

# Abstimmungs- vorlage



Stadt Opfikon

## An die Stimmberechtigten der Stadt Opfikon

Gestützt auf § 10 sowie § 11 Ziff. 1 der Gemeindeordnung werden Ihnen nachstehende Vorlagen zur Abstimmung durch die Urne vorgelegt.

Sie werden eingeladen, die Vorlagen zu prüfen und am Abstimmungstag, **4. Juni 1989**, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit **Ja** oder **Nein** abzugeben.

Opfikon, 21. März 1989

### Im Namen des Stadtrates

Der Präsident: **B. Begni**

Der Schreiber: **E. Tischhauser**

## Gemeindeabstimmung vom 4. Juni 1989

- 1. Bewilligung eines Kredites von Fr. 2 070 000.— für die Erneuerung der Kanalisation Schulstrasse und Erstellung eines Regenklärbeckens für das Gebiet Schulstrasse—Mettlen—Dorfkern Opfikon.**
- 2. Volksinitiative der Christlichdemokratischen Volkspartei «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen».**

## Antrag 1

- 1. Für den Bau der Kanalisation Schulstrasse samt dazugehörigem Regenklärbecken wird ein Kredit von Fr. 2 070 000.— bewilligt.**
- 2. Der Kreditbetrag erhöht oder reduziert sich im Rahmen der Baukostenentwicklung in der Zeit zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Preisstand April 1988) und der Bauausführung.**

## Kurzbericht

**Die Kanalisation Schulstrasse-Dorfstrasse ist, wie die Kanalforsch-Untersuchungen zeigten, baulich in schlechtem Zustand und undicht.**

**Aus dem Unterdorf fliesst der heutigen Mischkanalisation sehr viel sauberes Wasser aus Quellüberläufen zu. Mit der vorgesehenen Trennsystem-Kanalisation kann dieses Fremdwasser direkt in die Glatt eingeleitet und von der Kläranlage ferngehalten werden.**

**Das neue Regenklärbecken Schulstrasse hilft mit, die Schmutzbelastung der Glatt zu vermindern.**

**Die bestehende Kanalisation führt teilweise mitten durch überbaute Grundstücke. Die neuen Leitungen können nun weitgehend ins Strassengebiet verlegt werden.**

## Weisung

### 1. Veranlassung zum Bau

**Die nachfolgenden Gründe veranlassen den Stadtrat, das vorliegende Projekt ausarbeiten zu lassen.**

#### 1.1 Undichte Rohre

Die Fernsehuntersuchung aus dem Jahre 1985 zeigte auf, dass sich der bestehende Kanalisationsstrang vom Dorf Opfikon bis zur Flughafen-Autobahn in einem schlechten Zustand befindet. Es wurden gerissene Rohre, undichte Muffen und Wurzeleinwüchse festgestellt. Diese Mängel machen den Ersatz der alten Abwasserleitung unumgänglich.

#### 1.2 Trennsystem

Die seit einiger Zeit durchgeführten Abwassermessungen haben ergeben, dass die Kläranlage Kloten—Opfikon bei Trockenwetter mit überdurchschnittlich viel Fremdwasser (Sicker-, Quell- und Grundwasser) belastet wird. Neben den finanziellen Auswirkungen ist dieser Umstand aus klärtechnischen und ökologischen Gründen höchst unerwünscht. Durch die getrennte Erfassung und Ableitung von Meteor- und Schmutzwasser kann dieses Übel behoben werden. Das vorliegende Kanalisationsprojekt wurde deshalb so konzipiert, dass die betroffenen Einzugsgebiete im Trennsystem entwässert werden können. Allerdings wird es bis zur vollständigen Umstellung der bestehenden Gebäude noch einige Zeit dauern, da die Hausinstallationen und die entsprechenden Ablaufleitungen ebenfalls ergänzt und angepasst werden müssen. Es ist deshalb bei Um- und Neubauten konsequent darauf zu achten, dass der getrennten Abwasserbeseitigung Rechnung getragen wird.

#### 1.3 Verlegung in den öffentlichen Grund

Die bestehende Kanalisation verläuft heute in dem vor einiger Zeit durch die Stadt veräusserten Grundstück, zwischen der Mühlegasse und der Flughafen-Autobahn. Es ist in der Zwischenzeit mit einem Gewerbebau überstellt worden. Schon im damaligen Kaufvertrag war vorgesehen, dass die Abwasserleitung in absehbarer Zeit in den öffentlichen Grund (Schulstrasse) verlegt werden soll.

## 2. Projekt

### 2.1 Kanalisation

Das vorliegende Projekt umfasst den Bereich Flughafen-Autobahn—Schulstrasse—Querung Wallisellerstrasse.

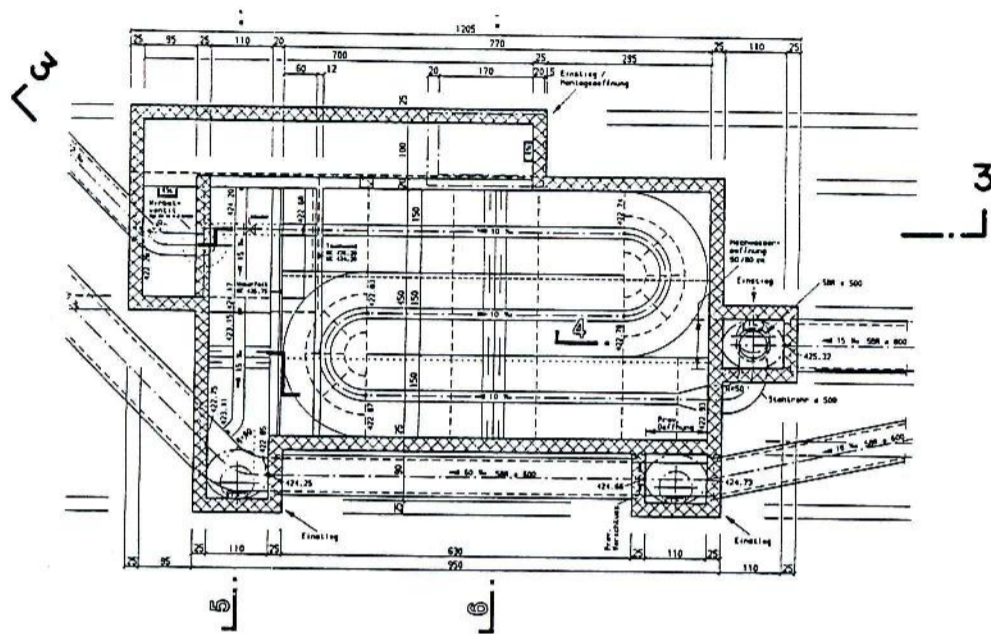
Sowohl die Meteor- als auch die Schmutzwasserleitung, die sich heute mehrheitlich in Privatgrund befinden, werden in die Schulstrasse verlegt. Nur die Ableitungen vom Regenbecken bis zur Flughafen-Autobahn werden nicht in den öffentlichen Grund zu liegen kommen. Der bestehende Kanal in der Mühlegasse wird bis zur Schulstrasse verlängert. Die bestehende Hochwasserentlastung an der Autobahn wird abgebrochen und durch das Regenbecken an der Schulstrasse ersetzt. Durch die Verlegung der Abwasseranlagen in den öffentlichen Grund werden der Unterhalt und allfällig später notwendige Reparaturen und Anpassungen erleichtert. Mit dieser Disposition können die bestehenden Leitungen während der Bauausführung für die neue Kanalisation in Betrieb bleiben. Die Gestaltung des Längsprofils sowie die Anordnung der Kontrollschächte wurden weitgehend durch die Höhenlage der vorhandenen Zuflüsse bestimmt. Damit der Verkehr auf der Wallisellerstrasse nicht behindert wird, ist für deren Unterquerung das Pressvortriebverfahren vorgesehen. Im restlichen Teilstück, in der Schulstrasse bis zur Flughafen-Autobahn, werden die Rohre in einen offenen, abgesperrten Graben verlegt.

### 2.2 Regenbecken

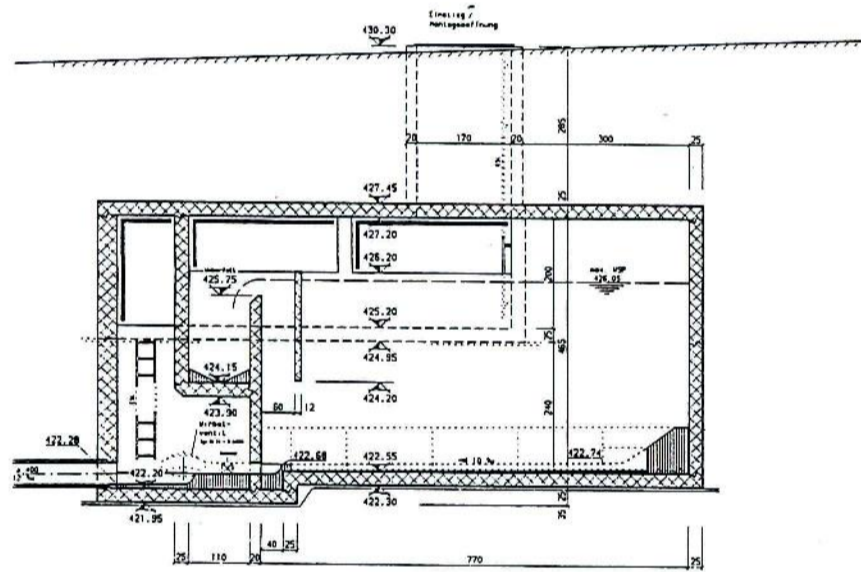
Das Regenbecken übernimmt die Funktion einer Grobklärung und Entlastung des Kanalisationsnetzes. Am Anfang eines Regens werden die be-

festigten Flächen (Strassen, Vorplätze, Hausdächer etc.) von der Oberflächenverschmutzung gereinigt. Das verschmutzte Regenwasser wird sodann dem Becken zugeführt, welches langsam gefüllt wird. Die Schmutzpartikel können sich während der Aufenthaltszeit im Becken auf dem Boden absetzen und sie werden anschliessend über den Schmutzwasserablauf in die Kläranlage geschwemmt. Mit der Fortdauer des Regens wird das Becken aufgefüllt, bis das Überschusswasser, welches nach dem ersten Schmutzstoss sauber ist, direkt in die Glatt abgeleitet werden kann.

## Grundriss



## Schnitt 3-3



Ursprünglich war vorgesehen, das Regenbecken anstelle der heutigen Hochwasserentlastung, am Rande der Flughafen-Autobahn, zu erstellen. Die nachfolgenden Gründe führten zum heutigen Standort an der Schulstrasse:

- Die Abstützung einer zukünftigen Autobahn-Überdeckung würde durch das Regenbecken am ursprünglichen Standort behindert.
- Durch die topographischen Verhältnisse kann am neuen Standort «Schulstrasse» ein Durchlaufbecken mit einer Entleerung im freien Gefälle (ohne Pumpwerk) gebaut werden.
- Die Zugänglichkeit für den Unterhalt und die Reinigung des Beckens ist beim Standort «Schulstrasse» wesentlich besser als an der Autobahn.

Die Beckenkonstruktion und dessen Funktion entsprechen den üblichen Normen der Abwassertechnik. Bei Trockenwetter wird das Schmutzwasser über ein Fallrohr in das Becken eingeleitet. In Regenfällen schiesst ein Teil des Abwassers durch die vorgesehene Hochwasseröffnung direkt ins Becken. Im Beckenboden wird eine schlangenförmige Rinne aus Halbschalen eingebaut, die das Absetzen von Schmutzstoffen bewirkt. Um das Abschwemmen von festen Gegenständen in den Regenwasser-Überlauf zu verhindern, wird davor eine Tauchwand eingebaut. Die Meteorwasser-Kanalisation wird an der südlichen Aussenwand des Beckens entlang geführt und an dessen Ende mit dem Überlauf aus dem Becken in einem Schacht vereinigt. Um den Schmutzwasserabfluss aus dem Becken regulieren zu können, ist der Einbau eines Drosselventils vorgesehen. Auf der Nordseite des Beckens ist eine Galerie angegliedert, von der aus sämtliche Beckenteile überblickt und gereinigt werden können.

Bis zur vollständigen Durchführung des Trennsystems im Einzugsgebiet «Opfikon» sind an den beiden Zulaufkanälen zum Regenbecken noch Mischwasserleitungen angeschlossen. Deshalb wurde das Becken so dimensioniert, dass es während der Übergangszeit von sämtlichem anfallendem Abwasser durchflossen wird.

## 3. Baugrund

Um Aufschluss über die vorhandenen Bodenverhältnisse zu erhalten, wurde bereits in der Projektierungsphase eine geotechnische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass es sich um vorwiegend sandiges und toniges Moränenmaterial handelt, welches für Kanalbauten einen guten Baugrund bildet. Ausser bei örtlich auftretenden Wassereintritten sollte das Grundwasser den Bauvorgang kaum behindern. Die im geotechnischen Gutachten enthaltenen Empfehlungen für die Bauausführung wurden bei der Projektierung mitberücksichtigt und die daraus entstehenden Kosten sind im Voranschlag enthalten.

## 4. Bauvorgang / Realisierungszeitpunkt

Die Lage der neuen Kanalisation wurde so gewählt, dass die Schulstrasse während der Bauausführung einseitig befahren werden kann. Allerdings muss der Gehweg auf der Südseite gegen das Schlachthaus, bzw. gegen die Spielwiese hin verlegt werden. Der Verkehr wird durch eine mobile Lichtsignalanlage geregelt. Die Mühlegasse muss für den Anliegerverkehr jederzeit befahrbar sein. Diese Anforderung führt zu einer etappenweisen Bauausführung. Beim Bau des Regenbeckens, das in einem separaten Arbeitsgang erstellt wird, muss die Schulstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Sowohl für die öffentlichen Dienste als auch für die Radfahrer und Fussgänger wird während dieser Zeit im Bereich der Spielwiese eine Umgehungsmöglichkeit geschaffen.

Aus zeitlichen Gründen (Ausarbeitung Projektvorlage, Volksabstimmung) konnte der Kanalisations- und Regenbeckenbau nicht gleichzeitig mit dem Neubau Wüest/Bader an der Mühlegasse realisiert werden. Um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden, wurde deshalb ein Nacheinanderbauen vorgesehen. Durch vertragliche Vereinbarungen ist jedoch sichergestellt, dass der Stadt keine Mehrkosten bei dem nachträglichen Bau der gemeindeeigenen Infrastrukturanlagen entstehen.

## 5. Kosten

Die aufgrund von Unternehmerofferten, mit einer Preisbasis vom April 1988, ermittelten Kosten, setzen sich wie folgt zusammen:

### 5.1 Kanalisation

Baustelleneinrichtung	Fr. 76 615.—
Wasserhaltung	Fr. 60 015.—
Aushubarbeiten	Fr. 153 680.—
Transporte	Fr. 66 470.—
Spriessungen	Fr. 226 990.—
Rohrleitungen	Fr. 140 285.—
Pressvortrieb	Fr. 155 720.—
Grabenfüllung und Strassen-Instandstellung	Fr. 220 320.—
Kontrollschächte	Fr. 70 870.—
Anpassungsarbeiten bei bestehenden Gebäuden	Fr. 36 000.—
Gärtnerarbeiten	Fr. 10 000.—
Geologisches Gutachten	Fr. 28 000.—
Projekt und Bauleitung	Fr. 162 000.—
Unvorhergesehenes und Regiearbeiten	Fr. 139 035.—
<b>Gesamtkosten Kanalisation</b>	<b>Fr. 1 546 000.—</b>

### 5.2 Regenbecken

Baustelleneinrichtungen	Fr. 28 625.—
Wasserhaltung	Fr. 17 600.—
Erdarbeiten	Fr. 3 865.—
Entwässerungen	Fr. 120 470.—
Betonarbeiten	Fr. 186 035.—
Beckeneinbauten	Fr. 45 000.—
Geologisches Gutachten	Fr. 6 000.—
Projekt und Bauleitung	Fr. 65 000.—
Unvorhergesehenes und Regiearbeiten	Fr. 51 405.—
<b>Gesamtkosten Regenbecken</b>	<b>Fr. 524 000.—</b>

### Zusammenstellung

Gesamtkosten Kanalisation	Fr. 1 546 000.—
Gesamtkosten Regenbecken	Fr. 524 000.—
<b>Total Kosten Kanalisation Schulstrasse</b>	<b>Fr. 2 070 000.—</b>

Es sind folgende Subventionen zu erwarten:

### Staatsbeiträge

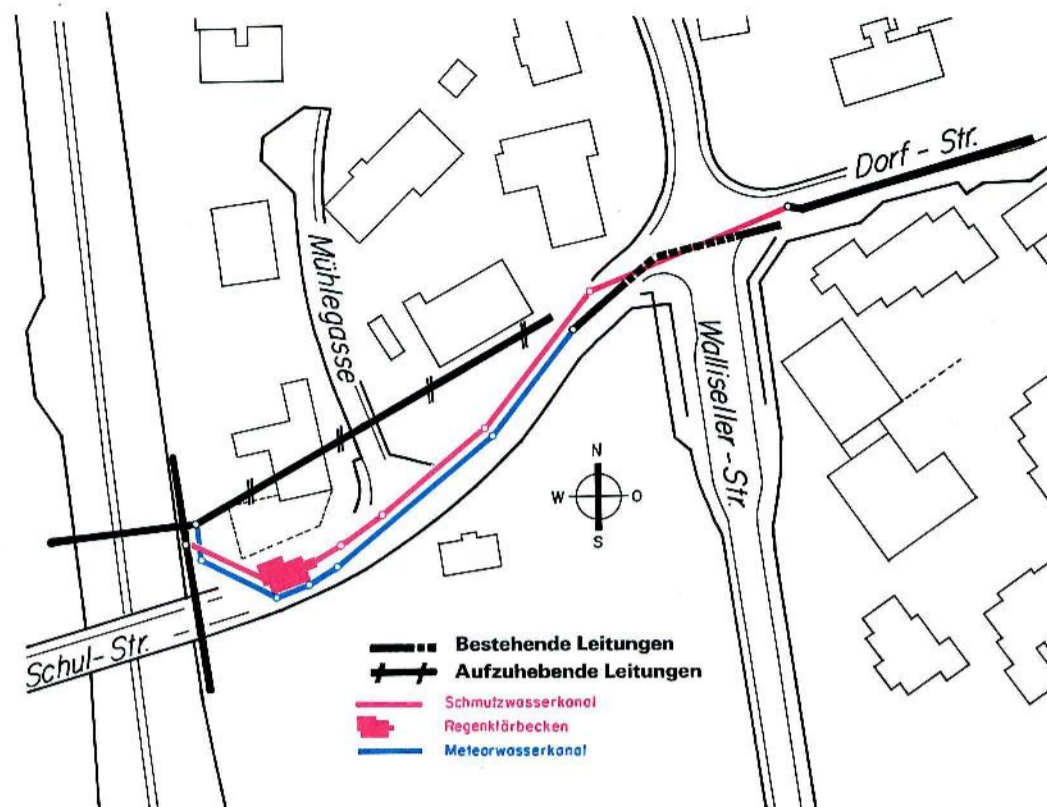
An die subventionsberechtigten Baukosten von ca. Fr. 2 000 000.— für den Kanal und das Regenwasserbecken kann mit 10 Prozent gerechnet werden.

### Bundesbeiträge

An die beitragsberechtigten Kosten von ca. Fr. 500 000.— bezahlt der Bund 16,5 Prozent.

## 6. Schlussbemerkungen

Mit der Realisierung dieses Abwasser-Bauwerkes wird die Basis geschaffen für ein Trennsystem, das es erlaubt, aus dem Einzugsgebiet «Opfikon» das saubere Meteorwasser direkt der Glatt und das Schmutzwasser der Kläranlage zuzuführen. Mit diesem Projekt wird ein weiterer Grundstein für die Abwassersanierung in unserer Stadt gelegt. Um die letzte Lücke für ein durchgehendes Abwasser-Trennsystem für das Dorf Opfikon schliessen zu können, muss später noch das Kanalteilstück in der Dorfstrasse (Walliselerstrasse bis Mettlengasse) saniert werden. Die dafür notwendige, separate Projekt- und Kreditvorlage befindet sich in Vorbereitung.



Gemeinderat und Stadtrat beantragen, der Vorlage zuzustimmen.

## Antrag 2

### Volksinitiative der Christlichdemokratischen Volkspartei «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen»

#### Antrag

Die Volksinitiative «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen» ist abzulehnen

## Kurzbericht

Am 17. Januar 1986 wurde mit 574 Unterschriften die CVP-Volksinitiative «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen» eingereicht. Die Initiative verlangt ein städtisches Gesamtkonzept für die Umwandlung von befestigten Flächen in Grün- und Naturflächen und die Vorlage von entsprechenden Kreditbegehren.

Der Stadtrat und der Gemeinderat unterstützen grundsätzlich die Ziele der Initiative, erachten jedoch die Durchführung einer umfassenden Richtplanung und die Bewilligung eines mehrere Objekte umfassenden Rahmenkredites für Rückbaumassnahmen als nicht zweckmässig. Mit dem bereits erfolgten Erlass von verwaltungsverbindlichen Richtlinien für mehr Grün und Naturflächen bei Unterhalts-, Erneuerungs- und Neubauarbeiten soll langfristig das gleiche Ziel erreicht werden. Die Naturflächen-Buchhaltung gibt künftig jährlich Auskunft über die Vermehrung oder Verminderung der Grün- und Naturflächen in der Stadt. Im übrigen wurde dem Begehren nach mehr Grün — anstelle von Hartflächen — bereits bisher grösste Beachtung geschenkt. Eine Reihe realisierter und geplanter Bauvorhaben und Massnahmen beweisen dies.

Die Volksinitiative der CVP liegt im Kompetenzbereich des Gemeindeparlamentes. Dieses beschloss jedoch in der Sitzung vom 30. Januar 1989, in Anwendung von § 11, Abs. 1, Zif. 1 der Gemeindeordnung, das Begehren der Volksabstimmung zu unterstellen. Gleichzeitig lehnte der Gemeinderat die Initiative ab.

## Weisung

### 1. Die Initiative

#### 1.1 Initiativtext

Die von 574 Stimmberechtigten unterstützte Initiative hat folgenden Wortlaut

- «Der Stadtrat wird beauftragt, ein gesamtstädtisches Konzept zur Rückgewinnung von Naturflächen auf Kosten asphaltierter Flächen auszuarbeiten. Innert drei Jahren ist dieses dem Gemeinderat zu unterbreiten. In derselben Frist sind dem Gemeinderat, allenfalls dem Volk, im Rahmen des Konzeptes erste Kreditbegehren für Projekte vorzulegen.
- Das Konzept hat aufzuzeigen, welche Plätze, Strassen und Fusswege anlässlich ihrer nächsten Sanierung teilweise oder ganz von ihrem künstlichen Belag befreit werden sollen. Dieser Belag soll wahlweise ersetzt werden durch Rasen, Magerwiesen, Gartenflächen, Kies- oder andere Naturbeläge, Hecken-, Sträucher- oder Baumflächen und dergleichen.»

#### 1.2 Begründung der Initianten:

«In Opfikon-Glattbrugg wurden in den letzten Jahrzehnten in übertriebener Masse immer mehr Naturflächen (vor allem Grünflächen) asphaltiert. Die Ersetzung überflüssig asphaltierter Flächen durch Naturflächen hätte u. a. folgende positive Auswirkungen:

- Vielfältige Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität
- Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit
- Sauerstoffproduktion und Filterwirkung durch Pflanzen
- Bindung der Niederschläge im Boden, Grundwasseranreicherung
- Kompensation verschwundener Vorgärten
- Belebung des Stadtbildes, Erhöhung der Wohnlichkeit

Naturflächen können u. a. zurückgewonnen werden bei:

- Strassenknoten
- überdimensionierten Fahrbahnen oder Trottoirs
- Strassen mit überflüssigen Linksabbiegerspuren
- asphaltierten Plätzen (z. B. Spielplätzen, Parkplätzen)»

### 2. Ablehnung der Initiative

#### 2.1 Erwägungen

Die Initiative verlangt langfristig die Umwandlung von versiegelten Flächen (Strassen, Gehwege, asphaltierte oder mit anderem Hartbelag versehene Böden) zu Grünland und Naturböden sowie eine vermehrte Durchgrünung der grösseren Strassenzüge und Plätze.

Der Stadtrat und der Gemeinderat sind grundsätzlich der gleichen Auffassung. Aus ökologischen Gründen ist die Erhaltung und Vermehrung von Grünraum und die Schaffung von mehr Naturflächen, wo das Regenwasser versickern kann, im städtischen Siedlungsgebiet von Opfikon unbestritten und von grosser Bedeutung.

Der Unterschied zwischen dem Begehren der Initianten und den Bemühungen der Behörden zur Erreichung dieser Ziele betrifft nur das Vorgehen.

Die Initianten wollen ein Konzept für das ganze Stadtgebiet, das die Rückbaumöglichkeiten und die Grünflächen-Vermehrung aufzeigt und verlan-

gen die dringliche Ausarbeitung von solchen Vorlagen.

Die Exekutive und mehrheitlich auch die Legislative sind jedoch der Auffassung, dass bereits sehr viele Einzelprojekte in dieser Richtung bearbeitet und dass die laufenden Planungen in der gewünschten Art und Weise vorgenommen werden.

Um dem Anliegen für mehr Stadtgrün und Naturflächen noch stärker zum Durchbruch zu verhelfen, hat der Stadtrat deshalb als Antwort auf das Initiativbegehren die folgenden, für alle Verwaltungsabteilungen handlungsanweisenden Richtlinien erlassen:

**«Richtlinien und Weisungen für die Planung, Projektierung und den Unterhalt des gesamten öffentlichen Raumes bezüglich Naturflächen»**

1. Die dauernde Befestigung und Versiegelung des Bodens ist in Abhängigkeit der Funktion einer Anlage auf ein Minimum zu beschränken.
2. Für die Oberflächengestaltung sind in erster Linie wasserdurchlässige Materialien und Naturbeläge zu wählen.
3. Bei sämtlichen Neuanlagen oder bei Unterhalts- oder Umbauarbeiten an bestehenden Strassen, Wegen oder Anlagen sind die Möglichkeiten der Rückversickerung von Wasser zu prüfen und wenn möglich vorzunehmen.
4. Sind Unterhaltsarbeiten an Hartbelägen oder befestigten Flächen vorzunehmen, ist der Rückbau zu Naturflächen zu prüfen und anzustreben.
5. Nicht mehr benötigte und begangene Hartflächen sind aufzuheben und durch Grünflächen zu ersetzen.
6. Über sämtliche Vermehrungen und Verminderungen der Natur- und Grünflächen im öffentlichen Gebiet ist durch die Bauabteilung eine Naturflächen-Buchhaltung zu führen.

Bei den Richtlinien des Stadtrates handelt es sich um einen Dauerauftrag an alle öffentlichen Verwaltungsstellen, der Umwelt Sorge zu tragen und die Grün- und Naturflächen zu erhalten und zu vergrössern.

Auf eine eigentliche Richtplanung oder die Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes, von dem dann fallweise doch wieder abgewichen wird, soll dagegen verzichtet werden. Mehrere realisierte und geplante Bauvorhaben und Massnahmen beweisen die Initiative der Behörden, die Umweltqualität und die Oekobilanz lokal zu verbessern.

Die Bauabteilung wurde deshalb mit der Aufgabe betraut, sämtliche Hartbelagsflächen in der Stadt zu erfassen und eine Buchhaltung über die Naturflächen zu führen. Die Grün- und Naturflächen-Bilanz wird jährlich veröffentlicht.

Weitere Möglichkeiten für die Schaffung von zusätzlichen Grünräumen sind durch die neue Bauordnung gegeben, worin der Freiflächenanteil in Industrie- und Gewerbegebieten auf 20 Prozent erhöht wurde. Dazu bestehen weitere gesetzliche Bestimmungen und Vorschriften der zunehmenden Bodenversiegelung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Einhalt zu gebieten.

**3. Bisherige Massnahmen und laufende Planungen**

Einige Bauten und Massnahmen beweisen die Absicht der Behörden und Stimmbürger, den Grünraum zu erhalten und zu vergrössern oder mit anderen Massnahmen die Siedlungsqualität in dieser Richtung zu verbessern.

Einige seien genannt:

- die Überdeckung der SBB-Station Opfikon und Schaffung eines Parkes mitten im Zentrum



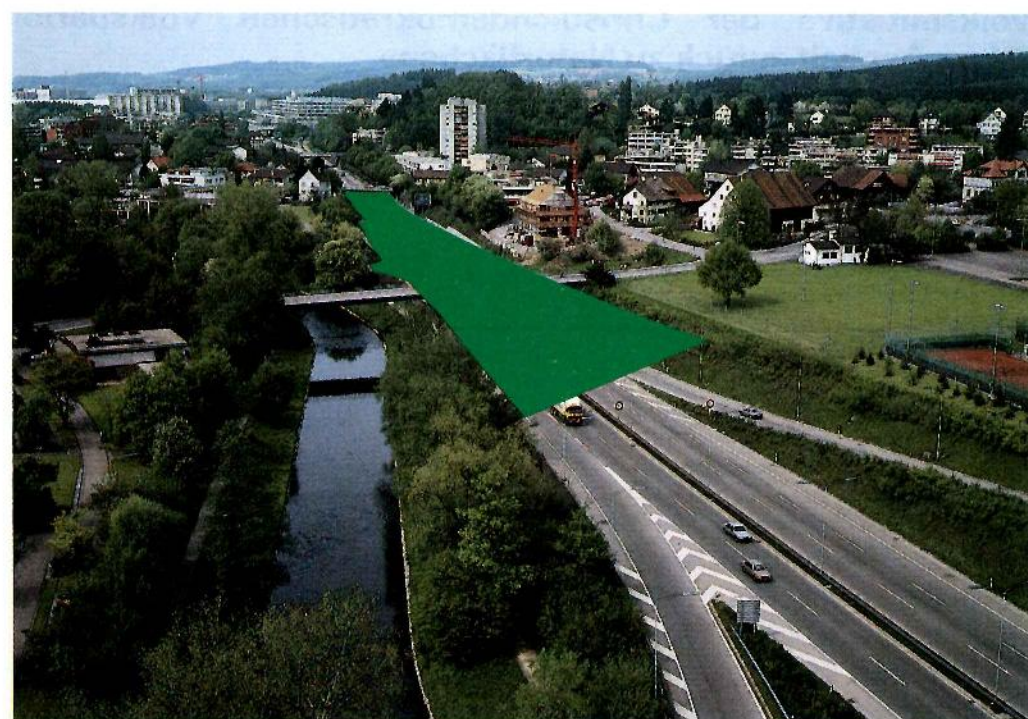
Der Park über der SBB-Station Opfikon; eine von Opfikon geschaffene Grüninsel mitten im Zentrum

- die Baumpflanzungen an der Wallisellerstrasse und der Talackerstrasse
- die Verminderung der Fahrspuren zugunsten Grüninseln mit Bäumen auf der Schaffhauserstrasse zwischen der Glatthofkreuzung und der Autobahn
- die Verkleinerung der Verkehrsflächen und Umwandlung in Baum- und Grünrabbatten im Bereich der Glatthofbrücke Oberhauserstrasse
- umfangreiche Heckenpflanzungen und Schaffung eines Weihers im Landwirtschaftsgebiet um Opfikon.

Weitere Vorhaben stehen kurz vor der Ausführung oder die Planungen sind schon weit fortgeschritten:

- die kürzlich bewilligte Umgestaltung der Schaffhauserstrasse zwischen der Glatt und der Blumenstrasse, verbunden mit einer Verkleinerung der Verkehrsflächen und Schaffung von Grün- und Baumrabbatten.
- durch die geplante Überdeckung der Flughafen-Autobahn auf einer Länge von rund 650 Metern sollen weitere Grünflächen geschaffen und der Durchschneidung unseres Wohngebietes durch Verkehrsachsen Einhalt geboten werden.
- der Dorfkern Oberhausen soll durchgrünt werden und seinen eigenen Charakter bekommen
- entlang mehreren Strassenzügen ist im Zusammenhang mit privaten Überbauungen eine Abtrennung der Gehwege mittels Grün- und Baumrabbatten von den Fahrbahnen vorgesehen (Wallisellerstrasse—Pfändwiesen, Schaffhauserstrasse—Hohenstieglan, Talackerstrasse).

Weitere Rückbaumöglichkeiten sind nur noch in sehr beschränktem Ausmass vorhanden oder können erst längerfristig realisiert werden.

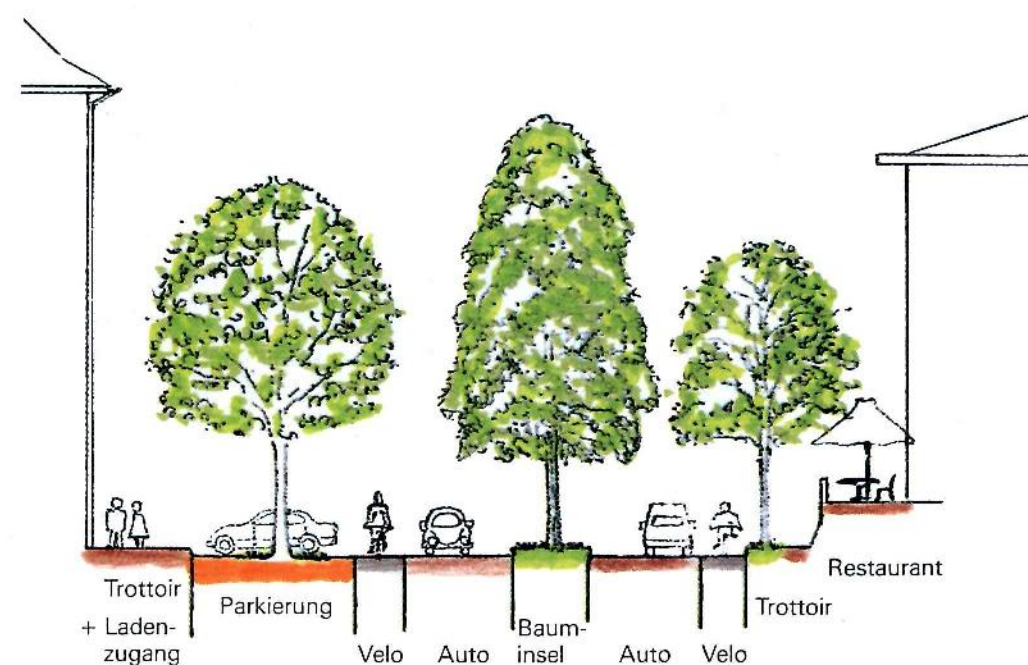


Die Flughafen-Autobahn soll anfangs der Neunziger Jahre auf einer Länge von rund 650 Metern überdeckt werden, sofern Sie und der Kanton Zürich diesen Bauvorhaben zustimmen.

**4. Antrag**

Der Stadtrat und der Gemeinderat erachten die laufenden Planungen und Projekte sowie den Erlass der Richtlinien zur Vermehrung von Grün- und Naturflächen als ausreichend, um die Ziele der Initiative zu erreichen.

**Gemeinderat und Stadtrat beantragen daher, die Initiative «Vom Asphalt zurück zu den Naturflächen» abzulehnen.**



Die im März bewilligte Strassenraumgestaltung Schaffhauserstrasse im Bereich Glatt bis Blumenstrasse bringt mehr Grün ins Siedlungsgebiet