Fussverbindungen» und «Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität». Letztere bezeichnen ein eigenständiges und zusammenhängendes Netz, das das Erscheinungsbild der Stadt prägt. Solche Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität verbessern die Zugänglichkeit zum Freiraumangebot, zu dem sie auch selbst beitragen. Sie laden dazu ein, auch längere Wege zu Fuss zurückzulegen und leisten einen Beitrag zur Hitzeminderung in der Stadt.

Die im kommunalen Richtplan Verkehr geregelten Fussgängerbereiche in den Quartierzentren sind mit dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen abgestimmt: Sie sollen gemäss ihrer Bedeutung als Orte des Aufenthalts und der Begegnung in Abstimmung mit der angrenzenden Bebauung gestaltet werden. Hiermit sollen die Quartiersversorgung gestärkt und die Entwicklung der Stadt mit mehreren Zentren unterstützt werden.

Veloverkehr (Bericht Seiten 59–74)

Die kommunalen Velorouten ergänzen das regional festgelegte Netz der Haupt- und Komfortrouuten zu einem dichten, qualitativ hochstehenden Veloroutennetz.

Am 27. September 2020 haben die Stimmberechtigten dem Programmartikel in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quinquies}) gemäss der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zugestimmt. Gemäss dieser Initiative soll innerhalb von zehn Jahren ein Netz von Velorouten mit einer Länge von mindestens 50 Kilometern umgesetzt werden, das grundsätzlich frei von motorisiertem Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt ist. Bei der Planung gilt es aber, auch die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung und des Fussverkehrs sowie die Sicherheit der weiteren Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Der in den Quartieren geltende Grundsatz der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden soll bestmöglich gewahrt werden. Im kommunalen Richtplan Verkehr wird das Veloroutennetz gemäss «Velostrategie 2030», die das Anliegen der Volksinitiative aufnimmt, als Zielbild festgelegt. Dabei definiert der Richtplan folgende Kategorien:

- Vorzugsrouten als Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mit einer Länge von rund 130 Kilometern vernetzen die Stadt primär auf verkehrsarmen Quartierstrassen.
- Das Hauptnetz bietet eine direkte Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für geübte, schnelle Velofahrerinnen und Velofahrer.
- Das Basisnetz schliesslich bindet alle relevanten Ziele für den Freizeit- und Alltagsverkehr an.

Im Zuge einer Teilrevision sollen die Vorzugsrouten und das Hauptnetz im regionalen und anschliessend das Basisnetz im kommunalen Richtplan festgesetzt werden. Die Vorzugsrouten sollen im öffentlichen Raum entsprechend sichtbar gemacht werden, um eine gute Orientierung zu gewährleisten.

Wirtschafts- und Güterverkehr (Bericht Seiten 75–77)

Der Anteil des Wirtschafts- und Güterverkehrs liegt in der Stadt aktuell bei 15 bis 20 Prozent. Prognosen gehen von einem starken Zuwachs aus. Angesichts der zunehmenden Verdichtung sieht der kommunale Richtplan Verkehr Massnahmen vor, um die Versorgung der Bevölkerung und die Entsorgung sicherzustellen. Die Anlieferung soll bei Neubauten auf Privatgrund erfolgen. Für die Anlieferung auf öffentlichem Grund im dichten Siedlungsgebiet wird die Stadt ein Konzept entwickeln. Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen müssen ebenso berück-

sichtigt werden wie die Entwicklungen in der City-Logistik, wo geeignete Standorte zum Sammeln und Verteilen bessere Voraussetzungen für die Güteranlieferung schaffen sollen.

Mitwirkungsverfahren

Während der öffentlichen Auflage vom 24. September bis 22. November 2018 konnten sich Interessierte zur Revision des kommunalen Richtplans Verkehr äussern. Dabei sind rund 400 Anträge von etwa 150 Privatpersonen, Parteien, Verbänden, Interessengemeinschaften, Vereinen, Nachbargemeinden und Planungsregionen eingegangen, dazu einzelne Rückmeldungen und Hinweise ohne Anträge. Die weitaus meisten Anträge betrafen das Strassennetz für den MIV und den Veloverkehr, gefolgt von Fussverkehr und Parkierung.

Diese Einwendungen wurden in einer Beilage zum kommunalen Richtplan Verkehr behandelt. Der Einwendungsbericht mit Beantwortung sämtlicher Anträge ist auf der Website der Stadt einsehbar: stadt-zuerich.ch/krpverkehr

Stimmen die Stimmberechtigten dem kommunalen Richtplan Verkehr zu, muss dieser der kantonalen Baudirektion zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet werden.

Minderheitsstandpunkt der FDP-Fraktion

Nein zum Verkehrsrichtplan: Mehr Belastung für Wohnquartiere, öffentlicher Verkehr wird langsamer und teurer, Pflicht zur Anmietung eines privaten Parkplatzes

Der kommunale Verkehrsrichtplan belastet die Wohnquartiere mit Mehrverkehr. Tempo 30 wird grossflächig eingeführt. Dadurch werden Tram und Bus langsamer sowie potenziell teurer. Die Anmietung privater Parkplätze wird zur Pflicht. Wenn Sie das nicht wollen, lehnen sie den Verkehrsrichtplan sowie den Siedlungsrichtplan SLöBA ab.

Der Verkehrsrichtplan setzt den im Siedlungsrichtplan SLöBA geplanten Stadtumbau kompromisslos um. Deshalb muss er gleichzeitig mit dem SLöBA abgelehnt werden.

Mehr Verkehr in den Wohnquartieren

Mit dem Verkehrsrichtplan wird der Such- und Schleichverkehr in den Wohnquartieren massiv zunehmen. Dafür verantwortlich ist die grossflächige Einführung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsrouten. Bisher wurden Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet. Jetzt wird der Verkehr in die Quartiere gedrückt. Die Lebensqualität nimmt ab, die Umwelt wird belastet.

Verlangsamung und Verteuerung von Tram und Bus

Der öffentliche Verkehr wird mit Tempo 30 verlangsamt. Tempo 30 gilt auch für Tram und Bus, wenn sie auf der Strasse fahren. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sinkt, er wird unzuverlässiger und potenziell teurer, weil es mehr Fahrzeuge braucht. Damit wird das beliebteste Verkehrsmittel der Zürcherinnen und Zürcher absichtlich schlechtmacht. Das ist das falsche Vorgehen, um unsere Mobilität zu verbessern.

Pflicht zum Mieten eines Privatparkplatzes in der blauen Zone

In der blauen Zone darf nur noch parkiert werden, wenn man beweist, dass kein privater Garagenplatz gemietet werden kann – egal, ob dieser 150 oder 300 Franken pro Monat kostet. Auf die Anwohnerinnen und Anwohner kommt eine riesige Kostensteigerung zu. Oder sie kämpfen sich durch den Bürokratiedschungel, um von der absurden Mietpflicht befreit zu werden.

Die für das Gewerbe in der Innenstadt wichtigen Parkplätze werden mit der Rasenmähermethode abgebaut. Der «Historische Parkplatzkompromiss» wird dafür einseitig gekündigt, ohne Betroffene einzubinden. Statt wie bisher Parkplätze unterirdisch zu ersetzen, streicht der Richtplan diese ersatzlos.

Nein zum Verkehrsrichtplan macht Weg frei für bessere Alternative

Es gäbe eine bessere Alternative: Das Ziel ist, die Wachstumsgebiete der Stadt zu erschliessen. Zudem soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. Die umweltfreundliche Mobilität muss unterstützt werden.

Nur ein Nein zum Verkehrsrichtplan und zum SLöBA machen den Weg frei für eine bessere Mobilität für Zürich.

Aus diesen Gründen sagt die FDP Nein zum Verkehrsrichtplan:

- Kein Schleich- und Suchverkehr in den Wohnquartieren.
- Keine Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs mit längeren Reisezeiten und möglicherweise höheren Preisen.
- Keine Pflicht, einen privaten Parkplatz mieten zu müssen.
- Wir wollen eine bessere Alternative. Deshalb sagen wir Nein zu beiden Richtplänen.

Minderheitsstandpunkt der SVP-Fraktion

Die Stadtbevölkerung soll mit diesem Richtplan in ihrer Fortbewegung eingeschränkt werden. Die Mobilität wird verlangsamt, das Autofahren gar unerwünscht.

Der Verkehrsrichtplan sieht einen massiven Abbau von Strassenkapazitäten vor. Damit handelt der Stadtrat ideologisch und nicht zum Wohl der Stadt mit ihren Einwohnern. Er schadet mit seinem unermüdlichen Feldzug gegen die Mobilität und die freie Wahl des Verkehrsmittels dem Standort Zürich, vor allem dem Gewerbe und der Gastronomie. Der Stadtrat gefährdet dadurch eine prosperierende Stadt, Arbeitsplätze und eine vielfältige Kulturlandschaft.

Der öffentliche Verkehr wird unattraktiv

Im Verkehrsrichtplan werden auch unter der Etikette «Lärm» Massnahmen getroffen, die den öffentlichen Verkehr (ÖV) direkt betreffen. Anstelle den Fokus auf wirksame Massnahmen wie unter anderem lärmarme Beläge zu setzen, soll flächendeckend Tempo 30 oder zum Teil gar Tempo 20 eingeführt werden. Der Traum des Stadtrats vom Langsamverkehr und von flächendeckendem Tempo 30 wird Realität. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird ausgebremst und mit Massnahmen wie autofreiem Wohnen, Parkplatzabbau, Fahrverboten, Spurabbau und weiteren Einschränkungen schikaniert. Mit den geplanten Velomassnahmen und ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende wird die Umsetzung von flächendeckendem Tempo 30 den ÖV massiv behindern. Tram und Busse werden langsamer, Verspätungen zur Tagesordnung gehören, zusätzliche Fahrzeuge müssen angeschafft werden und diese kosten die Stadt Zürich zusätzlich mehrere Millionen Franken pro Jahr.

Während das Velo von vielen Benutzern nur in der warmen und trockenen Jahreszeit oder an warmen und trockenen Tagen benutzt wird, muss der ÖV an jedem Tag die vollen Kapazitäten bereitstellen, um auch die Veloumsteiger mit Tram oder Bus zu befördern. Somit haben auch Velobenutzer ein Interesse an einem funktionierenden ÖV und nicht nur die 80 Prozent der übrigen Stadtbewohner, die in der Regel ohne Velo unterwegs sind.

Radikaler Parkplatzabbau auf Kosten von Anwohnenden und Gewerbe

Mit dem Verkehrsrichtplan strebt Links-Grün den radikalen Abbau von oberirdischen Parkplätzen an – egal, ob weisse oder blaue. Der «Historische Parkplatzkompromiss», welcher über Jahrzehnte ein Erfolgsmodell war, wird vom Stadtrat gekündigt. Die Coronakrise hat gezeigt: Der MIV muss funktionieren; Einwohner und das Gewerbe benötigen Parkplätze. Der neue Richtplan ignoriert dies.

Städtische Diktatur

Der Stadtrat diktiert den Einwohnern der Stadt Zürich, welches Verkehrsmittel sie zu benutzen haben. So wie der SLöBA die Eigentums-garantie verletzt, so verletzt der neue Verkehrsrichtplan die freie Wahl der Mobilität. Abbau von Strassenkapazitäten, Tempo 30 und Abbau von Parkplätzen sollen Automobilisten maximal schikanieren und das Autofahren verunmöglichen! Nur noch das Velofahren ist gut und soll gefördert werden.

Arbeitsplätze werden gefährdet

Die SVP sagt Ja zu Freiheit und Ja zur freien Wahl der Mobilität. Wir sagen aber klar Nein zum Abbau der Wahlfreiheit in der Mobilität. Die SVP will ein verträgliches Nebeneinander sämtlicher Verkehrsträger, nicht aber ein Ausspielen einzelner Verkehrsmittel. Die Verkehrsflächen sollen nach den Bedürfnissen ausgerichtet und nicht ideologisch abgebaut werden. Das Gewerbe, die Wirtschaft und deren Arbeitsplätze sind auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen. Diesen verdanken wir schliesslich den Wohlstand in der Stadt Zürich.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
 - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019 mit Änderungen nach Gemeinde-ratsbeschluss vom 2. Juli 2021.
 - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019 und die Pläne «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 2. März 2020 mit Änderungen nach Gemeinde-ratsbeschluss vom 2. Juli 2021.
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird Kenntnis genommen.

Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?

Kommunaler Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 78:33 Stimmen zu.

Vorlage 3 im Detail

Rahmenkredit von 330 Millionen Franken für den Ausbau der Fernwärmeversorgung

Weitere Informationen zur Vorlage:



stadt-zuerich.ch/vorlage-rahmenkreditfernwaerme

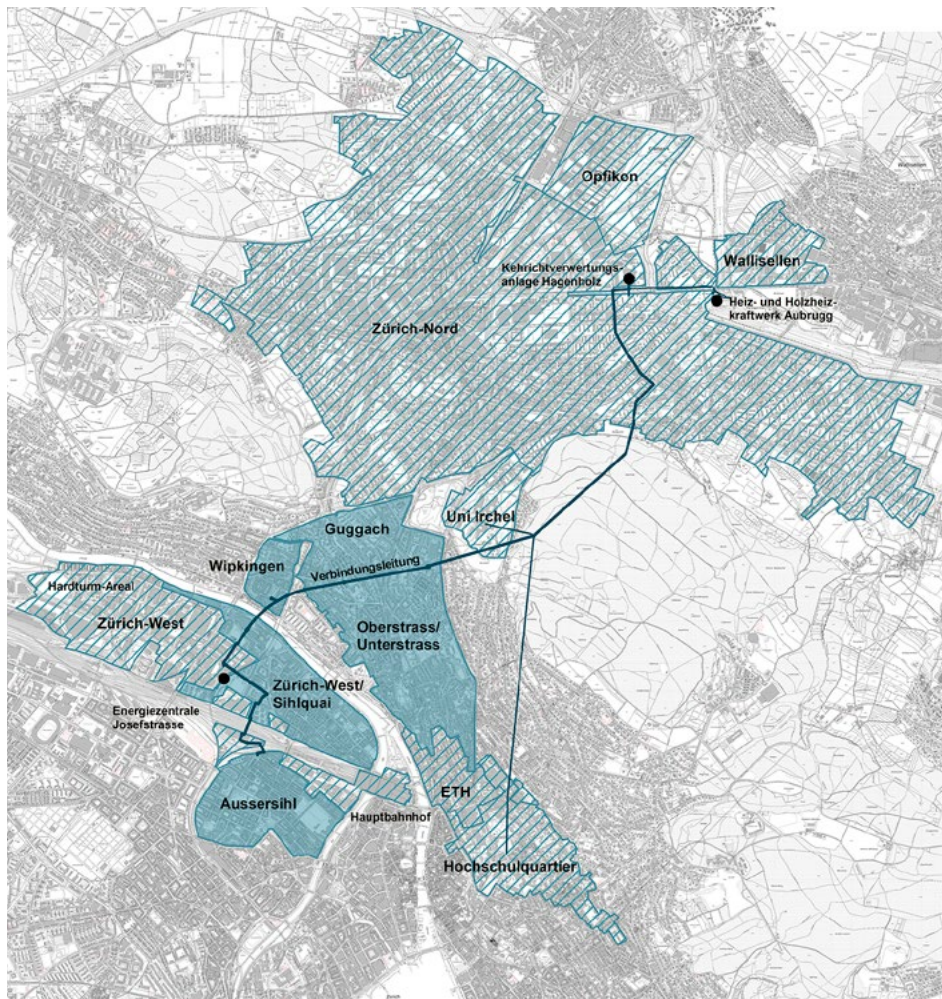
Die Vorlage

Ausgangslage

Klimaschutz durch Fernwärmeausbau

Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet um ein Viertel gesunken. Dies reicht aber nicht aus, um die Klimaschutzziele des Pariser Abkommens von 2015 einzuhalten, zu denen sich auch die Schweiz verpflichtet hat. Die Stadt hat daher ihre Klimaschutzziele überarbeitet. Bis 2040 will sie mit zusätzlichen Massnahmen die direkten Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet auf Netto-Null reduzieren.

Der Ausbau der Versorgung mit Fernwärme soll wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Denn Gebäude, die an ein Fernwärmenetz oder einen Energieverbund angeschlossen sind, benötigen keine eigene Heizung oder Warmwasseraufbereitung mit Öl oder Erdgas mehr. Fernwärme wird hauptsächlich aus Abwärme der Kehrrichtverwertungsanlage (KVA) Hagenholz und dem Holzheizkraftwerk Au-brugg gewonnen. Die Wärme wird dabei in Form von heissem Wasser oder Dampf durch ein unterirdisches Versorgungsnetz zu den angeschlossenen Liegenschaften geleitet. Dadurch wird die Umwelt deutlich weniger belastet als mit Öl- und Erdgasheizungen. Heute wird knapp ein Viertel des städtischen Siedlungsgebiets mit Fernwärme von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich versorgt. Im Vergleich zu einem reinen Öleinsatz werden damit jährlich rund 200 000 Tonnen CO₂ eingespart. Mit der Erweiterung der Fernwärmeversorgung sollen bis 2040 über 30 Prozent des Stadtgebiets erschlossen werden, was eine zusätzliche Einsparung von etwa 36 000 Tonnen CO₂ pro Jahr bedeutet.



Schraffiert eingezeichnet sind die heutigen Fernwärme-Versorgungsgebiete, flächig die künftigen Fernwärme-Versorgungsgebiete.

Kehrlichtverwertungsanlage Hagenholz versorgt Zürich-West mit Fernwärme

Die Voraussetzung für die geplante Erweiterung des Fernwärmegebiets wurde bereits früher geschaffen: Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich stimmten 2018 dem Bau einer Fernwärmeverbindungsleitung von der KVA Hagenholz nach Zürich-West zu. Inzwischen ist diese Leitung fertiggestellt. Sie bildet die Voraussetzung für den geplanten Anschluss der angrenzenden Quartiere und Gebiete an die Fernwärme.

Lokale Wärmeversorgung für die Stadt

In den vergangenen Jahrzehnten haben Stadt, Kanton und ETH Zürich über 600 Millionen Franken in den kontinuierlichen Ausbau von Anlagen und Netzen für Fernwärme investiert. Die erste Leitung wurde bereits 1927 in Zürich-West erstellt, die zweite im Jahr darauf im Hochschulquartier. Heute ist das Fernwärmenetz über 150 Kilometer lang und verfügt über mehr als 2000 Anschlüsse, die aktuell ungefähr 6400 Liegenschaften mit Wärme versorgen. Dabei setzt sich die Fernwärme

von ERZ hauptsächlich aus CO₂-neutraler Abwärme der KVA Hagenholz sowie CO₂-neutraler Wärme aus Holz zusammen. Wenn der Wärmebedarf besonders hoch ist, kommen zusätzlich fossile Energieträger zum Einsatz. Unabhängig davon, wie die Wärme produziert wird, ist das Fernwärmenetz eine wichtige städtische Basisinfrastruktur. Es schafft die Voraussetzung, um ökologisch erzeugte Wärme von einer zentralen Quelle in die Haushalte und Betriebe zu führen und damit die Wärmeversorgung langfristig sicherzustellen.

Rahmenkredit für die Erweiterung der Fernwärmeversorgung

Ausbau des Fernwärmenetzes zwischen 2022 und 2040

Zwischen 2022 und 2040 sollen Gebiete in den Quartieren Wipkingen, Oberstrass, Unterstrass, Aussersihl sowie die Gebiete Guggach und Zürich-West/Sihlquai schrittweise mit Fernwärme erschlossen werden. Dafür soll ein Rahmenkredit von 330 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Der Ausbau ist in der kommunalen Energieplanung festgelegt und sieht vier Etappen für die Groberschliessung vor. Für die Erschliessung der Häuser müssen Leitungen verlegt und Übergabestationen eingerichtet werden. Um Kosten zu reduzieren, werden teilweise ganze Gebäudegruppen gemeinsam ans Fernwärmenetz angeschlossen. Eine Übersicht über die Leitungsführung und den Zeitplan des Fernwärmeausbaus findet sich auf der Website erz.ch/ausbaufernwaerme. Diese wird laufend aktualisiert. Weil das verfügbare Angebot an Abwärme und erneuerbaren Energieträgern für die Fernwärmeversorgung limitiert ist, beschränkt sich der geplante Ausbau der Fernwärme auf die oben genannten Gebiete. Im Hinblick auf weitere Ausbauetappen prüft ERZ den Bau weiterer Produktionsanlagen.

Fernwärme ist klimafreundlich

Aktuell wird die Energie für die Fernwärme zu rund 70 Prozent CO₂-neutral mit Abwärme aus der KVA Hagenholz und dem Holzheizkraftwerk Aubrugg bereitgestellt. Bei tiefen Temperaturen und zu Spitzenlastzeiten wird zusätzlich Erdgas und im Notfall Öl eingesetzt, um den gesamten Wärmebedarf abzudecken.

Nicht Gegenstand dieser Vorlage, aber wichtig zu wissen, sind folgende zwei Punkte: Sobald in der KVA Hagenholz eine dritte Verbrennungslinie zur Verfügung steht, erhöht sich der Anteil von Abwärme und erneuerbarer Energie auf rund 80 Prozent. Gemäss den Plänen von ERZ wird der Anteil von fossilen Energien an der Fernwärme in Zukunft weiter reduziert, unter anderem mit zusätzlichen Wärmespeichern. Dies mit dem Ziel, bis 2040 schrittweise vollständig auf fossile Energie verzichten zu können.

Ausgaben von 330 Millionen Franken in Etappen

Der vorliegende Rahmenkredit von 330 Millionen Franken soll für den Ausbau der Fernwärme in den erwähnten Quartieren eingesetzt werden. Die einzelnen Ausbauetappen werden vom Stadtrat durch Objektkredite bewilligt und dem Rahmenkredit angelastet. Dadurch bietet der Rahmenkredit Flexibilität und ermöglicht es, auf neue

Entwicklungen und technologische Innovationen zu reagieren und die Projekte fallweise anzupassen. Die Ausgaben von 2022 bis 2040 verteilen sich wie folgt, wobei heute erst Schätzungen möglich sind:

- 2022–2025: 50 Millionen Franken
- 2026–2030: 99 Millionen Franken
- 2031–2035: 87 Millionen Franken
- 2036–2040: 94 Millionen Franken

Die Zeiträume für den Bau der Fernwärmeleitungen sind aufgrund der vielen Ansprüche an den Strassenraum oftmals nicht genau voraussehbar. Wenn immer möglich, soll die Umsetzung jedoch im Rahmen des koordinierten Bauens gleichzeitig mit Strassenbau- und Werkleitungsprojekten erfolgen. So will die Stadt die Anzahl der Baustellen und die Belastung für die Stadtbevölkerung tief halten und zugleich Kosten sparen. Durch das koordinierte Bauen reduzieren sich die Investitionsausgaben um bis zu 25 Prozent.

Fernwärme von ERZ ist eigenwirtschaftlich

ERZ-Fernwärme ist ein sogenannter Eigenwirtschaftsbetrieb. Als solcher hat der Geschäftsbereich sämtliche Gelder, die über einen Kredit bezogen werden, zu verzinsen und wieder an die Staatskasse zurückzuzahlen. Die mit dem Rahmenkredit bewilligten Investitionen werden mit den Einnahmen aus den Fernwärmeanschlüssen in den neu erschlossenen Gebieten zurückbezahlt. Durch den Ausbau in Etappen und den stetigen Anschluss neuer Kundinnen und Kunden erfolgen diese Rückzahlungen fortlaufend. Dadurch reduziert sich das wirtschaftliche Risiko über das Gesamtprojekt deutlich.

Minderheitsstandpunkt der SVP-Fraktion

Die Minderheit lehnt diese Vorlage aus folgenden Gründen ab:

Kostenexplosion

Am 8. April 2015 haben alle Fraktionen, auch die SVP, einem Projektierungskredit für eine Verbindungsleitung zwischen dem Fernwärmeversorgungsgebiet Zürich-Nord und Zürich-West zugestimmt. Am Schluss standen sich drei Varianten gegenüber: eine Verbindungsleitung für 130 Millionen Franken, eine Insellösung mit einem Gaskraftwerk für 60 Millionen Franken oder eine Insellösung mit der bestehenden Kehrrechtverbrennungsanlage (KVA) für 18 Millionen Franken (Verzicht auf eine neue Verbrennungslinie bzw. nur Ersatz der Kessel). Die ökologischste Lösung war die Verbindungsleitung, da diese hauptsächlich erneuerbare Energie aus Abfallverbrennung und nur für die Spitzenlast zusätzlich fossile Energie aus Gas und Heizöl verwendet.

Statt 130 Millionen Franken, wie beim Projektierungskredit veranschlagt, wurden dem Volk 230 Millionen Franken mit dem Objektkredit zur Abstimmung vorgelegt. Nun beantragt der Stadtrat einen weiteren Rahmenkredit von 330 Millionen Franken einschliesslich einer Vorfinanzierung von 40 Millionen Franken.

Fadenscheiniges Umweltargument

Wie viel die Fernwärme zur 2000-Watt-Gesellschaft und dem Netto-Null-Ziel bis 2030 beitragen wird, ist ungewiss. Tatsache ist jedoch, dass der Prozessverlust bei einer 5 Kilometer langen Verbindungsleitung bis zu 25 Prozent betragen kann. Das heutige Fernwärmesystem kommt nicht ohne Erdgas aus und muss zu Spitzenzeiten sogar teilweise mit Heizöl betrieben werden. Was Tagesspeicherkapazitäten, Entwicklung der Holzenergie und vor allem der Einsatz von Biogas in Zukunft bringen, ist unvorhersehbar. Auch belasten die überregionalen Anlieferungen des Abfalls über die Strasse die Umwelt zusätzlich.

Nutzung ungewiss – hohes Risiko

Die Wirtschaftlichkeit der Fernwärme hängt vom Anschlussgrad ab. Der Stadtrat geht nach der Erweiterung von einem Gesamtanschlussgrad von über 70 Prozent aus und er glaubt an eine Amortisierung der Investitionen bis 2050. Offenbar beinhalten diese Annahmen bereits ein Verbot von fossilen Heizungen. Das Stimmvolk erteilte jedoch der Klimapolitik des Bundes mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes eine

klare Abfuhr. Nicht nur das Volk, sondern auch die klare Mehrheit der Kantone sagten klar Nein. Dies zeigt, dass Preiserhöhungen und Verbote vom Volk nicht einfach goutiert werden. Mit den bereits bewilligten 230 Millionen Franken kommen wir mit den weiteren 330 Millionen Franken auf Ausgaben von über einer halben Milliarde Franken.

Druck oder gar Anschlusspflicht

Die Minderheit lehnt irgendwelche Druckversuche oder gar eine Anschlusspflicht an die Fernwärme kategorisch ab und will die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger erhalten. So werden gemäss Vorlage des Stadtrats Gemeinschaftsanschlüsse forciert und bei der Erschliessung der Hausanschlüsse teilweise bereits vorinstalliert.

Die SVP empfiehlt deshalb den Stimmberechtigten, diese Vorlage mit einem Nein abzulehnen.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

1. Für die Erweiterung der Fernwärmeversorgung in den Quartieren Wipkingen, Oberstrass, Unterstrass, Aussersihl sowie in den Gebieten Guggach und Zürich-West/Sihlquai im Zeitraum von 2022 bis 2040 wird ein Rahmenkredit von 330 Millionen Franken (inklusive Mehrwertsteuer) bewilligt. Die Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex (Preisbasis Januar 2020).
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat.
3. Die Zuständigkeit für koordiniert zu realisierende Strassenbau- und Werkleitungsprojekte bestimmt sich abzüglich der Ausgaben für Fernwärme-Projekte, die dem Rahmenkredit gemäss Ziffer 1 anzulasten sind.

Abstimmungsfrage

**Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?**

Ausbau der Fernwärmeversorgung in den Quartieren Wipkingen, Oberstrass, Unterstrass, Aussersihl sowie den Gebieten Guggach und Zürich-West/Sihlquai im Zeitraum 2022–2040, Rahmenkredit von 330 Millionen Franken

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 102:17 Stimmen zu.

Vorlage 4 im Detail

Ersatzneubau Wohnsiedlung Hardau I

Objektkredit von 70,714 Millionen Franken

Weitere Informationen
zur Vorlage:



stadt-zuerich.ch/vorlage-wohnsiedlunghardau

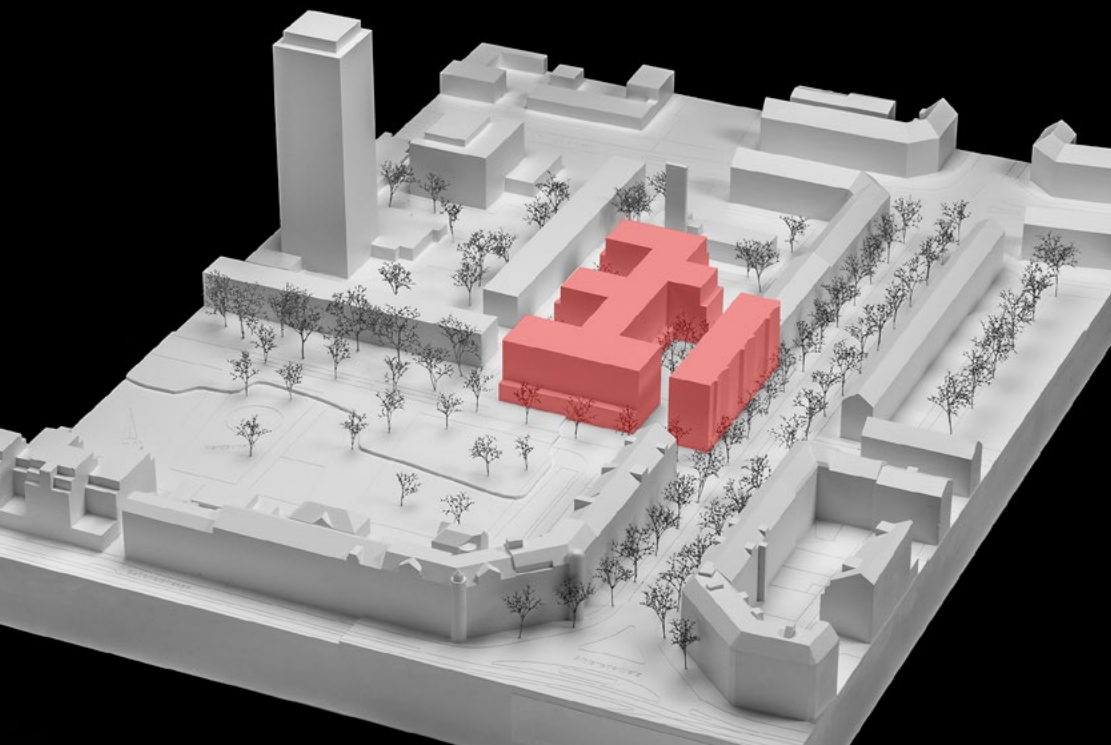
Die Vorlage

Ausgangslage

Die von 1962 bis 1964 erbaute städtische Wohnsiedlung Hardau I liegt zwischen der Hardstrasse und der Hochhaussiedlung Hardau II am Hardaupark. Sie besteht aus drei viergeschossigen Wohnblöcken mit 80 überwiegend Kleinwohnungen und einer sanierungsbedürftigen Tiefgarage. Die Siedlung entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Wohnungsgrösse und -mix, Energieeffizienz, Lärmschutz und Hindernisfreiheit. Eine Instandsetzung ist aus Kosten-/Nutzengründen nicht sinnvoll. Ein Neubau soll die grossen Ausnutzungsreserven des Areals ausschöpfen. Er soll dazu beitragen, den Anteil an gemeinnützigen Mietwohnungen in der Stadt Zürich gemäss dem wohnpolitischen Auftrag in der Gemeindeordnung (Art. 2^{quater}) bis 2050 auf einen Drittel zu erhöhen. Zudem gilt es, den Bedarf des Quartiers nach einem weiteren Kindergarten mit Betreuung zu decken.

Bauprojekt

Die Stadt führte für das Wohnbauprojekt einen Architekturwettbewerb durch. Graber Pulver Architekten AG ging daraus als Siegerin hervor. Der geplante Neubau umfasst einen siebengeschossigen Riegel an der Hardstrasse, der die Blockrandbebauung in Richtung Albisriederplatz erweitert, und ein Gebäude im Hof mit sechs Geschossen und kammartigen Flügeln. Vorgesehen sind 122 Wohnungen, acht zumietbare Zimmer, drei Ateliers, drei Musikübungsräume, ein Gemeinschaftsraum und vier Veloabstellanlagen. Zudem sind ein Jugendraum, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen sowie Räume für einen Kindergarten mit Betreuung und für das Personenmeldeamt West geplant. Die Wohnsiedlung will die Lebensqualität im Quartier aufwerten durch gemeinschaftlich genutzte Zonen, Begegnungsorte und publikumsorientiertes Gewerbe. Neben einer sozialen strebt sie auch eine ökologische Nachhaltigkeit und tiefe Erstellungs- und Betriebskosten an. Gebäude, Wohnungen und Aussenräume sind lärmoptimiert angelegt. Die Wohnsiedlung ist hindernisfrei zugänglich und autoarm konzipiert. Geplant ist zudem die Umsetzung eines Kunst- und Bauprojekts, dessen Konzept im partizipativen Prozess entwickelt wird.



Die städtische Wohnsiedlung Hardau I liegt zwischen der Hardstrasse und der Wohnsiedlung Hardau II und grenzt an den Hardaupark. Der Ersatzneubau nutzt das Areal durch mehrgeschossige und im Hof kammartig angeordnete Häuserzeilen besser aus, wodurch sich der Bestand an Wohnungen von 80 auf 122 erhöht.

Deutlich mehr Wohnungen dank Ersatzneubau

Der Ersatzneubau erhöht die Anzahl Wohnungen von 80 auf 122. Leben aktuell etwa 150 Personen hier, wird künftig mit rund 400 gerechnet, also 170 Prozent mehr. Etwa zwei Drittel sind Grosswohnungen. Da die benachbarte Siedlung Hardau II vor allem Kleinwohnungen aufweist, erhält das Quartier somit ein abgerundetes städtisches Wohnungsangebot. Einige Wohnungen können je nach Wohnform und Lebensphase, auch zu einem späteren Zeitpunkt, verbunden werden. Zudem können acht Zimmer bei zusätzlichem Raumbedarf zugemietet werden.

Kindergarten, Personenmeldeamt und Begegnungsorte

Der Riegelbau entlang der Hardstrasse erweitert die Blockrandzeile in Richtung Albisriederplatz. Er bietet optimalen Lärmschutz für den übrigen Teil der Überbauung. Im Erdgeschoss sind drei unterschiedlich grosse Flächen für Gewerberäume und Räume für Dienstleistungen sowie für das neue Personenmeldeamt West geplant.

Vom Haupteingang des Hofgebäudes führt eine sogenannte «Rue Intérieure» zu den Treppenhäusern und Wohnungen sowie zu drei Höfen. Im Erdgeschoss angeordnete Musikübungsräume, Ateliers, ein Gemeinschaftsraum, ein Kindergarten und Räumlichkeiten der Offenen Jugendarbeit Zürich (OJA) schaffen Begegnungsorte. Der Spielplatz steht ausserhalb der Betriebszeiten auch den Kindern aus der Wohnsiedlung offen.

Kostengünstige Wohnungen

Bei deutlich höherer Wohnqualität sowie geringeren Unterhalts- und Betriebskosten bleiben die Mieten für tiefe bis mittlere Einkommen bezahlbar. Wie bei kommunalen Wohnbauten im Interesse der sozialen Durchmischung üblich, wird ein Drittel der Wohnungen – hier 43 – subventioniert.

Für die einzelnen Wohnungstypen ergeben sich folgende durchschnittliche Nettomietzinse, berechnet nach den Grundsätzen der Kostentante gemäss Wohnbauförderungsverordnung (WBFV):

Wohnungstyp	Anzahl Total: 122	Durchschnittsfläche m ² (freitragend)	Nettomietzins Fr./Mt.	Nettomietzins Fr./Mt. (subventioniert)	Nettomietzins pro Jahr Fr./m ² /a (freitragend)	Nettomietzins pro Jahr Fr./m ² /a (subventioniert)
2 Zimmer	5	57	1060	910	232	199
2,5 Zimmer	9	62	1120	960	224	192
3 Zimmer	25	73	1230	1050	211	181
3,5 Zimmer	6	80	1340	1150	201	172
4 Zimmer	43	92	1450	1240	193	166
4,5 Zimmer	24	96	1500	1290	190	163
5,5 Zimmer	8	114	1660	1430	182	156
6 Zimmer	2	130	1770		177	

Dabei handelt es sich um provisorische Berechnungen. Die definitiven Nettomietzinse werden aufgrund der Bauabrechnung und der definitiven Einschätzung des Gebäudeversicherungswerts festgelegt.

Umgebung und Grünräume

Drei Hofanlagen prägen die Umgebungsgestaltung der Wohnsiedlung. Die finale Ausgestaltung erfolgt in einem partizipativen Prozess mit den Mietenden. Entlang der Hardstrasse werden gemäss Vorgaben des Quartierplans Vorgärten mit zwei Dritteln Grünanteil geschaffen. Die Dächer von Hof- und Riegelbau werden extensiv begrünt.



Visualisierung Wohnsiedlung Hardau I, Hauptfassade des Hofgebäudes, Seite Hardaupark, mit seitlich dargestelltem Riegelbau (Visualisierung: © Nightnurse Images, Zürich)

Energie und Mobilität

Beide Gebäude erreichen die Energie-Kennwerte des Minergie-P-Standards. Da im Riegelbau an der lärmintensiven Hardstrasse nachts die Lüftung über Fenster nicht ausreichend gewährleistet ist, wird eine kontrollierte Lüftung installiert. Damit kann der Riegelbau nach Minergie-P-ECO-Standard zertifiziert werden. Mit den einfachen Abluftventilatoren in den Nasszellen im Riegelbau und aktivem Lüftungsverhalten der Mietenden im ruhig gelegenen Hofgebäude wird ein kostengünstiges Lüftungskonzept zur Verfügung gestellt.

Die Siedlung wird wie bisher über den Wärmeverbund Hardau mit Fernwärme versorgt. Im Hofgebäude wird eine neue Wärmeübergabestation erstellt. Mit der Gründung einer sogenannten Eigenverbrauchsgemeinschaft nutzen die Mietenden den von der Photovoltaik-Anlage auf den beiden Dächern produzierten Solarstrom.

Der Ersatzneubau wird entsprechend den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft als autoarme Wohnsiedlung geplant, der Minimalbedarf für Parkplätze mit Hilfe eines Mobilitätskonzepts halbiert. Neben sechs rollstuhlgängigen Parkplätzen auf dem Areal werden 25 Parkplätze in der Einstellhalle der benachbarten Siedlung Hardau II angeboten. Für Velos stehen 400 Abstellplätze bereit.

Kosten

Bei erwarteten Erstellungskosten von 60,765 Millionen Franken belaufen sich die Gesamtkosten brutto einschliesslich 15 Prozent Reserve auf 69,88 Millionen Franken. Darin enthalten sind die Kosten für den Ausbau des Kindergartens von 985 000 Franken und des Personenmeldeamts West von 2,596 Millionen Franken.

Der Kanton gewährt im Rahmen seines Gebäudeprogramms einen Förderbeitrag für den Minergie-P-zertifizierten Riegelbau und das ewz fördert den Einsatz von energieeffizienten Elektrogeräten mit dem Topten-Label.

Der Objektkredit von 70,714 Millionen Franken setzt sich wie folgt zusammen:

	Total Franken
Grundstück	7 377 000
Vorbereitungsarbeiten	972 000
Gebäude	45 292 000
Betriebseinrichtungen	485 000
Umgebung	1 837 000
Baunebenkosten	3 974 000
Ausstattung	828 000
Zwischentotal Erstellungskosten	60 765 000
Reserven	9 115 000
Total Erstellungskosten	69 880 000
Rückzahlung Wohnbauförderungssubventionen	834 000
Total Kredit	70 714 000

(Preisbasis: 1. April 2020)

Die Abschreibung der Restbuchwerte der Altbauten, die Rückzahlung der Wohnbauförderungssubventionen für die zu ersetzende Siedlung sowie die Kosten für die Landbereitstellung werden aus dem Liegenschaftsfonds der Wohnsiedlung Hardau I finanziert. Damit wird der bestehende Liegenschaftsfonds von 8,86 Millionen Franken vollständig aufgebraucht.

Folgekosten

Die Baukosten und die nachfolgende Bewirtschaftung der städtischen Wohnungen belasten den Steuerhaushalt nicht. Dieser Anteil der Wohnsiedlung wird über kostendeckende Mietzinseinnahmen finanziert. Die jährlichen Folgekosten für den Kindergarten und das Personenmeldeamt West belaufen sich auf 859 000 Franken. Die Investitions- und Betriebskosten der Photovoltaik-Anlage werden von den Mietenden der Wohnsiedlung Hardau I getragen und über die Stromrechnung bezahlt.

Termine

Der Baubeginn ist auf das 2. Quartal 2022 geplant. Die Wohnsiedlung soll im 4. Quartal 2024 bezugsbereit sein. Es wird angestrebt, den Kindergarten und das Personenmeldeamt West nach den Sommerferien 2024 zu beziehen.

Minderheitsstandpunkt der SVP-Fraktion

Effiziente Renovation statt Prestige-Ersatzneubau

Die fast 60-jährige Wohnsiedlung Hardau I entspricht in Bezug auf Wohnungsgrössen, Wohnungsmix, Energieeffizienz und Hindernisfreiheit nicht mehr dem heutigen Standard. Mit einem Ersatzneubau kann die Zahl der Wohnungen von 80 auf 122 erhöht werden. Die Wohnungen werden in der Kostenmiete vermietet, ein Drittel der Wohnungen wird subventioniert, wofür der Stadtrat aus dem Rahmenkredit 3,6 Millionen Franken Subventionen beisteuert. Das Wohnangebot ergänzen Gewerbe- und Dienstleistungsflächen, Ateliers, mehrere Musikübungsräume, ein Gemeinschaftsraum, ein Kindergarten mit Betreuung (Betriebskosten pro Jahr: 0,9 Millionen Franken), der Verein OJA sowie das Personenmeldeamt West. Die Überbauung wird als autoarme Wohnsiedlung konzipiert. Für die Ausführung wird ein Objektkredit von insgesamt 70,714 Millionen Franken beantragt.

Damit die Mietpreise sehr günstig werden, wird aus verschiedenen Töpfen Geld entnommen, auch «buchhalterische Tricks» werden angewendet. Der Bodenpreis wird mit lediglich etwa 800 Franken/m² eingesetzt, marktüblich wären mittlere vierstellige Beträge. Dies entspricht nicht der Kostenwahrheit.

Zusätzlich werden 8,8 Millionen Franken aus dem Liegenschaftsfonds entnommen, welcher von den bisherigen Mietenden geäufnet wurde.

Beim notwendigen Stromkonsum wird den Mietenden die Wahlfreiheit genommen. «Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) gründet eine Eigenverbrauchsgemeinschaft.» Die Mietenden müssen diesen Strom konsumieren und kaufen, ohne eine bisherige Wahlfreiheit. Strom liefern die Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern. Um der 2000-Watt-Gesellschaft gerecht zu werden, werden von ewz noch Förderbeiträge für sogenannte Topten-Elektrogeräte gesprochen.

Gebaut wird klientelgerecht: Autoarme Siedlung mit sehr geringer Anzahl Parkflächen, aber 400 Veloparkplätzen. Für die geplanten 400 Bewohner ist nach Parkplatzverordnung (PPV) ein Minimalstandard von 41 Parkplätzen (PP) zu realisieren. Diese Minimalvorgabe wird um 49 Prozent unterschritten, denn es werden lediglich 21 PP realisiert. Zum Vergleich: In der bestehenden Wohnsiedlung Hardau I bestehen 249 Parkplätze, dies für 80 Wohnungen. Nun wird die neue Wohnsiedlung geplant, mit 21 (Mieter-)Parkplätzen für 122 Wohnungen.

Die SVP beurteilt das vorliegende Projekt als ungenügend und nicht sinnvoll und hatte eine Rückweisung beantragt. Mit der Rückweisung wurde der Stadtrat aufgefordert, in der Hardau I keinen Ersatzneubau, sondern eine zweckmässige, kosteneffiziente Instandsetzung zu realisieren. Die 60-jährige Siedlung weist ausgewiesen eine gute Gebäudestruktur (Rohbau) auf. Deshalb beantragten wir mit unserer Rückweisung auf das Planungsmodell Instandsetzungs- und Renovationsarbeiten Hardau I zurückzugreifen, in welchem die Kosten von den städtischen Baufachleuten massiv günstiger und mit 25 Millionen Franken dargelegt wurden. Dies ist knapp ein Drittel der vom Stadtrat beantragten 71 Millionen Franken. Insofern soll der Bau als Renovation sinngemäss und nachhaltig realisiert werden.

Hingegen soll auf jegliche Luxus- und Prestige-Instandsetzungen und den klientelgerechten Neubau verzichtet werden.

Antrag

Folgendes Begehren wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

1. Für den Ersatzneubau der Wohnsiedlung Hardau I, Quartier Hard, wird ein Objektkredit (einschliesslich Projektierungskosten, Mehrwertsteuer und Reserven) von 70,714 Millionen Franken bewilligt. Die Ausgabensumme erhöht oder vermindert sich entsprechend den Änderungen des Zürcher Index der Wohnbaupreise zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisstand: 1. April 2020) und der Bauausführung.
2. Zur Finanzierung der Abschreibung der Restbuchwerte der Altbauten der Wohnsiedlung Hardau I und der Tiefgarage Hardau I, der Rückzahlung der Wohnbauförderungssubventionen und der Landbereitstellungskosten wird die vollständige Entnahme der zum Zeitpunkt des Abbruchs der Altbauten vorhandenen Fondsmittel (Fondsbestand per 31. Dezember 2019: 8,9 Millionen Franken) aus dem Liegenschaftensfonds der Wohnsiedlung Hardau I und der Tiefgarage Hardau I bewilligt.

Abstimmungsfrage

**Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?**

**Wohnsiedlung Hardau I
mit Kindergarten und
Personenmeldeamt,
Quartier Hard, Ersatz-
neubau, Objektkredit von
70,714 Millionen Franken**

Empfehlung Stadtrat und Gemeinderat

Ja

Der Gemeinderat stimmte mit 98:17 Stimmen zu.

Weiterführende Online-Informationen

Auf der städtischen Website finden Sie ergänzende Informationen zu den Vorlagen wie die Beschlüsse des Stadtrats und des Gemeinderats sowie die Parolen der Parteien.

Resultate

Die Resultate werden am Abstimmungssonntag auf der städtischen Website publiziert und ab 14.15 Uhr laufend bis zum Vorliegen der Schlussresultate aktualisiert.

Die Schlussresultate werden auch auf der Facebook-Seite der Stadt Zürich publiziert:

[facebook.com/stadtzuerich](https://www.facebook.com/stadtzuerich)

Abstimmungsinformationen für blinde, seh- und lesebehinderte Stimmberechtigte

Blinde, seh- oder lesebehinderte Stimmberechtigte können die Abstimmungspublikation als DAISY-Hörzeitschrift abonnieren:
T +41 44 412 30 69



stadt-zuerich.ch/abstimmungen

Impressum

Herausgeber

Stadtrat von Zürich, 22. September 2021

Auflage

245 000 Exemplare, gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier aus Schweizer Produktion

Redaktionelle Bearbeitung

Stadtkanzlei

Kontakt

Stadt Zürich, Stadtkanzlei, Abstimmungen und Wahlen
Stadthausquai 17, 8001 Zürich

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Aus produktionstechnischen Gründen leer.

Digital unterwegs?

Alle Informationen
zu den Vorlagen finden
Sie auch online.



[🔗 stadt-zuerich.ch/abstimmungen](https://stadt-zuerich.ch/abstimmungen)