



Protokoll

22. Sitzung Gemeindeparlament vom Montag, 19. Oktober 2020, 18:00 – 20:50 Uhr
Aula Reitmen, Badenerstrasse 82, Schlieren

Vorsitz Sasa Stajic, Präsident

Protokoll Janine Bron, Sekretärin

Anwesend 33

Entschuldigt Kushtrim Aziri
Silvia Meier
Roger Seger

Gäste Keine

133/2020 16.04.10

**Mitteilungen Gemeindeparlament 2018 - 2022
Sitzung vom 19. Oktober 2020**

Protokoll

Das Protokoll der 21. Sitzung des Gemeindeparlaments vom 14. September 2020 wurde vom Büro am 29. September 2020 genehmigt. Parlamentsmitglieder könnten einen Antrag auf Änderung des Protokolls bis drei Tage vor der Parlamentssitzung beim Präsidenten einreichen. Es ging kein Antrag ein. Das Protokoll ist somit genehmigt.

Wahlbüro

Wahlbüromitglied Wendy Buck demissioniert aus dem Wahlbüro. Der Stadtrat hat den Rücktritt am 7. Oktober 2020 genehmigt. Das Gemeindeparlament ist eingeladen, eine Ersatzwahl durchzuführen. Die IFK wird dem Gemeindeparlament voraussichtlich an der November-Sitzung einen Wahlvorschlag unterbreiten.

Eingang Kleine Anfragen

Mergim Dina hat am 11. September 2020 eine Kleine Anfrage betreffend "Fussgängerstreifen Goldschlägi-/Rietbachstrasse" eingereicht.

Henry Jager hat am 14. September 2020 eine Kleine Anfrage betreffend "Schwimmunterricht" eingereicht.

Walter Jucker hat am 14. September 2020 eine Kleine Anfrage betreffend "Freihändige Vergabe der Limeco" eingereicht.

Dominic Schläpfer hat am 22. September 2020 eine Kleine Anfrage betreffend "Missbräuchliche Limeco-Kehrrechtgebühren" eingereicht.

Beantwortung Kleine Anfragen

Die Kleine Anfrage von Daniel Frey betreffend "Sozialhilfe in Coronazeiten" wurde vom Stadtrat am 23. September 2020 beantwortet.

134/2020 16.04.26

**Fragestunden
Sitzung vom 19. Oktober 2020**

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic erklärt, dass die Fragestunde auf 60 Minuten beschränkt ist. Als erstes werden die eingereichten ersten Fragen behandelt. Danach die zweiten Fragen. Rechtzeitig eingereicht wurden 35 Fragen, wovon jedoch eine dritte Frage als überzählig gilt. Eingabetermin war am 14. Oktober 2020 um 17.00 Uhr. Kurze Zusatzfragen sind erlaubt, eine Diskussion findet hingegen nicht statt.

Frage von Daniel Frey: Parkkarten-Verordnung

Wann kommt die neue Parkkarten-Verordnung?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Sicher nach dem Frühling 2021. Die Revision ist momentan sistiert. Bis auf weiteres ist nicht geplant, die Parkkartenverordnung zu überarbeiten.

Frage von Dominic Schläpfer: Velo-Patrouille in der Nähe von Schulhäusern

Wie viele Stunden pro Woche ist eine Velo-Patrouille zwingend im Dienstplan eingetragen und in welchem Turnus sind Polizisten damit zur Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln durch Schüler zu Mittagszeit in der unmittelbaren Nähe von Schulhäusern präsent?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Die Stadtpolizei Schlieren/Urdsorf führt im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten regelmässig Velo-Patrouillen durch. Eine zwingende Patrouille ist weder sinnvoll noch praktikabel, weil Velo-Patrouillen punktuell und dynamisch als zusätzliches und präventives Polizeielement eingeplant sind und situativ jeweils kurzfristig angesetzt werden. Diese haben grundsätzlich den Auftrag sich dem Langsam-Verkehr (Velo/E-Biks etc.) anzunehmen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln von Schülern. Gleichzeitig führt sie jedes Jahr im August, bei Schulbeginn, während drei Wochen eine Schwerpunktaktion mit täglichen Schulwegkontrollen durch. Weiter werden mit der Aktion Licht punktuelle Schwerpunkttage im Herbst durchgeführt. Dabei liegt der Fokus auf der Verkehrssicherheit der Schüler. Auch hier ist es nicht möglich, eine feste Zahl pro Woche zu nennen. Aufgrund der seit Anfang März bestehenden Corona-Situation, mussten auch die polizeilichen Aktivitäten neu ausgerichtet werden. Der Fokus in dieser aussergewöhnlichen Lage liegt auf der Sicherstellung des polizeilichen Grundauftrags zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung zu Gunsten der Bevölkerung von Schlieren und Urdsorf. Dies wird sich in absehbarer Zeit nicht ändern.

Frage von Markus Weiersmüller: Sonderzahlungen 2019 und 2020 von Bund und Kanton

Welche einmaligen Beträge (z.B. einmalige Sonderzahlungen) des Kantons oder des Bunds erhielt bzw. erhält die Stadt in den Jahren 2019 sowie 2020 und in welcher Höhe?

Antwort von Manuela Stiefel, Ressortvorsteherin Finanzen und Liegenschaften

Im 2019 ist keine "Sonderzahlung" eingegangen. Subsummiert man die ZKB als Kanton kann informiert werden, dass im Jahr 2020 neben der Gewinnausschüttung eine Jubiläumsdividende von ca. Fr. 560'000 bezahlt wurde. Als Corona-Massnahme für die Notfallhilfe wurden vom Kanton rund 10 Franken pro Einwohner insgesamt Fr. 183'096.00 als maximaler Beitrag aus dem Lotteriefonds zugesichert. Die Stadt hat diesen Betrag vorsorglich abgerufen und vereinnahmt. Der aktuelle Stand der effektiven Nothilfen abzüglich der Rückerstattungen liegt jedoch noch unter dem Kostendach des vom Kanton zugeteilten Betrags abzüglich Rückerstattungen. Eine effektive Abrechnung wird im Frühling gemacht. Die Sonderzahlung ist für Schlieren ein Nullsummenspiel. Im Zusammenhang mit Corona besteht für die öffentliche Hand kein Anrecht auf Entschädigungen wie beispielsweise Kurzarbeit.

Frage von John Daniels: Lifte zwischen SBB-Perron und Engstringerbrücke

Wie oft waren die Lifte zwischen SBB-Perron und Engstringerbrücke in den letzten zwölf Monaten ausser Betrieb und für jeweils wie lange? Was gedenken SR und SBB zu unternehmen, um diesen Missstand der regelmässigen Defekte zu beheben?

Antwort von Andreas Kriesi, Ressortvorsteher Werke, Versorgung und Anlagen

Der Lift in Richtung Baden ist 20 Mal ausgefallen in den letzten zwölf Monaten. Die Unterbruchszeit betrug jeweils einige Stunden. Davon war der Lift bei 4 grösseren Ausfällen/Revisionen 2 Tage ausser Betrieb. Der Lift in Richtung Zürich ist 19 Mal ausgefallen, wobei die Unterbruchszeit jeweils einige Stunden betrug. Davon war der Lift bei 4 grössere Ausfällen/Revisionen 2 Tage ausser Betrieb, bei einem Ausfall 4 Tage und bei einem Ausfall 6 Tage. Die laufenden Vorabklärungen zur Problemlösung zeigen klar, dass das Problem nur mit einem vollständigen Ersatz der Liftkabinen gelöst werden kann. Ein Vorprojekt mit Kostenschätzung ist am Laufen und wird voraussichtlich bis

im 1. Quartal 2021 vorliegen. In der Finanzplanung sind in den Jahren 2020 bis 2022 dafür indikativ Fr 295'000.00 eingestellt.

Frage von Erwin Scherrer: Fallverwaltungs-Software im Steueramt

Welche Vorteile ergeben sich für das Steueramt und die Steuerpflichtigen mit der neuen Fallverwaltungs-Software mit Schnittstelle zum kantonalen Steueramt?

Antwort von Manuela Stiefel, Ressortvorsteherin Finanzen und Liegenschaften

Auf Anordnung des Kantonalen Steueramts muss die Stadt per 1. Januar 2021 die Steuererklärungen elektronisch empfangen. Mit der Fallverwaltung wird dies ermöglicht und danach werden die Steuererklärungen zur Bearbeitung einer Sachbearbeiterin bzw. einem Sachbearbeiter zugewiesen. Steuererklärungen können ohne Papierdossiers elektronisch geprüft werden. Den Steuerpflichtigen wird künftig ermöglicht, die Steuererklärung inklusive Beilagen vollelektronisch zu übermitteln. Das könnte man als Vorteil bezeichnen.

Frage von Filippo Fiore: Umbau Nebelmaschine zu Springbrunnen

Gibt es die technische Möglichkeit die Nebelmaschine auf dem Stadtplatz zu einem echten Springbrunnen, wie beispielsweise beim Lindenplatz in Zürich Altstetten, umzubauen? Falls ja, was würde das kosten?

Antwort von Stefano Kunz, Ressortvorsteher Bau und Planung

Im Prinzip ja. Die gesamte Platzgestaltung war Teil eines intensiven Prozesses, in den das Parlament und die Stimmbevölkerung mittels Urnenabstimmung eingebunden waren. So kurze Zeit nach Abschluss der Arbeiten schon wieder eine umfassende Teilumgestaltung des Brunnens ins Auge zu fassen, wäre nach Ansicht des Stadtrats nicht im Sinne der Bevölkerung. Deswegen, und aufgrund der Planungs- und Entstehungsgeschichte, wurde auf konkretere Abklärungen zu den mit Sicherheit hohen Kosten, verzichtet.

Frage von Thomas Grädel: Ordnungsbussen am Zelgliweg und Parkbussen bei der Bushaltestelle Talacker

Wie viele Ordnungsbussen ahndete die Stadtpolizei im 2019 und 2020 am Zelgliweg im Fahrverbot und wie viele Parkbussen in der Nähe des Parkplatzes bei der Bushaltestelle Talacker?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Am Zelgliweg, wo ein Fahrverbot gilt, wurden im Jahr 2019 gesamthaft 7 Ordnungsbussen und beim Parkplatz Talacker 85 Parkbussen verhängt. Im Jahr 2020 bis im September 2020 hat es noch keine Bussen am Zelgliweg gegeben und 40 Parkbussen beim Parkplatz Talacker. Das ist etwas weniger als im letzten Jahr und steht im Zusammenhang mit der im ganzen Kanton geltenden temporären Sistierung der Parkbussen während des Lockdowns.

Frage von Rixhil Agusi: Zahl der Sonderschüler

Am 8. September 2020 konnte man im Tagesanzeiger lesen, dass die Zahl der Sonderschüler markant gestiegen ist. Der Grenzwert von 3.5 % wurde überschritten. Schlieren liegt bei 4.6 %. Man spricht von einem Systemfehler, dass Kinder viel zu schnell in eine Sonderschule geschickt werden. Lehrer sollten jedoch sonderpädagogisch ausgebildet werden, auch soll eher eine integrative Förderung angeboten werden, um die Zahl der Sonderschüler zu stabilisieren, respektive zu senken. Meine Frage: Was unternimmt die Schule Schlieren, um die Zahl der Sonderschüler zu senken, welche Massnahmen werden eingeleitet, erhalten die Lehrer eine Zusatzausbildung, wenn ja, welche?

Antwort von Bea Krebs, Ressortvorsteherin Bildung und Jugend

Mit der Sonderpädagogik ist es so eine Sache. Erst verpflichtete der Kanton die Schule Schlieren, Sonderschüler/-innen zu integrieren und wenn dies dann vollzogen wird, ist es dem Kanton zu viel und zu teuer. Es ist unklar, ob den betreffenden Personen der kantonalen Verwaltung die Situation an der Schule Schlieren bei ihren Äusserungen voll bewusst war. Sonderschüler/-innen gibt es schon seit langem, früher wurden diese Kinder extern oder in Sonderklassen beschult. Die externen Plätze

sind heute beschränkt, weshalb oftmals Integrierte Sonderschulungen in der Regelklasse eingerichtet werden. Die Schulpflege würde sich in Bezug auf die Kosten über eine tiefere Sonderschulquote überaus freuen. Es gilt aber bei diesem Thema die Bevölkerungsstruktur miteinzubeziehen. In der Schule Schlieren als Lehrperson tätig zu sein, ist sehr anspruchsvoll. Vielfach müssen Kinder mit grossen Defiziten in die Klassen integriert werden, weil Sonderschulen keine Plätze mehr anbieten. Autismus sowie Spracherwerbsstörungen haben in den letzten Jahren zugenommen, letzteres nicht zuletzt aufgrund von Fernsehen, Handy und Tablet statt Kommunikation wie wir z.B. heute betreiben. Die Schwelle für die Einrichtung eines ISR ist in Schlieren im Vergleich zu andern Gemeinden hoch. So wurden die Bedingungen vor ca. 2 Jahren auf Wunsch der Schulpflege bereits stark verschärft. Es ist zudem zu beachten, dass in Schlieren sehr wenige Sonderschulungen aufgrund von Verhaltensauffälligkeiten eingerichtet werden, was bereits für eine hohe Kompetenz der Schlieremer Lehrpersonen spricht. Um diese Lehrpersonen halten zu können, brauchen sie bei anspruchsvollen Kindern aber auch Unterstützung, denn in Schlieren kommen oftmals fehlende Sprachkenntnisse und die Problematiken von Kindern aus sozial schwierigen Familienverhältnissen dazu. Die Ausbildung der Lehrpersonen kann die Schule Schlieren nicht übernehmen, dies ist Sache des Kantons und der PHZH. Dies auch aus dem Grund, dass der Kanton klar definiert, welche Ausbildungen anerkannt werden und welche nicht. Mit einer zweitägigen Weiterbildung ist es nicht getan, am besten werden die neuen Lehrpersonen entsprechend gut geschult. Die Schulpflege wird die ISR-Anträge auch zukünftig sorgfältig anschauen und ist gerne bereit die Quote zu senken, wenn sich eine weitere Möglichkeit dazu bietet. In den Budgetbesprechungen der Schulpflege ist die Sonderpädagogik jährlich ein Thema. Alles muss in erster Linie aber im Interesse des Kindes sein. Die Schulpflege will nicht sparen auf Kosten der Entwicklung dieser Kinder. Die Schulpflege kann deshalb ihre Bereitschaft signalisieren, aber nicht eine Lösung präsentieren. Die Schulpflege ist gerne bereit, den Mitgliedern des Gemeindeparlaments bei Interesse auch einmal einen Einblick in den anspruchsvollen Schulbetrieb zu ermöglichen, natürlich organisiert und in kleinen Gruppen.

Frage von Walter Jucker: Veröffentlichung Pläne und Visualisierungen Begegnungszone im Bahnhofbereich

Stadtrat Stefano Kunz hat dem Initiativkomitee T20 versprochen, dass das Komitee die Pläne und die Visualisierung der Umsetzungsvorlage für die Öffentlichkeit bekommt, sobald der Stadtrat die Unterlagen gesehen hat. Am 1. Juli verabschiedete der Stadtrat die Vorlage. Am 15. Juli wurde Stadtrat Kunz auf sein Versprechen hingewiesen. Am 28. Juli beantwortete der Abteilungsleiter BP die Anfrage negativ. Bis heute hat das Komitee die Unterlagen nicht erhalten. Warum verspricht Stadtrat Kunz Dinge, die er nicht einhält? Wann darf das Komitee die Pläne und Visualisierungen veröffentlichen?

Antwort von Stefano Kunz, Ressortvorsteher Bau und Planung

Stefano Kunz erklärt, dass er versehentlich anlässlich der Besprechung mit den Mitgliedern des Initiativkomitees T20 gesagt hat, dass die Unterlagen nach der Stadtratssitzung zur Verfügung gestellt werden. Er hat in diesem Moment nicht daran gedacht, dass das Geschäft noch im Gemeindeparlament thematisiert wird. Es tut ihm leid, dass er im Nachhinein sein Versprechen zurücknehmen musste. Stefano Kunz erlaubt sich zu bemerken, dass Herr Jucker eigentlich auch hätte wissen müssen, dass Unterlagen für ein Parlamentsgeschäft nicht vorab öffentlich verwendet werden dürfen. Die Unterlagen werden erst nach (resp. quasi mit) der Parlamentssitzung öffentlich. Vorher soll aus Sicht des Ressorts Bau und Planung die Diskussion in der vorberatenden Kommission des Parlaments erfolgen (ohne Einbezug der Öffentlichkeit). Diese Phase der parlamentarischen Meinungsbildung ist aus Sicht des federführenden Ressorts richtigerweise nicht öffentlich. Der eigentliche "Abstimmungskampf", mit den dannzumal öffentlichen Unterlagen, soll erst nach der Beschlussfassung durch das Parlament erfolgen. Diese übliche Abfolge in der Behandlung von Parlaments-/Volksabstimmungsgeschäften, soll auch in diesem Fall befolgt werden. Im Sinne einer strukturierten und zielführenden Diskussion macht nur dieses gestaffelte Vorgehen Sinn.

Zusatzfrage: Wann erhält das Komitee die Visualisierungen? Die hat es noch gar nie gesehen.

Antwort: Die werden heute oder morgen verschickt.

Frage von Jolanda Lionello: Krankheitsbedingte Ausfälle in der Abteilung Präsidiales

Im Präsidialen fehlen in Folge Krankheit über eine längere Zeit zwei Mitarbeiterinnen. Die physische und psychische Belastung der übrigen Mitarbeitenden wird dadurch massiv grösser. Was unternimmt

die Stadt Schlieren, damit es nicht zu weiteren krankheitsbedingten Ausfällen im Präsidialen kommt? Hat sich die verantwortliche Person für Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung der Stadt dem "Problem" schon angenommen?

Antwort von Markus Bärtschiger, Ressortvorsteher Präsidiales

Die fehlenden Ressourcen wurden in den vergangenen Monaten so gut es ging mit dem bestehenden Personal aufgefangen. Seit anfangs September wird die Stadtkanzlei mit ca. 40 % von einem temporären Mitarbeitenden unterstützt. Für den Fall einer noch länger andauernden Absenz der Stadtschreiberin wurde per 13. Oktober 2020 ein Springer im Pensum von ebenfalls ca. 40 % engagiert, welcher die Stadtkanzlei bei Bedarf auch über längere Zeit unterstützen kann. Mit diesen Massnahmen kann eine Entlastung erreicht werden. Nach wie vor bleibt die Belastung der Mitarbeitenden aber hoch. Die Situation wird von den Verantwortlichen regelmässig beurteilt und bei Bedarf weitere Massnahmen umgesetzt. Der Stadtrat hofft, dass die betroffenen MA rasch wieder gesund sind und wünscht diesen gute Besserung.

Frage von Dominik Ritzmann: Illegal oder falsch entsorgter Abfall

Der Stadtmelder quillt über vor Meldungen über illegal oder falsch entsorgten Abfall. Bei riesigen Kartonhaufen sowie bei Karton, der in Einkaufstaschen bereitgestellt wird, finden sich ab und zu noch Versandetiketten, welche zur Identifikation der Abfallsünder dienlich sein könnten. Was unternimmt der Stadtrat gegen die illegalen Entsorgungen? Wird der illegale Abfall systematisch nach Herkunft kontrolliert? Wie viel Bussen wurden in den letzten zwei Jahren diesbezüglich ausgestellt?

Antwort von Andreas Kriesi, Ressortvorsteher Werke, Versorgung und Anlagen

Die geschilderten Zustände sind auch dem Stadtrat längst aufgefallen. An einem Sonntag diesen Sommer wurden auf dem ganzen Stadtgebiet die herrschenden Zustände fotografisch festgehalten. Was festgestellt wurde, kann und will der Stadtrat so nicht tolerieren. Es wurden Sofortmassnahmen ergriffen. Mitte Jahr wurde allen Hauseigentümern und Verwaltungen mit der Rechnung für die Abfallgrundgebühr ein Schreiben beigelegt, welches auf zu früh bereitgestelltes Abfuhrgut und den damit verbundenen schlechten Einfluss auf das Stadtbild hinweist. Bei unzeitig bereitgestelltem Abfuhrgut, werden die Kosten für das Beseitigen der Verursachenden in Rechnung gestellt. Lassen sich diese nicht ermitteln, geht die Rechnung an die Eigentümer oder die Verwaltung betroffener Liegenschaften mit der Empfehlung, diese Kosten via separater Positionen in der Nebenabrechnung auszuweisen. Bei illegal deponierten Abfällen durchsuchen die Mitarbeitenden der Abteilung Werke, Versorgung und Anlagen diese nach Adressen, was sehr zeitintensiv ist und nicht immer lückenlos durchgeführt werden kann. Werden Hinweise auf die Verursacher gefunden, müssen die Mitarbeitenden diese der Polizei melden, welche dann ein Bussenverfahren eröffnet. In den letzten zwei Jahren wurden für unzeitig bereitgestelltes Abfuhrgut rund Fr. 6'000.00 pro Jahr in Rechnung gestellt. In der Bussenstatistik 2020 sind bis jetzt 3 Ordnungsbussen aufgrund von Littering ausgestellt worden. Dabei ist zu beachten, dass die Polizeien im Kanton Zürich während dem Lockdown vom Regierungsrat angewiesen wurden, keine oder nur unbedingt notwendige Ordnungsbussen auszustellen. Aus systemtechnischen Gründen gibt es auf die Schnelle nur einen Zugriff auf die Littering-Bussenzahlen des Jahres 2020. Bei den illegalen Abfällen wurden vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2019 56 durch die WVA festgestellte Tatbestände über die Stadtpolizei dem Stadthalter eingereicht, wovon 48 Bussen in der durchschnittlichen Höhe von Fr. 300 plus Schreibgebühren verfügt wurden. Als nächste Massnahme sind vom 22. Oktober bis 5. November dieses Jahrs auf den 13 Kulturständern der Stadt Schlieren Anti-Littering Plakate ausgehängt. Die aktuelle Kampagne auf Kehrichtfahrzeugen, Abfalleimern und Plakatstellen bei den Sammelstellen läuft weiterhin. Weiterführende Massnahmen zum Thema unzeitig bereitgestelltem Abfuhrgut, illegalem Abfall und Littering werden evaluiert. Für griffige Massnahmen müssen dann aber auch die zusätzlich notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, denn ohne diese geht es einfach nicht.

Frage von Henry Jager: Elternrat oder Elternforen

Wieso gibt es an einer Schule einen Elternrat und in den anderen Schulen nur Elternforen? Wird der Elternrat von der Schule Schlieren zukünftig gefördert? Wenn nein, warum nicht?

Antwort von Bea Krebs, Ressortvorsteherin Bildung und Jugend

Von nur Elternforen kann nicht gesprochen werden. Denn ob die Elternmitwirkung unter dem Namen Elternforum oder Elternrat institutionalisiert ist, hat keine inhaltlichen Konsequenzen. Die Umbenennung in Elternrat in der Schule Hofacker geschah auf Wunsch der Eltern, alle anderen Schulen haben ein Elternforum. In allen Schlieremer Schulen ist die Elternmitwirkung gleich organisiert, in der Delegiertenversammlung sind Eltern aus allen Klassen vertreten (Bestimmung an den Elternabenden), da Vollversammlungen der Elternschaft nicht mehr handhabbar sind. Aus ihrem Kreis wird der Vorstand gewählt. Nicht in allen Schlieremer Schulen gleich ist allerdings die Bereitschaft der Eltern in der Schule mitzuwirken. So ist es insbesondere auf der Sekundarstufe, aber auch in den Primarschulen Kalktarren und Reitmen schwierig, aus allen Klassen Eltern als Delegierte zu gewinnen, obschon die Eltern in den Quartalsbriefen aufgefordert werden, sich bei Interesse zu melden. Die Elternmitwirkung ist ein Instrument der Eltern. In allen Schulhäusern haben die Eltern also gleiche Mitwirkungsrechte, unabhängig vom Namen der Organisation. Es besteht für die Schulpflege daher kein Anlass, in die Elternforen einzugreifen, hingegen freut sie sich sehr, wenn sich zukünftig in allen Schulhäusern interessierte Eltern melden und mitarbeiten möchten. Sollten in einer der Schulen in der Organisation Änderungswünsche vorhanden sein, gelingt dies am besten über die Delegierten, die Präsidien des Vorstands oder die Schulleitung. Die Schulleitungen und die Vertretungen der Lehrerschaft sind jederzeit bereit, initiative und engagierte Eltern zu unterstützen. Die Schulleitungen werden gerne informiert, dass möglicherweise engagierte Eltern auf sie zukommen werden.

Frage von Songül Viridén: Patrouillen der Stadtpolizei in der Nacht

Wieso kommt nachts um 2.00 Uhr keine Polizei, wenn man sie in Schlieren wegen Lärmbelästigung ruft? (So insbesondere wegen häufigem Lärm an der Kreuzung Uitikonener Strasse / Freiestrasse)

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Die Patrouillen der Stadtpolizei Schlieren werden, wie auch diejenigen der Kantonspolizei Zürich, durch die Einsatzzentrale der Kantonspolizei Zürich koordiniert und eingesetzt. Bei telefonischen Meldungen aus der Bevölkerung entscheidet diese, welche Patrouille vor Ort geschickt wird und in welcher Priorität. Weshalb in diesem konkreten Fall die Prioritäten anders lagen, entzieht sich der Kenntnis des Stadtrats. Der Stadtrat ist für die Prioritätensetzung nicht zuständig. Wollte der Stadtrat mehr Patrouillen, müsste der Stellenplan des Korps aufstockt werden. Das müsste entsprechend via Budget genehmigt werden. Momentan wird das Sekretariat von Sicherheit und Gesundheit mit Lärmfragen überrannt. Es ist ein aktuelles Problem, welches leider nicht vollumfänglich mit der Polizei gelöst werden kann.

Frage von Gabriela Niederer: Videoüberwachung von öffentlichen Plätzen

Zur Entsorgung von Möbeln und Haushaltsgegenständen werden diese regelmässig am Strassenrand oder ähnliche deponiert. Die Polizeiverordnung erlaubt in begründeten Fällen die Überwachung des öffentlichen Grunds mittels technischen Geräten, die eine Personenidentifikation erlauben. Ist dem Stadtrat die Problematik bekannt? Existieren Ausführungsbestimmungen zur Verordnung? Wenn nein, weshalb nicht? Zieht der Stadtrat in Betracht, in begründeten Fällen eine Videoüberwachung einzurichten? Wenn nicht, was gedenkt der Stadtrat diesbezüglich zu unternehmen?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Diese fünf Fragen können innerhalb von drei Minuten nicht vollumfänglich beantwortet werden. Dem Stadtrat ist das Problem bekannt. Bis anhin wollte der Stadtrat keine Videoüberwachung von öffentlichen Plätzen. Aus diesem Grund gibt es keine Ausführungsbestimmungen zu Art. 7 Polizeiverordnung. Videoüberwachungen sind sehr umstritten. Die Orte für die Installation sind schwierig festzulegen. Oft ist die Person auf den Bildern nicht erkennbar oder die zuständige Person, welche die Bilder abrufen darf, kennt die Person nicht. Aus diesem Grund versucht der Stadtrat mit anderen Mitteln, wie zum Beispiel Präventionskampagnen oder sofortiges Entfernen des Abfalls, das Problem zu lösen, um den Mitmach-Effekt der in der Frage auch erwähnt wird, zu brechen. Somit aktuell nein,

aber für Zukunft soll man nie nie sagen. Die Antworten gelten teilweise auch für die weiteren Litteringfragen der Fragestellenden Daniels und Ritzmann.

Frage von Thomas Widmer: Grundstück ehemalige Badenerstrasse

Was ist der aktuelle Stand der Verhandlung zum Kauf des Grundstücks der ehemaligen Badenerstrasse zwischen Zentrumsplatz und Geissweidplatz von 7741 m² in Bezug auf Termine, Kosten für die Stadt und Einfluss auf die Jahresrechnung? Im Finanzplan ist diese Transaktion für das Jahr 2020 vorgesehen.

Antwort von Stefano Kunz, Ressortvorsteher Bau und Planung

Es ist richtig, dass das Geschäft schon lange pendent ist und damit die Frage mehr als berechtigt ist. Der aktuelle Stand ist positiv. Die Verhandlungen mit dem Kanton sind abgeschlossen. Es dauerte sehr lange, bis der Stadtrat vom Kanton einen Vertragsentwurf erhalten hatte. Der Stadtrat wird sicherlich noch in diesem Jahr ein erstes Mal über das Geschäft beraten. Eine Transaktion noch im 2020 ist aber nicht mehr möglich.

Frage von Olivia Boccali: Beleuchtung Südseite Rütistrasse

Die Rütistrasse wird nur auf der Nordseite beleuchtet. Dies führt zu einer unübersichtlichen Verkehrslage. Auch, weil viele nicht den Fussgängerstreifen an der Kreuzung mit der Engstringerstrasse nutzen, sondern die Abkürzung quer über den Platz beim Sony-Standort nehmen, um vom oder zum Bahnhof zu strömen. Auch die Scharen von Jugendlichen werden gefährdet, die für den Besuch des Mc Donald's die Rütistrasse ungeordnet überqueren. Wäre es möglich, auch die Südseite der Rütistrasse angemessen zu beleuchten oder zumindest einen weiteren Fussgängerstreifen anzubringen?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Diese Frage betrifft verschiedene Ressorts. Die Stadt ist in Erarbeitung einer Lösung. Aktuell gibt es ein Projekt zusammen mit der Abteilung Bau und Planung für einen Fussgängerstreifen auf der Rütistrasse. Dafür steht noch eine Begehung mit der Kantonspolizei Zürich aus. Sollte das Gespräch mit der Kantonspolizei positiv verlaufen, wird ein zusätzlicher Fussgängerstreifen folgen. Die Abteilung Werke, Versorgung und Anlagen wird mit der EKZ prüfen, die Südseite der Rütistrasse besser zu beleuchten. Theoretisch gibt es natürlich noch mehr Möglichkeiten, die Sicherheit zu erhöhen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Autos oder gar eine Begegnungszone. Das ist für den Stadtrat im Moment aber kein Thema.

Frage von Sarah Impusino: Durchführung von Veranstaltungen in der Corona-Zeit

Wegen Corona wurden in einigen Gemeinden alle öffentlichen Veranstaltungen abgesagt. In Schlieren ist aber keine klare Umsetzung ersichtlich. Zum Beispiel wurden die Schwimmkurse im Sommer abgesagt, wo die Kinder max. zu 10. den Kurs besuchen, aber der Schlieremer Fisch, bei welchem bis zu 400 Kinder mitmachen, wurde durchgeführt. Die Schlieremer Chilbi wurde bereits vor Wochen abgesagt, aber der Herbstmarkt wurde durchgeführt. Die Bevölkerung versteht zum Teil die Überlegungen des Stadtrats nicht. Gemäss welchen Kriterien erlaubt oder verbietet der Stadtrat Veranstaltungen in Schlieren?

Antwort von Markus Bärtschiger, Ressortvorsteher Präsidiales

Die Entscheide werden nicht immer durch den Stadtrat, sondern durch die zuständige Behörde bzw. Kommission oder Personen getroffen. Der Stadtrat ist der Meinung, dass das öffentliche Leben trotz Pandemiesituation soweit als möglich erhalten werden muss. Das heisst somit auch, dass möglichst viele Veranstaltungen durchgeführt werden, aber immer unter der Prämisse, dass diese Veranstaltungen für alle Beteiligten sicher bleiben. Es werden bzw. wurden also keine Veranstaltungen vor-schnell, quasi auf Vorrat, abgesagt. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass er damit vom Vorgehen vieler Gemeinden abweicht und damit auch Fragen aufwerfen kann. Vor jeder Veranstaltung werden diverse Sicherheitsfragen gestellt und je nach Antwort auf diese Fragen, entsprechend Entscheidungen gefällt. Kriterien zur Beurteilung waren und sind u.a.: Die Vorgaben von Bund bzw. Kanton und

der Inhalt des Sicherheitskonzepts, das viele Teilkriterien wie Anzahl Teilnehmende Personen, Zielpublikum, Lokalität etc. enthält. Der Stadtrat hofft, dass das öffentliche Leben damit aufrechterhalten werden kann.

Frage von Beat Kilchenmann: Evaluation Elektro-Lieferwagen

Der Stadtrat genehmigte einen Zusatzkredit von Fr. 15'900.00 für die Beschaffung eines Elektro-Lieferwagens. Der Auftrag wurde im freihändigen Verfahren vergeben. Im SRB steht, dass sich die Verantwortlichen von der Mercedes Benz AG ein Elektrofahrzeug haben vorführen lassen, das mit den heutigen Fahrzeugen vergleichbar ist. Nun gibt es auf dem Markt noch andere Hersteller, die Elektro-Lieferwagen anbieten. Unter anderem zu Preisen, welche dem im Budget eingestellten Betrag für den Lieferwagen entsprechen. Welche weiteren Produkte hat man in die Evaluation mit einbezogen? Welche Kriterien haben die anderen Produkte nicht erfüllt?

Antwort von Markus Bärtschiger, Ressortvorsteher Präsidiales

Die Beschaffung des Fahrzeugs wurde im Rahmen des Submissionsrechts im freihändigen Verfahren durchgeführt. Im Vorfeld der Beschaffung wurde ein weiteres Fahrzeug eines Anbieters geprüft. Kriterien für die Beschaffung waren u.a. das Ladevolumen inkl. der Laderaumöffnungsmöglichkeiten, eine tiefe Ladenkante, Sicherung des Ladeguts, Lastenverankerungsmöglichkeiten an Boden und Seitenwänden sowie die Leistungsfähigkeit der Batterie. Im Rahmen des freihändigen Verfahrens wurden konkrete Verhandlungen nur noch mit Mercedes-Benz AG geführt. Unter anderem auch deshalb, weil sich in den vergangenen Jahren ein Mercedes Vito im täglichen Einsatz sehr gut bewährt hat.

Frage von Manuel Kampus: Auswirkung der neuen Verkehrsführung im Zentrum

Mit der neuen Verkehrsführung im Zentrum hat der Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten auf der Schulstrasse, ab der Allmendstrasse Richtung Zentrum, massiv zugenommen. Zwischen 16.00 und 18.00 Uhr könnte man meinen, es sei eine Hauptstrasse. Es besteht Gefahr auf Höhe der Schule. Ist dem Stadtrat diese Entwicklung bewusst? Was sieht der Stadtrat für Möglichkeiten, dieser Entwicklung entgegenzuwirken? Wäre eine Begegnungszone auf Höhe der Schule eine Möglichkeit?

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Das sind drei zusammenhängende Fragen. Zur ersten: Ja, der Stadtrat ist sich bewusst, dass die neue Verkehrsführung Auswirkungen hat und beobachtet momentan die neuen Verkehrswege. An der Schulstrasse 15 (das ist auf Höhe Schulhaus Grabenstrasse) hat die Stadtpolizei dieses Jahr Messungen durchgeführt, ab dem 19. August, drei Wochen lang. Dabei wurden total 16'987 Durchfahrten gezählt, beide Richtungen zusammengezählt. Das gibt durchschnittlich 849 Fahrzeuge pro 24-Stunden-Tag. Verteilt man das konservativ auf 12 Stunden (06.00 Uhr – 18.00 Uhr) sind das 70 Fahrzeuge pro Stunde. Gemäss Fragestellung gebe es eine «massive Zunahme» im Vergleich zu früher. Im Jahr 2018 wurden mit der gleichen Messung 17'600 Fahrzeuge gezählt, im 2019 waren es mit 15'500 Fahrzeugen etwas weniger und wie gesagt im 2020 rund 17'000. Der Durchgangsverkehr hat sich in den letzten drei Jahren also nicht signifikant erhöht. Die gemäss Fragestellung beobachtete massive Zunahme muss sich also auf mehr als 3 Jahre zurückbeziehen. Zur zweiten Frage: der Stadtrat erhofft sich mit dem Ausbau der Bernstrasse und der Engstringerkreuzung eine starke Abnahme des Verkehrs im Zentrum. Und zur dritten Frage: Es ist bekannt, dass der Stadtrat nicht grundsätzlich gegen Begegnungszonen ist. Es ist aber momentan noch verfrüht, über eine Begegnungszone Schulstrasse zu diskutieren.

Frage von Marc Folini: Konzept für den schulischen Fernunterricht

Im September wurde die kleine Anfrage von Songül Viriden betreffend «Zukunft Fernunterricht» beantwortet. Daraus wurde ersichtlich, dass die Schule die digitale Vernetzung mittels dem Programm Teams angeht, aber sonst keinen Bedarf zur Ausarbeitung eines Konzepts für Minimalstandards für die Lehrer und ihren Unterricht mit den Schülern im Fernunterricht sieht. Die Begründung: Man betrachte den Fernunterricht als Ausnahmesituation. Hat sich nach Ansicht des Stadtrats die Notwendigkeit eines Fernunterrichtskonzepts angesichts der stark steigenden Fallzahlen in der letzten Woche geändert und sind Konzepte nicht gerade für Ausnahmesituationen besonders wertvoll?

Antwort von Bea Krebs, Ressortvorsteherin Bildung und Jugend

Konzepte sind vielfach wertvoll, da ist der Stadtrat völlig einverstanden. Den Fernunterricht für derart unterschiedliche Anforderungen wie KiGa, Primar, Sek, Aufnahmeklassen, ISR, Kleinklassen und der Anzahl Schlierener Schulhäuser in einem Konzept abzubilden, wäre allerdings ein langer und sehr aufwändiger Prozess, insbesondere da die Lehrpersonen, wie in der Anfrage betont, die Methodenfreiheit besitzen und sicherlich ein Mitspracherecht hätten. Die Schule wurde aber, wie so viele, vom erneuten Anstieg der Infektionen überrascht. Davon wurde nicht ausgegangen. Bereits vor einiger Zeit wurde die angetönte Auswertung der Situation während des Fernunterrichts pro Schulhaus vorgenommen. Die Schule ist nicht unbelehrbar. Die Definition von Minimalstandards wird an die Hand genommen und ist an der morgigen Sitzung der Schulleiterkonferenz traktandiert.

Frage von Daniel Frey: Spielplatzkonzept und Kostenüberschreitung Spielplatz Schärerwiese

Wo steht die Stadt bei der Umsetzung des Spielplatzkonzepts und wie will der Stadtrat die Kostenüberschreitung des, zugegebenermassen schönen und beliebten, Spielplatzes Schärerwiese kompensieren?

Antwort von Andreas Kriesi, Ressortvorsteher Werke, Versorgung und Anlagen

Bei der Umsetzung des Spielplatzkonzepts haben sich, ausgelöst durch die Projekte Neubau Alterszentrum, Renaturierung Limmat, Masterplan Limmatbogen und Revision Bau und Zonenordnung, neue Fragestellungen ergeben. Diese müssen sinnvoller Weise vor der Erarbeitung von detaillierten Sanierungs- und Erneuerungsprojekten für die verschiedenen Spielplätze abgeklärt werden. Im nächsten Jahr ist geplant, den Spielplatz Gugel aufzufrischen und defekte Spielgeräte zu ersetzen. Im Budget 2021 sind Fr. 50'000.00 dafür vorgesehen. Im SRB 131 vom 19. Juni 2019 ist unter Ziffer 4, Abs. 4 dargelegt, wie die gesamten geplanten Finanzmittel eingehalten werden können. Zurzeit gibt es dazu keine neuen Erkenntnisse oder Vorschläge.

Frage von Dominic Schläpfer: Badensee im Stadtpark

Wird im Zusammenhang mit der Planung des Alterszentrums die Badensee-Idee in unmittelbarer Nachbarschaft ernsthaft geprüft werden? In einer früheren Fragestunde wurde die Idee eines Badesees im Stadtpark angeregt und damals vom Stadtrat wohlwollend aufgenommen.

Antwort von Stefano Kunz, Ressortvorsteher Bau und Planung

Im Zusammenhang mit Altersplanung wird die Badensee-Idee nicht geprüft. Wenn, dann wäre dies ein Thema im Kontext Grüne Mitte und als Gestaltung des Parks als Gesamtes. Grundsätzlich ist die Idee spannend und es ist eine Idee, die sich der Stadtrat gerne merken wird. Ein Badensee im Sinne eines Orts, wo man baden kann, wird aber schwierig umzusetzen sein. Auf der Pischte 52 wurde ein Planschbecken installiert. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass die hygienischen Anforderungen sehr hoch sind. Das Thema Wasser wird und muss ein Thema sein, sei dies bezüglich der Gestaltung, wegen den Kindern oder auch wegen den klimatischen Gegebenheiten. Der Stadtrat nimmt die Idee gerne entgegen, aber die Umsetzung eines Badesees ist eher unwahrscheinlich. Zudem gibt es bereits eine Bademöglichkeit im Schwimmbad Möösli. Und im Rahmen betreffend Revitalisierung der Limmat ist man darum bemüht, einen Ort zu schaffen, der sich eignet, um in der Limmat zu baden.

Frage von John Daniels: Littering und illegale Abfallentsorgung

Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um dem Missstand der Zunahme von Littering sowie illegaler Entsorgung auf städtischem Gebiet (Stadt wie auch Naherholungsgebiete) entgegenzuwirken? Beides hat in den letzten Monaten zugenommen, wovon man sich persönlich oder anhand der Stadtmeldereinträge überzeugen konnte. Die WVA musste ihre Einsätze für Aufräumarbeiten an verschiedenen Orten, und teilweise sogar mit Extratouren an Sonntagen, erhöhen. Dies verursacht Kosten, die schlussendlich durch den Steuerzahler finanziert werden. Warum sträubt sich der Stadtrat gegen eine vorübergehende Videoüberwachung an Hot Spots wie Picknick- oder Spielplätzen? In anderen Gemeinden geht dies.

Antwort von Andreas Kriesi, Ressortvorsteher Werke, Versorgung und Anlagen

Weil das Thema Littering den Stadtrat ebenfalls ärgert, hat sich der Stadtrat bereits mit dieser Fragestellung in einer Aussprache der WVA am 24. Juni 2020 beschäftigt und kam zum Schluss, dass für die Sommersaison 2021 ein Massnahmenplan mit den möglichen Handlungsebenen: a.) Verdichtung des Reinigungs- und Entsorgungsangebots (Abendtouren, Sonn- und Feiertagstouren); b.) Informations- und Sensibilisierungskampagnen; c) Konsequente Verfolgung von Verstössen durch den Einsatz eines Abfallbeauftragten / Abfalldetektivs; d) verstärkten Polizeikontrollen; e.) und ja, auch Videoüberwachung erarbeitet werden soll. Der Stadtrat sträubt sich also nicht kategorisch gegen eine Videoüberwachung. Bei Videoüberwachungen ist jedoch zu beachten, dass gemäss dem Dokument «Videoüberwachung durch öffentliche Organe» des Datenschutzbeauftragten des Kantons Zürich die Verhältnismässigkeit von Videoüberwachungen nachzuweisen ist. Namentlich ist erwähnt, dass eine Videoüberwachung ungeeignet ist, wenn diese mangels einer ausreichenden Beleuchtung nicht funktioniert – und genau das ist z.B. an den Naherholungsplätzen entlang der Limmat der Fall. Zudem sind Kamerainstallationen und die Auswertung der Aufnahmen mit Kosten verbunden, die ebenso vom Steuerzahler bezahlt werden müssen. In Singapur weiss man wie Littering geht, aber dazu braucht es auch den politischen Willen und die Mittel, derart drastische Massnahmen, wie man sie dort kennt, durchzusetzen. Noch gibt es keine in unserer Gesellschaft akzeptierte Patentlösung um das Littering-Problem in den Griff zu bekommen. Aber der Stadtrat arbeitet daran.

Frage von Erwin Scherrer: Handhabung Unterlagen/Beilagen im Zusammenhang mit der neuen Fallverwaltungs-Software im Steueramt

Wie werden die Unterlagen/Beilagen im Zusammenhang mit der neuen Fallverwaltungs-Software mit Schnittstelle zum kantonalen Steueramt gehandhabt? Wie werden die Steuerpflichtigen informiert?

Antwort von Manuela Stiefel, Ressortvorsteherin Finanzen und Liegenschaften

Das Kantonale Steueramt übermittelt die Daten via Schnittstelle elektronisch an das Steueramt Schlieren. Die Information der Steuerpflichtigen wird zurzeit durch das Kantonale Steueramt vorbereitet.

Frage von Markus Weiersmüller: Fahrzeugbestand der Stadtverwaltung

Über wie viele motorisierte Fahrzeuge mit Strassenzulassung (d.h. Fahrzeuge mit einem Nummernschild) verfügt die gesamte Stadtverwaltung Schlieren insgesamt heute und wieviel kostet deren Versicherung für Haftpflicht, Teil- und Vollkasko für das laufende Jahr insgesamt?

Antwort von Markus Bärtschiger, Ressortvorsteher Präsidiales

Es sind 64 motorisierte Fahrzeuge, inkl. ZSO und Feuerwehr. Das Total der Motorfahrzeugprämie inkl. Stempelabgabe beträgt Fr. 34'160.00. Davon sind 25 Fahrzeuge mit einer Vollkaskoversicherung. Die Kosten dafür belaufen sich auf Fr. 12'300.

Frage von Filippo Fiore: Pläne Grundstück altes Asylzentrum Rietbachstrasse

Was sind die Pläne für das alte Asylzentrum an der Rietbachstrasse?

Antwort von Manuela Stiefel, Ressortvorsteherin Finanzen und Liegenschaften

Mit der Vorlage 13 hat das Gemeindeparlament am 7. Juni 2010 den Kaufvertrag mit dem Gewerbe- und Handelszentrum Schlieren AG (GHZ) übers ganze Grundstück im Industriegebiet Wiesenstrasse/Rietbachstrasse genehmigt. Davon wurden 3'290 m² ab parzelliert, damit die neue Eigentümerin einen ersten, von ihr geplanten Gewerbebau erstellen konnte. Auf der restlichen Fläche von 1'383 m² konnte, mit dem Einverständnis der Käuferin, die Asylunterkunft an der Rietbachstrasse 9c auf unbestimmte Zeit weiterbetrieben werden. Im Sommer 2016 hat die Stadt eine neue Asylunterkunft mit 58 Plätzen erhalten. Im Mai 2016 genehmigte der Stadtrat einen Kredit von Fr. 210'000.00 (Bauabrechnung Fr. 209'794.00) für eine minimale Renovation, um einen kurzfristige Betriebsverlängerung zu ermöglichen, denn das Gebäude mit Baujahr 1986 und Renovation 1995 ist längst am Ende der Lebensphase angelangt. Auch ist das Gebäude in nicht adäquater Bauzone. Weiter hat der Stadtrat mit SRB 94 vom 17. Mai 2016 den Mietvertrag über 12 Wohneinheiten an der Rütistrasse 11 genehmigt, um die bisher dezentral gemieteten Wohnungen zu zentralisieren.

Im Verlaufe der letzten Jahre hat der Kanton die Quoten an anzubietenden Asylplätze stark reduziert. Aus diesem Grund ist die Belegung der ältesten noch betriebenen Asylunterkunft Rietbachstrasse 9c (28 Plätze) seit Monaten auf unter 30 % gesunken. Dies veranlasst das Ressort Soziales bis Mitte 2021 vollständig auf die Liegenschaft Rietbachstrasse 9c verzichten zu können. Parallel dazu meldete sich die Käuferin GHZ, um für die Planung eines weiteren Gewerbebaus einen Abbruchtermin und Übergabe der Restparzelle zu erhalten. Dieser Termin wurde jetzt auf 1. April 2021 gesetzt. Das Gebäude wird auf diesen Zeitpunkt auf Null abgeschrieben. Im neuen Finanzplan, den der Stadtrat bald zu Händen Parlament verabschiedet, ist der Landhandel angezeigt. Ein weiterer Beschluss durch das Parlament wird nicht mehr benötigt, weil dies im damaligen Vertrag bereits festgelegt wurde, namentlich, dass die GHZ über dieses Land verfügen kann, wenn die Asylunterkunft nicht mehr gebraucht wird. Es braucht nur noch einen Stadtratsbeschluss, um die Eigentumsübertragung zu vollziehen.

Frage von Thomas Grädel: Fahrradlenkende – Einhalten der Verkehrsregeln

Unternimmt die Stadtpolizei etwas gegen Fahrradlenkende, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten oder hat sie vom Sicherheitsvorstand den Auftrag erhalten, sich zurückzuhalten? Vermehrt kann beobachtet werden, dass sich Fahrradlenkende nicht an die Verkehrsregeln halten. In Anbetracht der bereits heute geltenden allgemeinen Fahrverbote und einer zukünftigen Langsamfahrzone am Bahnhof könnte dies schwerwiegende Folgen haben, vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Antwort von Pascal Leuchtmann, Ressortvorsteher Sicherheit und Gesundheit

Der Stadtrat hat und wird ganz sicher nie eine Weisung erteilen, das Gesetz in die eine oder andere Richtung zu dehnen. Das würde nach dem Dafürhalten des Stadtrats an Amtsanmassung grenzen. Der Art. 287 des Strafgesetzbuchs sieht dafür bis zu drei Jahre Gefängnis vor. Die Stadtpolizei Schlieren/Urdsorf ist sich dieser Situation bewusst und reagiert im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten mit regelmässigen Verkehrskontrollen mit Schwerpunkt auf den Langsamverkehr (Velo/Mofa/E-Bike). Im Bereich der E-Bikes hat die Stadtpolizei in den letzten 2 Monaten einen Schwerpunkt gesetzt und geht konsequent gegen jene Bikes vor, die teilweise nicht den geltenden Zulassungen entsprechen. Es wurden bis dato rund 20 solche E-Bikes sichergestellt und die Besitzer/Lenker wurden verzeigt. Und selbstverständlich werden festgestellte Verstösse von Velo und Mofa-Lenkern konsequent mittels Ordnungsbusse geahndet. Auch hier gilt das gleiche, was schon im Zusammenhang mit der Beantwortung der Frage von Herr Schläpfer erwähnt wurde: Die Pandesituation und damit die nötige Bündelung der Polizei-Kräfte auf ihren Grundauftrag, wird sich in absehbarer Zeit nicht ändern. In diesem Zusammenhang musste die Kontrollintensität im Bereich der Velokontrollen tatsächlich erheblich zurückgefahren werden. Anlässlich der Beantwortung der Frage von Songül Viridén wurde bereits gesagt, dass es am Parlament liegt, wenn mehr Polizeimannpower gewünscht wird.

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic weist darauf hin, dass die 60 Minuten der Fragestunde um sind und es Zeit für das nächste Traktandum ist.

Dominik Ritzmann (Grüne) stellt **den Antrag** auf Weiterführung der Fragestunde.

Diskussion

Markus Weiersmüller (FDP) erklärt, dass die Fraktion FDP den Antrag ablehnt.

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen gewünscht sind und gelangt zur Abstimmung.

Der Antrag auf Weiterführung der Fragestunde wird mit 13 Ja- zu 19 Nein-Stimmen abgelehnt.

135/2020 04.03.20

Volksinitiativen "Bereich Bahnhof"
Beschluss GP: Vorlage Nr. 8/2020: Antrag des Stadtrats auf Beschluss der Umsetzungsvorlagen der Volksinitiativen "Bereich Bahnhof" zu Handen Urnenabstimmung

Referent des Stadtrats:

Stefano Kunz
Ressortvorsteher Bau und Planung

Weisung

1. Ausgangslage

Mit SRB 95 vom 14. August 2017 unterbreitete der Stadtrat dem Gemeindeparlament eine Vorlage zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Güterstrasse, im Abschnitt Grabenstrasse bis Güterstrasse 15. Mit Beschluss 219 vom 18. Dezember 2017 (Vorlage Nr. 11/2017) genehmigte das Gemeindeparlament den Antrag des Stadtrats mit einer erheblichen Änderung. Die Begegnungszone sollte verkürzt realisiert werden, nämlich lediglich auf dem Abschnitt östlich der Neuen Fossertstrasse bis hin zur Grabenstrasse.

Am 17. April 2018 wurde die Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindeparlamentsbeschluss 42 vom 12. November 2018 (Vorlage 9/2018) für gültig erklärt wurde. Das Initiativbegehren entsprach dem am 14. August 2017 gestellten Antrag des Stadtrats und enthielt zusätzlich die Forderung, die Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse bis hin zur Ringstrasse zu verlängern. Am 29. Juni 2018 wurde die Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindeparlamentsbeschluss 67 vom 8. April 2019 (Vorlage Nr. 2/2019) für gültig erklärt wurde. Beide Initiativen betreffen den selben Bereich und verfolgen ähnliche Ziele. Wesentlicher Unterschied ist das Tempo-Regime für den motorisierten Verkehr. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, während die zweite Initiative nach einer Tempo 30 Zone verlangt.

Der Stadtrat wurde mit Beschluss 67 vom 8. April 2019 vom Gemeindeparlament beauftragt, ausgehend von den beiden Initiativen, zwei gleichwertige Umsetzungsvorlagen auszuarbeiten und dem Gemeindeparlament Bericht und Antrag zu unterbreiten. Auf diese Weise sollte sichergestellt werden, dass die Stimmberechtigten die Möglichkeit erhalten, sich – sofern sie eine Verkehrsberuhigung wünschen – zwischen zwei unterschiedlichen Realisierungsmöglichkeiten zu entscheiden.

2. Umsetzungsvorlagen

Im Anschluss an den Beschluss des Gemeindeparlaments vom 8. April 2019 wurde ein Vorprojekt für eine Errichtung einer Tempo-30-Zone ausgearbeitet. Die Pläne konnten in enger Zusammenarbeit mit dem Initiativkomitee entwickelt werden. Dies erscheint als angezeigt, weil das Initiativkomitee mit schriftlicher Bestätigung in Aussicht gestellt hat, dass diese Initiative zurückgezogen wird, sobald die Weisung des Stadtrats mit zwei gleichwertigen Umsetzungsvorlagen zuhanden Gemeindeparlament verabschiedet sein wird.

Die Umgestaltung zur Begegnungszone mit einer Tempobeschränkung auf 20 km/h und grundsätzlichem Fussgängervortritt wurde gemäss der Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" mit dem Perimeter der Bahnhofstrasse ergänzt. Dies wurde dem entsprechenden Initiativkomitee ebenfalls vorgestellt.

Mit diesem Vorgehen ist eine gleichwertige Behandlung beider Initiativen sichergestellt, mit der Absicht, dem Gemeindeparlament und den Stimmberechtigten eine echte Wahlmöglichkeit zu geben bezüglich Verbesserung der heute unbefriedigenden Situation auf der Südseite des Bahnhofs.

Die zu den beiden Umsetzungsvorlagen ausgearbeiteten Vorprojekte sind durch die Kantonspolizei vorgeprüft und grundsätzlich als bewilligungsfähig beurteilt worden.

3. Vorprojekt "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"

Die Begegnungszone im Bahnhofsbereich verläuft zwischen dem östlichen Eingangstor bei der Grabenstrasse/Engstringerbrücke bis zum Eingangstor bei der Liegenschaft Güterstrasse 15 (Areal Kohler) und umfasst auch die Bahnhofstrasse bis zum Stadtplatz.

In einer Begegnungszone beträgt das maximale Tempo 20 km/h, die Fussgänger haben Vortritt und das Parken ist nur auf den markierten Parkfeldern erlaubt. In der Begegnungszone existieren bewusst keine Randabschlüsse, welche den Fussgängerbereich von der Fahrbahnfläche abgrenzen. Vertikal versetzte Parkplätze, Bäume mit begrünten Baumscheiben sowie die chaussierten Plätze bilden eine leicht mäandrierende Fahrspur. Gleichzeitig ergibt sich mit der Anordnung dieser Elemente ein sicherer Bereich für Fussgängerinnen bzw. Fussgänger neben dem Fahrbereich. Die Gestaltung unterstützt die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion, erhöht die Aufenthaltsqualität und insbesondere auch die Sicherheit der Passanten, Kunden und Anwohner. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung durch den Verkehr reduziert.

Das Herzstück der Begegnungszone ist der grosszügige Bahnhofplatz mit einem markanten Baum, welcher sich zwischen dem Treppenaufgang der Personenunterführung der SBB und der Bahnhofstrasse befindet. Besonderen Wert wird bei der Gestaltung auf die Aufenthaltsqualität gelegt. Dies wird mit dem grosszügigeren Platz an der Bahnhofstrasse vor der Bibliothek mit Brunnen und Bänken erreicht, sowie mit den Flächen vor den bestehenden Restaurants, welche als Strassencafés genutzt werden können. Weitere Sitzgelegenheiten entstehen bei der SBB-Unterführung West. Die besonders grüne Umsetzung mit vielen Bäumen und grosszügigen Pflanzflächen berücksichtigt die anstehenden Veränderungen im Stadtklima. Insbesondere im Sommer kann so für ein kühleres Klima gesorgt werden. Mit fast 70 neuen Veloabstellplätzen wird zudem auch der Stärkung des Zweiradverkehrs Rechnung getragen.

Bei einer Umsetzung der Variante Begegnungszone, welche einen deutlich kleineren Perimeter als die Tempo-30-Lösung umfasst, werden die angrenzenden Strassen im Bahnhofsbereich, welche nicht im Perimeter der Initiative liegen, mittelfristig ebenfalls als Tempo-30-Zone umzugestaltet sein. Der Perimeter umfasst in diesem Fall zusätzlich die Güterstrasse bis zur Goldschlägistrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

4. Vorprojekt "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich"

Der Perimeter dieser Initiative beinhaltet die gesamte Güterstrasse von der Goldschlägistrasse bis zur Bahnhofstrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse, die Bahnhofstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

In der Tempo-30-Zone gilt Rechtsvortritt, die Fussgänger können grundsätzlich überall die Fahrbahn überqueren, haben jedoch keinen Vortritt. Im gesamten Perimeter wird die Tempo-30-Zone mit Gehwegen und Fahrbahn gestaltet. So wird eine möglichst eindeutige Zuweisung respektive Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt. Zur Temporeduktion werden die erforderlichen seitlichen Einengungen erstellt. Die Strassenflächen in den Kreuzungsbereichen werden auf das Gehwegniveau angehoben sowie farblich mit einem Blauton gestaltet und hervorgehoben. Die Parkplätze werden neu ebenfalls auf das Gehwegniveau angehoben.

Auf die Aufenthaltsqualität wird besonderen Wert gelegt. Das erfolgt auch bei diesem Ansatz mit einem grosszügig gestalteten Platz mit Brunnen und Sitzgelegenheiten vor der Bibliothek. Vor den bestehenden Restaurants besteht die Möglichkeit, die entstehenden Flächen als Strassencafé zu nutzen.

Entgegen des ursprünglichen Initiativtextes konnten jedoch zwei Grundsätze mangels Genehmigungsfähigkeit nicht weiter vertieft werden. Zum einen ist die Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr mit separat ausgeschiedenen, getrennten Verkehrsflächen nicht möglich, da dies keine Massnahme ist, welche das Tempo der Autofahrenden reduzieren würde, sondern in der Tendenz meist sogar gegenteilige Wirkung erzeugt. Zum anderen ist das Anbringen von Fussgängerstreifen nicht genehmigungsfähig, da das Gesetz dies in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt. Als Alternative zu den Fussgängerstreifen werden daher die Bereiche mit einer farbigen Oberfläche markiert.

5. Kostenschätzungen

Für beide Umsetzungsvorlagen liegen Kostenschätzungen vor. Aufgrund der unterschiedlichen Perimeter sind die Kosten nicht einfach zu vergleichen. Da die Variante Begegnungszone den kleineren Perimeter aufweist, wirkt sie zunächst deutlich kostengünstiger. Mit Umsetzung der Begegnungszone werden aber auch weitere Massnahmen im angrenzenden Strassenraum notwendig, weshalb diese Kosten ebenfalls berücksichtigt sind, um so die Vergleichbarkeit der Kosten zu ermöglichen. Die Kostengenauigkeit liegt bei beiden Vorprojekten bei +/-25 %. Für den Vergleich der zwei Ansätze wurden die Baukosten ohne MWST, ohne Planungskosten und ohne Werkleitungen (da bei beiden Varianten anfallend) ausgewiesen. Die Beträge sind gerundet.

5.1. Begegnungszone (Tempo 20)

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	34'000.00	149'000.00	183'000.00
Strassenarbeiten	47'000.00	357'000.00	404'000.00
Möblierungen und Baumgruben	237'000.00	1'000.00	238'000.00
Total Baumeisterarbeiten	318'000.00	507'000.00	825'000.00
Nebearbeiten			
Gärtnerarbeiten	140'000.00	-	140'000.00
Markierungen	5'000.00	5'000.00	10'000.00
Möblierungen	82'000.00	39'000.00	121'000.00
Total Nebearbeiten	227'000.00	44'000.00	271'000.00
Gesamtsumme	545'000.00	551'000.00	1'096'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Begegnungszone gemäss dem Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken, Brunnen und Veloabstellplätzen beinhalten, belaufen sich auf rund Fr. 1'096'000.00.

Bei Umsetzung der Begegnungszone würden die angrenzenden Strassen mittelfristig zu einer Tempo-30-Zone umzugestaltet sein. Zusätzlich zu den vorstehend ausgewiesenen Kosten, die auf dem kleineren Perimeter unmittelbar gemäss Initiative anfallen, wäre demzufolge mit weiteren Kosten zu rechnen. Diese zukünftigen Kosten werden zusätzlich etwa Fr. 1'080'000.00 betragen.

5.2. Tempo 30 Zone

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	42'000.00	343'000.00	385'000.00
Strassenarbeiten	34'000.00	1'017'000.00	1'051'000.00
Möblierungen und Baumgruben	317'000.00	4'000.00	321'000.00
Total Baumeisterarbeiten	393'000.00	1'364'000.00	1'757'000.00
Nebearbeiten	-	-	-
Gärtnerarbeiten	175'000.00	-	175'000.00
Markierungen	103'000.00	6'000.00	109'000.00
Möblierungen	83'000.00	55'000.00	138'000.00
Total Nebearbeiten	361'000.00	61'000.00	422'000.00
	-	-	-
Gesamtsumme	754'000.00	1'425'000.00	2'179'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Tempo-30-Zone gemäss dem grösseren Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, Markierungsarbeiten, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken und dem Brunnen beinhalten, belaufen sich auf Fr. 2'179'000.00.

5.3. Kostenvergleich

Die Kosten für die Umsetzung der Tempo-30-Zone erscheinen mit Blick auf den Gesamtbetrag bedeutend höher als diejenigen für die Realisierung der Begegnungszone. Werden die Kosten der beiden Umsetzungsvorlagen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Perimeter verglichen, ist jedoch festzustellen, dass sich die Kosten pro Laufmeter Strasse bei beiden Umsetzungsvorlagen auf einem ähnlichen Niveau bewegen.

6. Empfehlung des Stadtrats

Den Stimmberechtigten sollen zwei grundsätzlich realisierbare und in anderen Gemeinden erprobte Lösungsansätze, welche mit unterschiedlichen Massnahmen das gleiche Ziel erreichen wollen, zur Auswahl vorgelegt werden.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass an dieser zentralen Lage beim Bahnhof mit einer Begegnungszone den anstehenden Herausforderungen sehr gut und umfassend Rechnung getragen werden kann. Daher soll den Stimmberechtigten die Umsetzung der Tempo-20-Vorlage empfohlen werden. Den klimatischen, räumlichen, städtebaulichen und sicherheitstechnischen Herausforderungen kann so am besten begegnet und eine moderne Adressbildung für den Bahnhof Schlieren sichergestellt werden. Ebenso kann der kommunale Verkehrsrichtplan, der explizit einen Fussgängerbereich vorsieht, mit dieser Variante optimal umgesetzt werden.

Rechtlich möglich und durchführbar ist jedoch ebenso der ausgearbeitete Ansatz mit Tempo 30, der als Gegenvorschlag zur Abstimmung gelangen soll. Auch mit dieser Variante kann die heutige Situation deutlich und umfassend verbessert werden.

7. Rechtliches

Damit die Stimmberechtigten im Rahmen desselben Urnengangs über die beiden Vorlagen abstimmen könnten, müsste das Gemeindeparlament sowohl die Umsetzungsvorlage (Begegnungszone) als auch den Gegenvorschlag (Tempo 30) genehmigen und angeben, welcher Vorlage es den Vorzug gibt.

Lehnt das Gemeindeparlament beide Umsetzungsvorlagen ab, ist gemäss § 136 Abs. 1 des Gesetzes über die Politischen Rechte (GPR) über beide Volksinitiativen abzustimmen. In diesem Fall könnten sich die Stimmberechtigten zwar im Grundsatz für die eine oder andere Art der Verkehrsberuhigung aussprechen, jedoch keiner der ausgearbeiteten Umsetzungsvorlagen zustimmen. Würde dann in der Urnenabstimmung eine der Initiativen angenommen, müsste erneut eine Umsetzungsvorlage ausgearbeitet werden. Diese könnte der bereits heute ausgearbeiteten Umsetzungsvorlage (bzw. dem Gegenvorschlag) entsprechen. Allerdings würde mit einem solchen Vorgehen viel Zeit verloren gehen, bis mit der Ausführung der einen oder anderen Variante begonnen werden könnte.

Wenn das Gemeindeparlament einer Umsetzungsvorlage zustimmen und die andere ablehnen würde, hätte dies zur Folge, dass über die Volksinitiative, deren Umsetzungsvorlage abgelehnt worden ist, eine Volksabstimmung stattfinden müsste. Diese Abstimmung könnte jedoch nicht über die bereits ausgearbeitete Umsetzungsvorlage erfolgen, sondern es müsste die ursprüngliche Initiative zur Abstimmung gelangen. Dies hätte den Nachteil, dass ebenfalls sehr viel Zeit verstreichen könnte, bis bekannt wird, welche Art der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden soll. Würde nämlich die Volksinitiative von den Stimmberechtigten angenommen, müsste zu dieser eine Umsetzungsvorlage ausgearbeitet werden. Es wäre auch nicht möglich, die vom Parlament bewilligte Umsetzungsvorlage der anderen ursprünglichen Initiative im selben Urnengang gegenüber zu stellen, da nur Initiativen, welche dieselbe Form (allgemeine Anregung, ausgearbeitete Umsetzungsvorlagen) aufweisen, einander gegenübergestellt werden können.

Werden beide Umsetzungsvorlagen bzw. Initiativen vom Stimmvolk verworfen, ist der Beschluss des Gemeindeparlaments vom 18. Dezember 2017 (Vorlage 11/2017) umzusetzen.

Mit Zuschriften vom 22. bzw. 24. Juni hat das Initiativkomitee "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" ihre Initiative zurückgezogen, unter dem Vorbehalt, dass das Gemeindeparlament der zugehörigen Umsetzungsvorlage (Gegenvorschlag Tempo 30) unverändert zustimmt. Bei einer Ablehnung käme es, wie vorstehend dargelegt, zu einer Abstimmung über die Volksinitiative.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeindeparlament wird beantragt zu beschliessen:
 - 1.1 Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" wird beschlossen und der Urnenabstimmung unterbreitet.
 - 1.2 Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" wird beschlossen und an der Urnenabstimmung als Gegenvorschlag der Umsetzungsvorlage gemäss Ziff. 1.1 gegenübergestellt.
 - 1.3 Den Stimmberechtigten wird die Annahme der Umsetzungsvorlage zur Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" empfohlen.
 - 1.4 Der Stadtrat wird beauftragt, die gleichzeitige Urnenabstimmung über die beiden Umsetzungsvorlagen anzuordnen, wobei die Bestimmungen über die Abstimmung bei Initiative und Gegenvorschlag sinngemäss anzuwenden sind.

Parlamentspräsident Sasa Stajic erklärt, dass er dem Parlament vorab einen Vorschlag zur Strukturierung der Behandlung des Traktandums macht. Es soll zuerst mit einer grundsätzlichen Diskussion darüber, ob die beiden Vorlagen in dieser Form zur Volksabstimmung gelangen, begonnen werden. Wenn keine weiteren Wortmeldungen mehr dazu sind, gibt es dazu eine Abstimmung, unter der über die Ziffern 1.1 und 1.2 der Vorlage abgestimmt wird, weil der gesamte Prozess in der Vorlage darauf aufbaut, dass beide Umsetzungsvorlagen gleichzeitig zur Abstimmung gelangen. Was passieren würde, wenn nur eine angenommen würde, ist in der Vorlage des Stadtrats aufgezeigt. Nach dieser

ersten Abstimmung muss das Parlament den Stimmberechtigten eine Abstimmungsempfehlung machen. Dazu ist dann das Wort wieder frei und es gibt eine weitere Diskussion und Abstimmung.

Der Parlamentspräsident möchte zuerst von den Parlamentarierinnen und Parlamentariern wissen, ob sie mit dieser Struktur einverstanden sind oder ob jemand wünscht, dass über den Inhalt der Umsetzungsvorlagen einzeln abgestimmt wird. Er bittet die Parlamentarierinnen und Parlamentarier sich jetzt zu melden, falls sie mit der vorgeschlagenen Struktur nicht einverstanden sind. Das ist nicht der Fall. Der Parlamentspräsident eröffnet die Diskussion darüber, ob die Vorlagen so an die Urnenabstimmung kommen.

Abschied der Rechnungsprüfungskommission

Die RPK hat die Vorlage geprüft und empfiehlt einstimmig, den Antrag anzunehmen.

Schlieren, 9. September 2020

Der Präsident: Boris Steffen
Die Protokollführerin: Cornelia Honauer

Bericht der Rechnungsprüfungskommission

Hans-Ulrich Etter erklärt, dass der RPK die Umsetzungsvorlagen der beiden Initiativen durch Ressortvorsteher Stefano Kunz und seinen Abteilungsleiter Hans-Ueli Hohl vorgestellt wurden. Der RPK wurden Visualisierungen betreffend die Gestaltungsmöglichkeiten der beiden Varianten präsentiert. Ferner wurden der RPK Berechnungen betreffend die möglichen Finanzaufwendungen für die beiden Vorlagen präsentiert. Diese basieren jedoch mehr oder weniger auf Schätzungen und bedürfen deshalb noch einer genaueren Abklärung, denn die Projekte sind noch nicht im Detail ausgearbeitet, bzw. bewilligt worden. Das Projekt muss zur Bewilligung zuerst auch noch öffentlich ausgeschrieben werden. Bei dieser Ausschreibung können sich die wesentlichen Kostenfaktoren im negativen oder positiven Sinn noch ändern. Die Umsetzungsvorlage enthält keine Kreditbewilligung für eine der beiden Vorlagen. Dies folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Innerhalb der RPK wurden beiden Varianten gegensätzlich diskutiert. Für die beiden Varianten wurden ungefähr die gleichen Kostenschätzungen angegeben. Aus diesem Grund verzichtete die RPK auf eine vertiefte Diskussion, da bei der Umsetzungsvorlage keine Finanzmittel gesprochen werden. Die RPK hat sich einstimmig für die Umsetzungsvorlage der beiden Volksinitiativen ausgesprochen, da die sachliche Diskussion im Gemeindeparlament stattfinden wird oder muss. Auch war sich die RPK darüber bewusst, dass diese beiden Vorlagen dringlich aufgearbeitet werden müssen, damit das Stimmvolk in absehbarer Zeit über eine der beiden Volksinitiativen oder über die Variante des Gemeindeparlaments entscheiden kann. Die RPK ist einstimmig für die Annahme der Umsetzungsvorlage der Volksinitiativen "Bereich Bahnhof".

Stellungnahme des Ressortvorstehers Bau und Planung

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass ein spezielles Geschäft behandelt wird. Die Vorlage ist ausserordentlich und es geht um sehr viel. Der Stadtrat braucht die Hilfe des Gemeindeparlaments. Es besteht ein rechtsgültiger Beschluss des Parlaments für eine Mini-Begegnungszone vis à vis des Bahnhofs. Es liegen zwei rechtsgültige Initiativen vor, welche zwar ebenfalls das Bahnhofsgebiet betreffen, aber unterschiedliche Stossrichtungen verfolgen. Die Situation mit diesen zwei Initiativen ist so nirgends in den Rechtssammlungen vorgesehen und hat es nach Wissensstand des Stadtrats so auch noch nie gegeben. Vor diesem Hintergrund wurde rasch klar, dass beide Initiativen gleichzeitig zur Abstimmung gebracht werden müssen, wenn ein endloses Hin und Her mit Abstimmungen vermieden werden soll. Dies ist nur möglich, wenn eine der beiden Initiativen in einen Gegenvorschlag des Stadtrats umgewandelt wird. Dazu benötigt es einen Entscheid des Gemeindeparlaments. Es liegen zwei Initiativen mit je einem sehr guten Umsetzungsvorschlag für T20 und T30 vor,

wobei bei beiden Varianten die Kosten pro Laufmeter praktisch gleich sind und beide Initiativkomitees mit dem Umsetzungsvorschlag, der ihre Initiative betrifft, einverstanden sind. Es liegt eine Abstimmungsempfehlung des Stadtrats vor und die Bereitschaft des Komitees T30, die Initiative zurückzuziehen, sofern durch das Parlament keine Änderungen am Vorschlag vorgenommen werden, damit diese Initiative als Gegenvorschlag zur Abstimmung gebracht werden kann. Nun braucht es die Bereitschaft des Parlaments, weder am einen noch am anderen Vorschlag etwas zu ändern. Es braucht die Zustimmung zu den Anträgen des Stadtrats, um damit eine zeitnahe Abstimmung zu ermöglichen. Und es braucht eine Empfehlung des Parlaments an die Bevölkerung, welcher der beiden Vorlagen zugestimmt werden soll. Zusammengefasst heisst das, dass es heute in einem ersten Teil nicht um eine inhaltliche Diskussion geht, sondern lediglich um einen Entscheid für das weitere Vorgehen. Die inhaltliche Diskussion kann dann im Abstimmungskampf geführt werden. Sofern die Vorlage heute durch das Parlament erfolgreich verabschiedet wird, setzt der Stadtrat so rasch wie möglich eine Volksabstimmung an. Der nächste mögliche Termin für eine Volksabstimmung ist vermutlich der 7. März 2021. Danach erfolgt die öffentliche Auflage gemäss §13 des Strassengesetzes des Kantons Zürich für jenes Projekt, welches an der Volksabstimmung ausgewählt wird. Dieser Paragraph verlangt, dass Projekte dieser Art der Bevölkerung vor der Kreditsprechung in einer Orientierungsveranstaltung oder per öffentlicher Auflage zur Stellungnahme unterbreitet werden. Zu allfälligen Einwendungen wird ein Bericht erstellt, welcher vom Stadtrat genehmigt werden muss. Auch dieser Bericht muss öffentlich aufgelegt werden. Erst danach kann der Kreditantrag an das Parlament gestellt werden. Zum ausgearbeiteten Projekt muss dannzumal die Kantonspolizei konkret Stellung nehmen. Danach erfolgt die Planaufgabe gemäss § 16 und § 17 des Strassengesetzes. Betroffene und die Bevölkerung können sich noch dazu äussern. Erst danach kann die eigentliche Arbeitsvergabe und die Ausführung an die Hand genommen werden. Dem Gemeindeparlament wird ein Dokument mit dem geschilderten Ablauf sowie den Visualisierungen nach der Parlaments-sitzung zugänglich gemacht. Der Stadtrat bittet das Parlament, die heutige Vorlage zu genehmigen. SBB und Bevölkerung warten sehnlichst darauf, dass die Abstimmung so rasch wie möglich stattfinden kann.

Diskussion zu Urnenabstimmung

Songül Viridén (GLP) erklärt, dass sie ihr Votum als Sprecherin der Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" hält. Das Initiativkomitee ist froh, dass nach Jahren dieses schwierige Geschäft nun traktandiert werden konnte und hofft, dass es endlich verabschiedet werden und damit endlich vors Volk kommen kann. Dieser hässliche und nicht repräsentative Fleck soll endlich gestaltet werden. Es war eine Herausforderung für den Stadtrat, diese beiden Initiativen geschickt zu behandeln. Sprich: Zwei gleichwertige Umsetzungsvorlagen auszubreiten, damit beide mit dem gewollten Inhalt vor das Volk kommen können, ohne dass es zum Schluss zu einem Chaos kommt. Für das Austüfteln der Vorgehensweise, wie man diese Initiativen vors Volk bringen kann, möchte sich das Initiativkomitee bei allen Beteiligten bedanken. Das Komitee ist mit dem vorgeschlagenen Vorgehen und den beiden in Zusammenhang stehenden Umsetzungsvorlagen des Stadtrats einverstanden.

Markus Weiersmüller (FDP) erklärt, dass das Initiativkomitee "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich", heute der Einfachheit halber auch T30 genannt, allen Beteiligten danken möchte. Das Initiativkomitee begrüsst das Vorgehen und unterstützt den Antrag vorerst.

Boris Steffen (SVP) erklärt, dass Stadtrat Stefano Kunz an einer Sitzung des Initiativkomitees vom 6. Oktober 2020 teilgenommen hatte. Stefano Kunz hatte bei dieser Gelegenheit dem Initiativkomitee erzählt, dass der ganze Prozess nun doch noch etwas länger dauert. Zuerst muss noch irgendeine Prüfung stattfinden, aber er hatte nicht gewusst, welche der beiden Varianten dies betrifft. Die Abstimmung findet dann in etwa in einem Jahr statt, informierte Stefano Kunz. Im gesamten Prozess kam es jedes Mal anders, als das Komitee vom Stadtrat informiert wurde. Das Komitee will nun endlich einmal genau wissen, wann die Abstimmung stattfindet und wie es danach weitergeht. Ist das überhaupt schon bekannt?

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass die Kritik des Komitees T30 berechtigt ist. Das Dokument, aus welchem Stadtrat Stefano Kunz an der Sitzung des Initiativkomitees zitierte, hatte er an der Sitzung

nicht mit dabei und machte die Angaben aus dem Gedächtnis. Er wird das Dokument morgen zusammen mit den Visualisierungen an die Parlamentsmitglieder und die beiden Komitees übermitteln. Stefano Kunz verwechselte zum Zeitpunkt der Sitzung zwei Schritte. Die Auflage nach Strassengesetz findet nach der Volksabstimmung statt und nicht vorher. Dies wiederum ist der Grund, weshalb die Volksabstimmung im Frühling erfolgen kann und nicht erst in ungefähr einem Jahr. Dieses Vorgehen gilt unabhängig davon, ob T20 oder ob T30 angenommen wird. Jenes Projekt, welches vom Volk genehmigt wird, wird öffentlich aufgelegt. Die Abstimmung wird voraussichtlich am 7. März 2021 durchgeführt.

Hans-Ulrich Etter (SVP) erklärt, dass nach der Abstimmung die öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit durchgeführt wird. Besteht die Möglichkeit, dass sich das Projekt aufgrund der eingegangenen Einsprachen noch massgeblich verändert? Zum Beispiel bei Abständen von Bäumen zur Strasse.

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass die Frage derzeit noch nicht von Relevanz ist. Beide Projekte können sich mit der öffentlichen Auflage noch verändern. Eine Auflage ist dazu da, dass sich die Bevölkerung äussern kann. Der Stadtrat prüft die Einwendungen und entscheidet, welche davon berücksichtigt werden und welche nicht. Stand heute, gemäss seinem Verständnis, wird man dort in der einen oder anderen Form das betroffene Initiativkomitee einbeziehen. Hierzu kann aber zum jetzigen Zeitpunkt noch keine definitive Aussage gemacht werden. Dem Stadtrat ist der Einbezug enorm wichtig. Er kann sich heute schlecht vorstellen, dass Einwendungen eingehen werden, die vom Stadtrat so berücksichtigt werden müssen, dass das ganze Projekt über den Haufen geworfen wird. Das würde bedeuten, dass in den heute vorliegenden Projekten etwas vergessen oder übersehen worden wäre. Ausschliessen kann der Stadtrat dies nicht. Wichtig ist zu beachten, dass dies bei beiden Projekten gleichermassen passieren könnte.

Heidemarie Busch (CVP) erklärt, dass der Stadtrat in der Fragestunde erklärte, dass am Brunnen auf dem Stadtplatz keine Änderungen vorgenommen werden können, weil dieses Projekt vom Volk so angenommen worden sei, aber beim Bahnhof könnte es dann wiederum Änderungen geben. Der Stadtrat wird gebeten, diesen Umstand zu klären.

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass es sich um zwei verschiedene Ausgangslagen handelt. Bei den Bahnhofsinitiativen geht es um die öffentliche Auflage eines Strassenbauprojekts. Der Stadtplatz war zwar auch ein Strassenbauprojekt, aber nicht Teil einer Volksinitiative. Das Strassengesetz schreibt die öffentliche Auflage vor. Aufgrund dieser Vorgehensweise kann nicht ausgeschlossen werden, dass Änderungen erfolgen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass beide vorliegenden Projekte gute Projekte sind, weshalb er das Parlament bittet, den Fokus der heutigen Debatte nicht auf die allfälligen Änderungen zu legen. Der Stadtrat kann sich heute keine substantielle Einwendung vorstellen, deren Inhalt gewichtig genug wäre, dass sich das Projekt massgeblich verändern könnte.

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen gewünscht sind.

Abstimmung über die Ziffern 1.1 und 1.2 gemäss Antrag des Stadtrats

Das Parlament entscheidet einstimmig, dass beide Vorlagen in der vorliegenden Form der Urnenabstimmung unterstellt werden und der Stadtrat beauftragt wird, die Urnenabstimmung anzuordnen.

Diskussion zur Empfehlung des Gemeindeparlaments

Nun ist die Frage zu klären, welche der Vorlagen das Parlament zur Annahme empfiehlt.

Walter Jucker (SP) erklärt, dass Tempo 30-Zonen bekanntlich nicht immer funktionieren, als Beispiel sei hier die Freiestrasse erwähnt, wie das Postulat von Beat Kilchenmann aufzeigt. Das Gemeinde-

parlament soll dem Stimmvolk die Annahme der Begegnungszone empfehlen. Damit bringt es Lebensqualität und Sicherheit ins Bahnhofquartier, so wie es auch der Stadtrat vorschlägt. Wollen die Parlamentsmitglieder, dass sich die Autofahrenden auf einem neuen Schleichweg durch Schlieren bewegen können oder wünschen sie sich, dass Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher von Schlieren sich wohler und sicherer fühlen und sich deshalb weiterhin gerne in Schlieren aufhalten? Das Parlament ist aufgefordert, sich gut zu überlegen, was ihm wichtig ist.

Markus Weiersmüller (FDP) erklärt, dass er als Co-Präsident des Initiativkomitees T30 spricht. Dieses will eine sichere und überschaubare Gestaltung der Strasse im Bereich des Bahnhofs Schlieren. Das Initiativkomitee möchte den Ansatz der Initiative erläutern und auch erläutern, weshalb das Initiativkomitee T30 dezidiert der Meinung ist, dass eine Begegnungszone im Bereich des Bahnhofs keinen Sinn macht. Die Verkehrssicherheit ist massiv beeinträchtigt und es entstehen weitere erhebliche Nachteile. Die Frage ist, welche Eigenschaften ein Verkehrsraum im Bereich des Bahnhofs haben muss. Er soll sicher sein für alle Verkehrsteilnehmer. Der Verkehrsraum soll nicht so geplant werden, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt werden, sondern es soll ein Miteinander sein. Blinder Hass gegen Autos ist nicht angebracht und man sollte auch nicht den Autofahrern das Leben so schwierig wie möglich machen. Klar, erwünscht ist, dass der Durchgangsverkehr dosiert wird. Niemand möchte eine Autobahn beim Bahnhof. Zugänglichkeit ist aber ebenso wichtig. Es gibt dort nicht nur einen Bahnhof, sondern auch die Post. Dies sind die beiden öffentlichen Gebäude, die am meisten Publikumsverkehr haben. Zudem wird die Post künftig noch mehr gebraucht, dies auch aufgrund des Onlinehandels, wo viele Bestellungen wieder zurückgesendet werden. Auch bei den Supermärkten muss man die Ware abholen. Auch das Initiativkomitee T30 will attraktive öffentliche Räume und ist sich darüber im Klaren, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums von zentraler Bedeutung ist. Messungen der Stadtpolizei Schlieren haben ergeben, dass 99 % der Autos deutlich langsamer fahren als die erlaubten 50 km/h. Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt bei 35 km/h. Auch zeigt die Unfallstatistik der Stadtpolizei, dass es sich bei den Unfällen praktisch immer um Parkierunfälle handelt. Es gab nur einen Unfall mit einem schwerverletzten Fussgänger, wobei die Umstände des Unfalls bis heute nicht geklärt sind. Man fand diese Person in der Nacht auf und weiss nicht, ob sie von einem Auto, Motorrad oder einem Velo angefahren wurde oder ob sie niedergeschlagen wurde. Das konnte nie geklärt werden. Die Stadtpolizei sagt ganz klar, dass es sich bei diesem Ort nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt. Ja, die Verkehrssicherheit zu erhöhen ist unbestritten eine gute Sache, aber es ist sicher kein Ort, wo Bedarf nach massiven Eingriffen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besteht, weil die Statistik sagt Null Unfälle und noch kleiner als Null gibt es bekanntlich nicht.

Nach 5 Minuten sind mehrere Parlamentsmitglieder der Ansicht, dass die Redezeit von Markus Weiersmüller ausgeschöpft ist. Markus Weiersmüller wiederum ist der Meinung, dass ihm als Initiant gemäss Geschäftsordnung 15 Minuten Redezeit zusteht. Markus Weiersmüller wirft ein, dass er, wenn dem nicht so ist, halt als Fraktionssprecher 15 Minuten spricht. Dem Fraktionssprecher stehen gemäss Geschäftsordnung jedoch 5 Minuten zu. Mehrere Parlamentsmitglieder sprechen vom Platz aus, ohne um Wortmeldung zu bitten. Parlamentspräsident Sasa Stajic unterbricht diese Personen und erklärt, dass er der Meinung ist, dass beide Sprecher der Initiativkomitees 15 Minuten Redezeit haben, weil gemäss Geschäftsordnung "zur Begründung von Initiativen" eine Redezeit von 15 Minuten zur Verfügung steht. Walter Jucker ist der Meinung, dass es sich beim heutigen Votum nicht um die Begründung einer Initiative handelt. Da ein Parlamentsmitglied maximal 3 Mal während 5 Minuten zu einem Geschäft sprechen darf, schlägt Parlamentspräsident Sasa Stajic Markus Weiersmüller vor, sein Votum in drei Einzelvoten à 5 Minuten zu halten. Markus Weiersmüller findet dieses Vorgehen zwar nicht nachvollziehbar, ist aber damit einverstanden. Parlamentspräsident Sasa Stajic bedauert, dass das Parlament diese umständlichere Anwendung der Geschäftsordnung bevorzugt und dankt Markus Weiersmüller, dass er diesen Vorschlag akzeptiert.

Songül Viridén (GLP) erklärt, dass sich die Fraktion GLP darüber freut, dass nun die Vision von einem schönen Zentrum näherkommt. In Schlieren wird gebaut und gebaut. Praktisches, wie die Limmattalbahn, Notwendiges wie der Wohnraum, Zwangsläufiges wie Strassenausbesserungen. Allerdings, was genau Schönes wird für die Schlieremer Bevölkerung gemacht? Es wird die Zukunft der Stadt gestaltet und nun darf man nicht vergessen, dass eine schöne Stadt auch eine solche ist, in der die eigene Bevölkerung nicht hindurch rast, nicht nur arbeitet, nicht nur schläft, sondern auch

geniesst, entspannt, sich aufhält, sich trifft. Die Fraktion GLP möchte nicht, dass man für alles immer nach Zürich oder nach Spreitenbach fahren muss. Sie möchte, dass man in Schlieren Schuhe kaufen, draussen einen Kaffee am Tisch trinken und Freunde aus Zürich hierher zum Kuchenessen einladen kann. Wie man merkt, werden keine Zahlen und keine Statistiken verwendet. Es werden lieber die Visionen aufgezeigt. Die Fraktion GLP zeigt die Wünsche der Schlieremer Bevölkerung auf. Die Fraktion GLP liebt Schlieren und möchte, dass die Bewohner von Schlieren geniessen können und zwar gleichberechtigt, ob man ein Auto besitzt oder nicht, ob man ein Velo fährt oder nicht oder ob man einfach zu Fuss zur Bibliothek gehen möchte. Dabei lässt sich die Fraktion GLP auch nicht von pessimistischen Kommentaren einschüchtern, wie "ach meinst du wirklich, es kommen jetzt mehr Cafés nach Schlieren, wenn es kein Trottoir gibt und die Cafés draussen Stühle platzieren können?" Die Nachfrage ist schon lange da, es fehlen nur die Möglichkeiten für Angebote dieser Art. Ist es nicht gerade die Aufgabe der Politik, weitsichtig zu sein und mit Visionen vor auszusehen? Das Parlament ist aufgefordert, für die Vision einer schönen Begegnungszone in Schlieren zu stimmen.

Parlamentspräsident Sasa Stajic kommt nochmals zurück auf die Diskussion über die Auslegung der Geschäftsordnung zur Redezeit. Er erklärt, dass im Vorfeld zur heutigen Parlamentssitzung wegen der unkonventionellen Organisation mit beiden Initiativkomitees Rücksprache gehalten wurde. Zur Vorbereitung wurden die Wünsche und Vorschläge der Komitees entgegengenommen. Die heutige Organisation wurde in Absprache mit den beiden Komitees ausgearbeitet. Der Parlamentspräsident und die Parlamentssekretärin gingen aufgrund dieser Kontakte davon aus, dass diese Auslegung der Geschäftsordnung unbestritten ist. Wenn dem nun nicht so ist, wird die Geschäftsordnung wortgetreu angewandt. In dieser steht, dass jedem Parlamentsmitglied maximal 3 Mal 5 Minuten Redezeit zur Verfügung steht. Die Reihenfolge der nächsten Voten ist: Herren Weiersmüller, Widmer, Etter.

Markus Weiersmüller (FDP) stellt den Antrag, dass nach den nächsten zwei Wortmeldungen direkt die Abstimmung vollzogen wird.

Parlamentspräsident Sasa Stajic erklärt, dass der Stadtrat deutlich erklärt hat, wie komplex die beiden Vorlagen und deren Zusammenhänge sind. Das Parlament kann diese anspruchsvolle Situation nun weiterhin noch komplexer mit Voten und Anträgen dieser Art machen oder...

Markus Weiersmüller (FDP) unterbricht den Parlamentspräsidenten und entschuldigt sich dafür, dass er mitverantwortlich für diese Situation ist.

Parlamentspräsident Sasa Stajic hält fest, dass sich Markus Weiersmüller dafür nicht zu entschuldigen braucht. Er hatte vor der heutigen Sitzung den Kontakt mit dem Parlamentssekretariat und dem Präsidenten gesucht und diese haben ihm beide mitgeteilt, dass er ihrer Meinung nach eine Redezeit von 15 Minuten zur Verfügung hat. Das Vorgehen wurde so festgelegt und was nun droht ist, dass die Vorlage nicht verabschiedet werden kann, weil sich das Parlament in organisatorischen Diskussionen verirrt.

Markus Weiersmüller (FDP) zieht seinen Antrag wieder zurück und gelangt zu seinem Votum von 5 Minuten. Er erklärt, dass in der heutigen Situation Trottoire vorhanden, die Verkehrswege getrennt und die schwächsten Verkehrsteilnehmer geschützt sind. Er verweist auf Beispiele anderer Begegnungszonen wie beispielsweise in der Gemeinde Männedorf oder am Bullingerplatz und erklärt in diesem Zusammenhang, wieso diese Begegnungszone hier in Schlieren, keinen Sinn macht. In Männedorf ist das Kreuzen von Fahrzeugen möglich, in Schlieren nicht. Die zentrale Frage ist nicht, ob man am Bahnhof Schlieren 20 km/h oder 30 km/h fahren kann, sondern ob der Bahnhofbereich zweckmässig, sicher und schön gestaltet ist. Ob man ein Kind mit 20 km/h oder 30 km/h überrollt, spielt keine Rolle. Das Kind hat so oder so schwere Verletzungen oder Todesfolgen. Die Situation, wie sie die geplante Begegnungszone vorsieht, ist aber eine andere, denn hier ist alles unübersichtlich und es gibt sehr viele Hindernisse mit Bäumen, Bänken und Veloständern mitten auf der Strasse. Lauter Dinge, die dort einfach keinen Sinn machen. Alleine zwischen Post und Restaurant Corona gibt es ein Dutzend Hindernisse. Und weil alles so eng ist und man nicht ausweichen kann, ist damit zu rechnen, dass beispielsweise Velofahrer und E-Bikefahrer zwischen den Menschen hindurchfahren. Markus Weiersmüller zeigt eine Situation auf, in der zwei Autos nicht kreuzen

können und die Velofahrer deswegen eigentlich warten müssten. Das wird aber nicht passieren. Die werden links und rechts an den Autos vorbeifahren und sich zwischen den Fussgängern einen Weg bahnen. Dies ist nachvollziehbar und auch erlaubt. Das ist unbestritten unsicherer, als das, was man heute hat und ist deshalb ein Rückschritt. Das, was das Initiativkomitee "Begegnungszone im Bahnhofbereich" machen will, ist brandgefährlich und dumm. Einfach nur, weil man den Verkehr schikanieren will. Zweiradfahrer finden immer einen Weg. Ob dieser sinnvoll ist, ist eine andere Frage. Die Bäume sind überdies auch für Fussgänger ein Hindernis, weil sie mitten in deren Strömen stehen, was die Gefährlichkeit noch steigert, weil die Fussgänger dann den Velos erst recht nicht ausweichen können. Das Vorhaben ist schlichtweg keine schlaue Idee. Die Verkehrssicherheit wird massiv gesenkt. Der Vorschlag des Komitees T30 ist jedoch für alle Verkehrsteilnehmer sicher. Er ist zweckmässig, der Durchgangsverkehr wird reduziert, aber so, dass noch alles erreichbar ist und es wird ein schönes Ortsbild geschaffen. Auch bei T30 gibt es Bäume und das nicht gerade wenig und die Trottoirs schaffen für jeden Verkehrsteilnehmer ein sicheres Umfeld. Ausserdem ist der Vorschlag dank den Trottoirs behindertengerecht. Deshalb ist die Initiative T20 abzulehnen und die Initiative T30 anzunehmen.

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic weist um 20:00 Uhr darauf hin, dass die Sitzung gemäss Geschäftsordnung beendet wäre.

Dominic Schläpfer (FDP) stellt den Antrag auf Weiterbehandlung.

Diskussion Antrag Weiterführung Sitzung

Walter Jucker (SP) erklärt, dass das T20 Komitee dafür ist, dass die Sitzung weitergeführt wird.

Gemeindeparlamentspräsident Sasa Stajic stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen gewünscht sind.

Der Antrag auf Weiterbehandlung der Vorlage Nr. 8/2020 wird mit 27 Ja- zu 2 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen genehmigt.

Thomas Widmer (QV) erklärt, dass er sich im Namen des QV herzlichst beim Stadtrat und vor allem bei den Mitarbeitern des Ressorts Bau und Planung, die jetzt schon mindestens vier Varianten der Gestaltung des Bahnhofs und der umliegenden Strassen im Süden der Bahngleise ausarbeiten durften, bedanken möchte. An dieser Stelle ist auch mal ein Dankeschön für das Verständnis anzubringen, dass der Stadtrat und die Verwaltungsmitarbeitenden dem gespaltenen und etwas komplizierten Parlament entgegenbringen. Der QV ist der Ansicht, dass es jetzt an der Zeit ist, nicht wieder in Details zu versinken oder über Fussgängerstreifen in der 30er Zone zu diskutieren. Viele grosse Leute, die etwas bewegten, hatten eine Vision. Die Vision von Schlieren muss sein, dereinst ein autofreies Zentrum zu haben. Eine Vision, von der nicht nur der QV träumt. Mit einer Begegnungszone zwischen Zentrumsplatz und Bahnhof kommt Schlieren dieser Vision einen Schritt näher. Der QV ist ganz klar für das Vorwärts mit den erstellten Umsetzungsvorlagen und der Urnenabstimmung und sieht in der Begegnungszone den einzigen richtigen Schritt, um die Belebung des Bahnhofquartiers zu fördern. Er sieht drei klare Argumente für die Begegnungszone: Ohne unterschiedliche Trassees erhält Schlieren viel grössere Möglichkeiten, den Langsamverkehr, Fussgänger, Sitzgelegenheiten, Ladenlokale, Gartenrestaurants oder Strassenschauspieler ineinander verschmelzen zu lassen und so eine hohe Aufenthaltsqualität zu erstellen. Der Zugang zum Bahnhof für den MIV ist nach wie vor gut gegeben, da man dazu die Nordseite des Bahnhofs nutzen könnte und sollte. Die geplante Begegnungszone ist ein kleiner Schritt in Richtung autofreie Bahnhofstrasse. Für die Erfüllung seiner Vision vom autofreien Zentrum würde es dann nur noch das Anbringen von drei Fahrverbotschildern benötigen. Das ist eine Investition, die man bezahlen kann. Bei einer Begegnungszone wird keine Diskussion mehr über Fussgängerstreifen in der 30er Zone geführt. Der Quartierverein will eine Begegnungszone.

Hans-Ulrich Etter (SVP) erklärt, dass seinem persönlichen empfinden nach die beiden Initiativkomitees, obwohl sie total gegensätzliche Meinungen vertreten, sehr gut zusammengearbeitet haben. Deshalb ist Hans-Ulrich Etter erstaunt über das Demokratieverständnis von Walter Jucker. Diese Sitzung hätte einfacher durchgeführt werden können. Mit dem von Songül Viridén gezeigten Bild könnte sich Hans-Ulrich Etter einverstanden erklären. Was heute in den Voten noch nicht thematisiert wurde, sind die Lastwagen. Mindestens fünf Anrainer wie Migros oder Denner werden durch LKWs beliefert. Hans-Ulrich Etter ist selbst LKW-Fahrer. Wenn er sich vorstellt, wie er mit einem Sattelschlepper diese T20-Zone passieren müsste, mit dem Zirkeln um die Bäume, mit Querverkehr links und rechts und Fussgängern von allen Seiten, dann hat er grosse Bedenken für alle Beteiligten. Diese Platzverhältnisse lassen kein anderes Verkehrsregime zu, als die Trennung nach Verkehrsteilnehmer. Für Fussgänger, Rollstuhlfahrer oder anderweitig Mobilitätseingeschränkte Personen braucht es eine Zone, die einfach nur ihnen gehört. Diese Vermischung in einer Begegnungszone mit sehr viel Verkehr für eine Begegnungszone, ist falsch und gefährlich. Deshalb plädiert Hans-Ulrich Etter für T30 und wenn es nur ist wegen den Trottoiren.

Marc Folini (GLP) erklärt, dass er Bezug auf das Votum von Markus Weiersmüller nimmt. Es entsteht der Eindruck, dass es in einer Begegnungszone keine Autos mehr haben soll, dass das Einkaufen nicht mehr möglich ist und es keinen Zugang mehr zur Post gibt. Andererseits wird ein Szenario von Unfällen kreiert, weil sich die Autos in der Begegnungszone nicht mehr kreuzen können. Marc Folini hat Daten zur Zufriedenheit der Anwohner, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Gewerbes gesucht und gibt einen Link zur Prüfbarkeit der nun folgenden Angaben an. Eine Studie von 2016 der Stadt Basel hat ergeben, dass in den vergangenen Jahren 80 Begegnungszonen geschaffen wurden. Das statistische Amt der Stadt Basel hat im Jahr 2016 869 Personen darüber befragt, wie zufrieden sie mit den Begegnungszonen sind. Von den befragten Personen haben 5 % die Aussage gemacht, dass sie bei einem Umzug nicht mehr in einer Begegnungszone wohnen möchten. 65 % der Befragten gaben an, dass das Sicherheitsgefühl bei 7 liegt (1: Total unsicher; 10: absolut sicher). 50 % sagten, dass das Sicherheitsgefühl in einer Begegnungszone bei 8 oder gar höher liegt. 498 der befragten Personen haben schon vor der Einführung der Begegnungszone an diesem Ort gelebt und davon stimmen 65 % völlig oder eher zu, dass Kinder seit Einführung der Begegnungszone mehr Spielmöglichkeiten haben. 50 % stimmen völlig oder eher zu, dass Verkehrsteilnehmerinnen generell rücksichtsvoller fahren und 40 % stimmen völlig oder eher zu, dass es häufiger zu Zusammenkünften auf der Strasse kommt und dass sich die Beziehungen zu den Nachbarn verbessert haben. Auch das Thema Sicherheit hat eine grosse Bedeutung. Eine Statistik der Stadt Zürich zeigt, dass bei Zonen mit Höchsttempo 20 insgesamt 107 Unfälle mit Sachschäden und 12 Unfälle mit Personenschäden im genannten Jahr verzeichnet wurden. Tempo 30: 1367 Unfälle mit Sachschäden und 217 Unfälle mit Personenschäden. Tatsächlich gibt es zwar mehr Tempo 30 Zonen. In der Stadt Zürich gab es Ende 2017 rund 139 Tempo 30 Zonen und 107 Begegnungszonen mit Tempo 20. In der Tempo 30 Zone gibt es somit deutlich mehr Unfälle als in Begegnungszonen. Auch das Thema Gewerbe wird immer wieder hervorgebracht. In diesem Zusammenhang ist auf die Herrengasse in Wien zu verweisen. Dort wurde ebenfalls eine Begegnungszone eingeführt. Die Wirtschaftskammer Wien war zuerst komplett dagegen, vier Jahre später ist sie Fan von der Begegnungszone und sagt, dass es pro Jahr eine Wertschöpfung von mehr als 1 Million Euro gibt. Die Wirtschaftskammer Wien propagiert aktiv, dass weitere Begegnungszonen zu schaffen sind. Das gleiche Bild auch in Frauenfeld. Dort zieht man nach vier Jahren rundum eine positive Bilanz. Der Raum ist nicht mehr nur Strasse, sondern auch Lebensraum, die Gastronomie profitiert und der Detailhandel hat nicht verloren. Die Fraktion GLP will keinen Hass gegen Autos schüren oder einfach wahllos Bäume irgendwo pflanzen. Die Fraktion GLP ist davon überzeugt, dass der Stadtrat einen super Job machen wird, die Begegnungszone richtig umsetzen wird und dass es sich um ein vielversprechendes Experiment und Abenteuer für Schlieren handelt.

Dominik Ritzmann (Grüne) erklärt, dass er Bezug auf das Votum von Hans-Ulrich Etter nimmt. Rollstuhlfahrer sind eigentlich dankbar, wenn es eben kein Trottoir hat und sie sich ohne Niveauänderung bewegen können und nicht auf den nächsten Fussgängerstreifen angewiesen sind. Zu Tempo 30 oder Begegnungszone ist zu sagen, dass es ein No-Brainer ist. Was spricht für Tempo 30? Es ist etwas besser als Tempo 50. Was spricht für eine Begegnungszone? Es ist um Welten besser als T30. Warum? Es werden in der geplanten Begegnungszone 36 % mehr Bäume gepflanzt als im gleichen Perimeter der Initiative T30. Gesamthaft sollen es 39 Bäume werden. Davon soll mindestens ein

Baum richtig gross werden können, dies im Gegensatz zur Initiative T30. Somit besteht ein dringend benötigter Schattenspender während den künftigen Hitzesommern. Am Bahnhof Schlieren halten innert 60 Minuten 8 S-Bahnen. In Hauptstosszeiten steigen 200 Personen in eine S-Bahn ein oder aus. Die meisten Personen benützen den Ausgang auf Höhe Bahnhofstrasse. Dort hätten bei T30 die Autos vortritt und es gäbe auch keinen Fussgängerstreifen mehr. In einer Begegnungszone gibt es jedoch mehr Platz für Fussgängerströme und Fussgänger hätten überall Vortritt. Zudem sind die Veloabstellplätze seit langer Zeit völlig überlastet. In der Begegnungszone soll es insgesamt 75 Fahrradabstellplätze geben, das sind fast doppelt so viele wie beim T30-Projekt. Parkplätze wird es in der Begegnungszone weiterhin geben und zwar ca. 47, was nur 2 Parkplätze weniger sind, als bei T30. Die Begegnungszone wird so angelegt, dass Lieferanten die Firmen weiterhin anfahren können. Mit der Begegnungszone könnte das Zentrum von Schlieren endlich ein urbanes Gesicht mit Wiedererkennungswert erhalten, Strassen-Cafés, ansprechende Bepflanzung, Platz für Velos, ein Ort, um zu verweilen. Die Begegnungszone würde ein guter Kontrast zur Asphaltwüste zwischen Stadtplatz und Geissweid bilden. Die Begegnungszone ist grüner, urbaner, ökologischer und auch sicherer. Die Stadt Schlieren soll sich ein Zentrum mit mehr Lebensqualität und einer ökologischen Aufwertung gönnen.

Gaby Niederer (QV) erklärt, dass es in der Schweiz 42 Begegnungszonen an Bahnhöfen gibt. Es wäre vermessen, wenn man diesen 42 Ortschaften vorwerfen würde, sie würden mit einer Begegnungszone eine Hochrisikostategie fahren und ihre Bevölkerung gefährden. Die Stadt kann von der mannigfaltigen und mehrjährigen Erfahrung der anderen Städte mit Begegnungszonen profitieren. Die Stadt wächst und wächst. Es braucht keine Trottoire, sondern gegenseitige Rücksichtnahme, auch im Verkehr.

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass der Stadtrat das Votum von Markus Weiersmüller, wonach eine Begegnungszone dumm sei, so nicht stehen lassen kann. Es geht nicht darum, ob die Lösung dumm ist oder nicht. Es ist eine Gewichtung. Der Stadtrat hat sich seriös überlegt, was aus Sicht des Bahnhofs Sinn macht und was weniger. Nach sorgfältiger Abwägung ist der Stadtrat überzeugt, dass das Projekt T20 den Bedürfnissen der Stadt mehr entspricht als T30. In der Abwägung kam der Stadtrat zum Schluss, dass Aufenthaltsqualität und der Vortritt der Fussgänger höher zu gewichten sind als die anderen Aspekte. Aus diesem Grund unterstützt der Stadtrat T20.

Erwin Scherrer (EVP) erklärt, dass er feststellt, dass nun jahrelang schon diskutiert wurde und es ist eine Zumutung vom Stadtrat, dass dieses Geschäft nicht so aufgegleist wurde, dass es schon vors Volk hätte kommen können. Wieso wurde so lange daran herumgedoktert? Damit hat er Mühe. Wenn bei so einem wichtigen Geschäft jemandem vorgehalten wird, er dürfe nicht mehr als 5 Minuten sprechen. Erwin Scherrer ist zwar für die Begegnungszone, kann aber auch vielen Argumenten des T30 Komitees folgen. Auch diese sind wichtig. Den Komiteesprecher zu zwingen, zwei Mal zu sprechen, wenn er eine Präsentation vorbereitet hat, ist sinnlos. Für Erwin Scherrer sind die Menschen am Wichtigsten. Und diese haben in der Begegnungszone Vortritt. Bei T30 hat der Automobilist Vortritt. Beides hat seine Vor- und Nachteile. Aber es geht nicht ohne gegenseitiges Einvernehmen, auch hinsichtlich dem gegenseitigen Vortritt. Erwin Scherrer ist wichtig vom Stadtrat zu erfahren, wie die Beruhigung bei T20 und bei T30 umgesetzt wird. Vor Jahren sah er einen ersten Plan mit vielen Bäumen mitten in der Strasse. Das ist völlig unnötig. Gibt es Gesetze, die sagen, man muss es so machen? Er ist der Meinung, der Stadtrat hat in dieser Frage Spielraum. Er erkundigte sich bei der Stadtverwaltung, die ihm mitteilte, das müsse so gemacht werden. In T20 ist es wirklich verrückt, dass ein Baum mitten in den Verkehrsfluss gepflanzt wird. Bei Autobahnen hat es auch keine Hindernisse. Wieso gibt es so grosse Hindernisse? Niemand versteht, wieso so viele Bäume in der Begegnungszone gepflanzt werden müssen. Das erhöht den Schutz der Fussgänger nicht. Dass ein LKW nicht mehr richtig zirkulieren kann, geht nicht. Erwin Scherrer will vom Stadtrat verbindlich wissen, ob es in T30 Zonen offiziell keine Fussgängerstreifen gibt. Fussgänger müssen Vortritt haben. Grundsätzlich will Erwin Scherrer festhalten, dass es wirklich mehr Polizei braucht, die mehr kontrolliert, das wurde auch in anderem Zusammenhang schon gesagt. Solange die Polizei nicht präsent sein kann, wird es schwierig.

Walter Jucker (SP) erklärt, dass sein Demokratieverständnis angegriffen wurde und er das etwas merkwürdig findet. Der Präsident sagt, man habe eine Redezeit von 15 Minuten abgemacht, aber in

der E-Mail, die ihm zur heutigen Organisation zugestellt wurde, war davon nichts zu finden. Er geht deshalb davon aus, dass dies die Gegenseite etwas anders aufgefasst hat. Zur Verkehrssicherheit ist festzuhalten, dass er sich während 20 Jahren beruflich mit Verkehrssicherheit befasste und auch in verschiedenen Kommissionen (BFU, Verkehrssicherheitsrat etc.) sass. Markus Weiersmüller hat selber gesagt, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt ist, weder bei T20 noch bei T30.

Stadtrat Stefano Kunz erklärt, dass er die Frage von Erwin Scherrer beantwortet. In T30 sind Fussgängerstreifen nicht erlaubt. Die Krux an der Thematik ist, dass es viele Ausnahmen gibt, die das Gegenteil beweisen. Die Stadt Zürich hat einen Sonderstatus, der jedoch für Schlieren nicht gilt. An gewissen Orten gibt es im vorliegenden Projekt ein sogenanntes Kissen, das mit einer kleinen Erhöhung farblich signalisiert, dass sich hier ein Übergang befindet, den die Fussgänger nutzen sollen.

Boris Steffen (SVP) erklärt, dass der Stadtrat den Parlamentsmitgliedern in vielen Punkten Recht geben musste. Teilweise will die Fraktion SVP dem Stadtrat rechtgeben. Nämlich, dass die Umsetzungsvorlage T30 eine gute Sache ist. Der Rest ist Ideologie. Das Parlament wird sich in dieser Frage nie einig. Das Parlament soll nun abstimmen, den Rest erledigt dann das Volk.

Thomas Grädel (SVP) erklärt, dass heute hart debattiert wurde. Auch schöne Voten, zum Beispiel von Marc Folini und seine Präsentation betreffend Basel/T20 und der Umfrage. Klar würden die Anwohner wieder dorthin ziehen. Aber am Bahnhof in Schlieren wohnen nicht viele Menschen. Walter Jucker war Verkehrsspezialist, aber heute ging er zu weit, als er sagte, er sei zuständig gewesen für Verkehrsinstruktionen und geltend machte, er habe eine Vorbildfunktion. Er ist stets ein Vorbild dafür, wie man mit dem Velo durch das Fahrverbot fährt.

Parlamentspräsident Sasa Stajic stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen gewünscht sind.

Der Parlamentspräsident erklärt, dass nun 2 Varianten vorliegen. Entweder, wie vom Stadtrat beantragt, die Unterstützung der Variante Begegnungszone mit Tempo 20 oder so wie von Markus Weiersmüller beantragt, die Verkehrsberuhigung mit Tempo 30. Somit kann man mit einer Abstimmung herausfinden, was das Parlament möchte. Aufgrund des ursprünglichen Antrags des Stadtrats bedeutet Ja, dass man Tempo 20 unterstützt, Nein, dass man Tempo 30 unterstützt. Sasa Stajic bittet das Parlament sich jetzt zu melden, wenn es mit dem aufgezeigten Vorgehen nicht einverstanden ist. Es meldet sich niemand.

Das Gemeindeparlament beschliesst:

1. Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Begegnungszone im Bahnhofbereich" wird beschlossen und der Urnenabstimmung unterbreitet. (einstimmig)
2. Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" wird beschlossen und an der Urnenabstimmung als Gegenvorschlag der Umsetzungsvorlage gemäss Ziff. 1 gegenübergestellt. (einstimmig)
3. Den Stimmberechtigten wird die Annahme der Umsetzungsvorlage zur Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" empfohlen. (17 zu 15 Stimmen)
4. Der Stadtrat wird beauftragt, die gleichzeitige Urnenabstimmung über die beiden Umsetzungsvorlagen anzuordnen, wobei die Bestimmungen über die Abstimmung bei Initiative und Gegenvorschlag sinngemäss anzuwenden sind. (einstimmig)
5. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Bezirksrat Dietikon schriftlich Rekurs erhoben werden. Der Rekurs hat einen Antrag und dessen Begründung zu enthalten. Allfällige Beweismittel sind beizulegen oder genau zu bezeichnen.

6. Mitteilung an
- Stadtschreiberin
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Archiv

Präsident

Sekretärin

Stimmzählende