



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 82. Ratssitzung vom 17. Januar 2024

2737. 2023/124

**Postulat von Jean-Marc Jung (SVP) und Reto Brüesch (SVP) vom 15.03.2023:
Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ), direkte Verbindung zwischen dem
Hauptgebäude und dem Grossgebäude FORUM UZH**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Jean-Marc Jung (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1535/2023): Die Stadt platzt aus allen Nähten, auch im Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ). Die zentrale Lage und die vielen Akteure – der Kanton, die Stadt, die ETH Zürich (ETH), die Universität Zürich (UZH), das Universitätsspital Zürich (USZ) und die Anwohner – sind eine grosse Herausforderung für die Gebietsplanung. Bauliche, räumliche, gesundheitspolitische und akademische Interessen prallen aufeinander. Die zeitliche Abstimmung ist ebenfalls herausfordernd. Es braucht viele provisorische Gebäude während der Bauzeit, um das medizinische oder schulische Angebot weiterhin anbieten zu können. Heute wird fleissig gebaut, beispielsweise auf der Höhe der Plattenstrasse das neue USZ-Notfallzentrum. Bald folgen weitere grosse Bauetappen. Was heute und morgen gebaut wird, kann nachträglich kaum geändert werden. Es ist baulich schwierig, juristisch noch schwieriger und finanziell beinahe unmöglich. Für einige Bauetappen fehlen noch die definitiven Baubewilligungen, so auch beim geplanten Grossgebäude «FORUM UZH». Das neue zweite UZH-Hauptgebäude an der Ecke Gloriastrasse/Rämistrasse soll für 600 Millionen Franken zum Prunkbau der UZH werden – schön begrünt und mit Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen). Der Neubau für tausende Studenten und UZH-Angehörige soll bis zum Jahr 2029 fertiggestellt werden. Das neue Gebäude bildet mit dem alten Hauptgebäude ein grosszügiges universitäres Bildungszentrum mit internationaler Ausstrahlung. Das ist wichtig, um weiterhin schlaue Köpfe nach Zürich zu locken. Wir hoffen, dass die Richtigen kommen. Als institutionelle und ideelle Einheit gehören diese Nachbarn benutzerfreundlich verbunden. Der Lichthof des alten Hauptgebäudes ist tiefergelegt als der obere Haupteingang. Der Unterbau ist riesig: Es hat Mensen, Säle, Verbindungstunnel, Anlieferungen und Tiefgaragen – alles tief im Erdinnern. Beim Bau des neuen Gebäudes wird eine riesige Baugrube entstehen. Ein tiefes Loch, das eine Untertunnelung auf die andere Strassenseite in die Unterwelt des alten Universitätsgebäudes einfach erscheinen lässt. In der Nacht sind diese Tunnels geschlossen. Dass ein Tunnelbau an dieser Stelle schwierig sein soll wegen Rohrleitungen und möglichen Wasserschäden, kann in der Schweiz wohl niemanden abschrecken. Im gleichen Quartier einige Meter weiter unten



wurde vom alten zum neuen Kunsthaus ein 82 Meter langer Tunnel im Tagebau erstellt. Dort wurde der Verkehr nicht behindert und es ging gut vorwärts. Im Rat sprachen wir kürzlich über den 400 Meter langen Fussgängertunnel vom Bahnhof Stadelhofen zum Kunsthaus. In diesem Zusammenhang wies der Stadtrat auf die stark zunehmende Frequenz im Hochschulquartier hin. Das sehen wir gleich. Auch wenn Rot-Grün den Verkehr auf der Gloriosastrasse und der Rämistrasse möglichst eindämmen will, wird es weiterhin Trams, Werkverkehr, E-Bikes und Ambulanzen geben. Die neue Notfallaufnahme des USZ befindet sich in unmittelbarer Nähe. Auch wenn die Krankenwagen Vortritt haben, werden sie wegen des Verkehrs, den vielen Trams und Fussgängern bremsen und warten müssen, dies mehrmals am Tag und über Jahre hinweg. Trams werden immer wieder den Weg versperren. Eine Unter- oder auch eine Überführung wird für alle wesentliche Verbesserungen bringen, auch für die Kranken und Verletzten in den Krankenwagen in Richtung Notfallaufnahme. Das Zusammenführen der beiden USZ-Gebäude mit zeitweise tausenden Studentinnen und Studenten kann auch via Passerelle geschehen. Sie werden das Stadtbild aus sicherheits- und pietätsgründen in Zukunft vermehrt zieren und günstiger als eine Untertunnelung sein. Auf beiden Seiten der Rämistrasse hat es gut besuchte Kindertagesstätten. Sie wollen sich mit ihrer Begleitung sicher von A nach B bewegen können. An der Rämistrasse werden sich in den kommenden Jahren zeitweise tausende Studierende, Angestellte, Besucher, Anwohner, Patienten, Dozierende bewegen. Bringen Sie die beiden Grossgebäude mit einer Verbindung zusammen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Es ist eine durchaus sympathische Idee. Die Verkehrsplanung im Hochschulquartier ist jedoch im Weissbuch geregelt, das gemeinsam von Kanton, UZH, ETH, USZ und Stadt erarbeitet wurde. Das Weissbuch ist für alle Parteien bindend. Der Fuss-, Velo-, Öffentliche und Individualverkehr werden als Bestandteil des Stadtraums angeschaut und sollen entsprechend behandelt werden. Die Fussverkehrsinfrastruktur soll attraktiv und effizient sein. Das bedeutet gradlinige Verbindungen ohne Trennwirkung oder Umwege. Explizit hält das Weissbuch fest, dass auf teure und raumintensive Parallellösungen zu verzichten sei. Damit der Fussverkehr die Strasse sicher überqueren und der Motorisierte Individualverkehr (MIV) trotzdem fliessen kann, sind in der Rämistrasse auf der Seite der Tramtrasse durchgehende Mittelinseln projektiert. Verkehrssimulationen zeigen, dass der erwartete Verkehr so abgewickelt werden kann. Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat das Postulat ab. Eine Unterführung widerspricht den Vorgaben des gemeinsam erarbeiteten Weissbuchs und ist gemäss Verkehrssimulationen nicht nötig.*

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): *Im Kantonsrat wurden diese Gebäude unzählige Male diskutiert. Die SVP hätte ihren Parteikollegen im Kantonsrat diesen Vorschlag machen sollen. Hier ist die falsche Ebene. Der Kantonsrat hat einen Beitrag an das Strassengestaltungsprojekt gesprochen. Nur etwas führte zu einer gewissen Aufregung: Von bürgerlicher*



Seite wurde gesagt, dass es nicht geht, dass es keine Zebrastreifen geben soll. Das wäre der einzige Grund, weshalb der Kanton sich überlegt hatte, den Beitrag an die Strassengestaltung zu streichen. STR Simone Brander reichte ein Postulat für Zebrastreifen an der Rämistrasse und Gloriastrasse ein. Der Kantonsrat will es und wir wollen es. Es wäre schön, wenn die Verwaltung den expliziten Wunsch der beiden Parlamente berücksichtigen und Zebrastreifen planen würde. STR Simone Brander muss ich in einem Punkt widersprechen. Den Tunnel halte ich für keine sympathische Idee. Menschen gehören an die Oberfläche, gerade Studierende, die so viel Zeit in geschlossenen Räumen verbringen. Es wäre gut, wenn sie für ein paar Minuten auf die sichere Strasse gehen. Bei Tempo 30 und mit Zebrastreifen können sie gemütlich vom einen zum anderen Gebäude schlendern und ihren Kopf auslüften, was ihre Studierfähigkeit unterstützt.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Auch wir lehnen das Postulat ab und verstehen nicht, weshalb diese unterirdische Verbindung zu diesem späten Zeitpunkt verlangt wird. Im Rahmen der BZO-Teilrevision für das HGZZ im Jahr 2019 wurde uns der sehr eng gefasste Gestaltungsspielraum vorgesetzt. Der Gemeinderat hat sich aus diesem Grund für die Verbindlichkeit des Weissbuchs stark gemacht. Darin wurde unter anderem vereinbart, dass der Verkehr ein integrierter Teil des Stadtraums sein soll. Mit der Weisung haben wir sogar Kernelemente des Weissbuchs in die BZO-Teilrevision aufgenommen: ein gut ausgebautes, feinmaschiges Wegnetz und öffentliche Strassenräume mit einer grossen Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Die SVP stimmte dem zu. Wenn alle Fussgänger in die Unterführung umgeleitet werden sollen, damit der öffentliche und private Verkehr reibungslos passieren können, dann steht das im Widerspruch zur BZO-Teilrevision. Wir verstehen nicht, weshalb alles wieder zurückbuchstabiert werden soll.

Claudio Zihlmann (FDP): Wer an der UZH studiert hat, kennt das Problem. Wenn man den Hörsaal wechseln und vom Hauptgebäude zum Beispiel in Richtung Careum gehen muss, dann wird während des ersten Semesters Wirtschaft der Verkehr für ein paar Minuten ausgesetzt. Eine direkte unterirdische Verbindung wäre eine gute Variante. Wir verstehen jedoch nicht, wieso das Anliegen nicht viel früher eingebracht wurde. Aufgrund der Leitungen müsste der Tunnel sehr tief angesetzt werden. Wir haben das Problem, dass der Verkehr wie Wasser ist und auch der Fussverkehr nimmt den Weg des geringsten Widerstands. Ich weiss nicht, ob man sieben Stockwerke nach unten und auf der anderen Seite wieder nach oben gehen will, wahrscheinlich geht man dann lieber über die Strasse. Es ist also zu befürchten, dass eine gewisse Anzahl von Leuten trotzdem die Strasse nutzen und dasselbe geschehen wird, wie bei der Velostation Europaplatz. Es wurde ein riesiger Aufwand betrieben, aber das Velo stellt man vermutlich trotzdem oberirdisch ab. Wir sehen das Anliegen, aber es hätte früher angebracht werden sollen.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Fakt ist, dass es zu spät ist. Auch Fakt ist, dass wir nicht die richtige Institution für dieses Thema sind. Die Grundidee ist nicht falsch. Auch wird nicht zwingend eine Unterführung verlangt, es könnte auch eine Überführung oder eine andere Lösung sein. Das Postulat ist offen und somit lösungsneutral formuliert. Wir haben bereits weniger sinnvolle und ausgereifte Postulate unterstützt. Die Antwort des Stadtrats wird wahrscheinlich klar sein, trotzdem unterstützen wir das Postulat.



Moritz Bögli (AL): *Wir sind an einem Punkt, an dem es um übertriebene und unnötige Projekte geht. Als Student überquere ich die Rämistrasse sehr oft. Das funktioniert recht gut. Es sind vor allem die kurzen Stosszeiten während den Pausen zwischen den Vorlesungen. Ausserhalb dieser Zeiten ist die Strasse nicht stark befahren. Darum geht es schliesslich. Das Postulat ist da, um die Autos zu schützen. Mit dem flächigen Queren, das eingeführt wird, werden die Autos Vortritt haben. Ich sehe nicht ein, weshalb hunderte Millionen Franken ausgegeben werden sollen, um einen Tunnel für ein Problem zu bauen, das nicht existiert. Es funktioniert jetzt sehr gut und wird weiterhin funktionieren.*

Reto Brüesch (SVP): *Im HGZZ wachsen das Spital und die Schulen und es gibt immer mehr Leute und immer mehr Verkehr. Daher reichten wir den Vorstoss ein, um nach Möglichkeiten für Über- und Unterführungen zu suchen. Unterführungen sind schwierig, aber diese Möglichkeit soll geprüft werden. Bisher wurde es verpasst, an grossen Kreuzungen zu schauen, wo das Sinn ergibt. Das sieht man am Escher-Wyss-Platz und am Bucheggplatz. Irgendwo gibt es eine Lösung, wo man sich kreuzen kann. Parallele Lösungen brauchen wir nicht, aber Kreuzungen brauchen wir. Wenn man der Meinung ist, dass man das nicht braucht, dann hätte es den Negrellisteg und den Velotunnel nicht gegeben. Aber dort haben wir auch gesagt, dass wir kreuzen müssen. Man hätte beim FORUM UZH vielleicht bereits eine Überführung aus dem Haus ins Hauptgebäude planen sollen. Dann hätten die Studenten trocken ins nächste Gebäude gelangen können und die Türen hätten nicht geöffnet werden müssen, was Energie gespart hätte. Es gibt andere Städte mit schönen Passerellen, die beliebte Fotomotive sind. Es geht nicht darum, dass wir Personen von der Strasse entfernen wollten. Wir wollen Lösungen anbieten.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Ich kenne die Situation gut, weil ich oft an der UZH zu tun habe. In der Tat ist es ein Problem, wenn zum Vorlesungsschluss die Völkerwanderungen der Studierenden in beide Richtungen einsetzen. Das gleiche Problem haben wir bei der ETH. Dort gibt es manchmal Stau und sehr lange Schlangen, weil alles blockiert ist. Die Studierenden kommen einer nach dem anderen, oft im Gänsemarsch. Dann muss man Ewigkeiten warten, bis eine Lücke entsteht. Es gibt Auto- und Velofahrer, die dann ungeduldig werden. Wenn das FORUM UZH steht, wird es einen grösseren Bedarf an Kreuzungen geben. Sonst sind wir immer der Meinung, dass möglichst entflechtet werden soll. Für die Velofahrer ist man immer bereit, zu entflechten, aber hier ist man nicht bereit. Die Idee, dass es hunderte Millionen Franken kosten soll, ist ein dramatisches Szenario, das so nicht stimmen kann. Dafür kann man Synergien mit der aktuellen Planung nutzen. Es mag ein Fehler gewesen sein, dass das Anliegen nicht früher gekommen ist. Deshalb soll es nicht länger auf die lange Bank geschoben werden. Am Bahnhof Stadelhofen glaubte man lange, dass die drei Gleise ausreichten. Jetzt ist man am Punkt angelangt, an dem man sieht, dass das nicht ausreicht. Man hat nicht in die Zukunft gedacht. Das vierte Gleis muss nun sehr tief im Berg gebaut werden, weil es eine Zusatzkonstruktion ist. Das wird unverschämt teuer. Man muss strategisch denken.*



5 / 5

Das Postulat wird mit 22 gegen 90 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat