

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 196. Ratssitzung vom 28. März 2018

3898. 2017/314

Weisung vom 13.09.2017:

**Tiefbauamt, Investitionsbeitrag der Stadt zur Verbreiterung der SBB-Brücke
Bederstrasse, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Für das Bauvorhaben Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. 6 811 000.– (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

- a) Für den Investitionsbeitrag der Stadt im Umfang der nordseitigen Verbreiterung der SBB-Brücke einschliesslich folgender damit verbundener Massnahmen: der unter der SBB-Brücke liegenden Teile der Stützelemente (Verstärkung Stützmauer westlich der SBB-Brücke als Widerlager, Stützpfähle im Erdreich bei SBB-Widerlager östlich der SBB-Brücke, Stützpfeiler zwischen den Widerlagern) der Anpassung des Perrondachs westlich der SBB-Brücke, des Umbaus der bestehenden Kap-Haltestelle «Bahnhof Enge / Bederstrasse» (stadtauswärts) in eine Inselhaltestelle sowie der Radstreifen und des Strassen- und Gehwegbelags im Bereich der Brückenverbreiterung Fr. 3 880 000.–.
- b) Für den neuen Radstreifen und die dadurch bedingte Anpassung der Fahrspur und des Gehwegs westlich der SBB-Brücke, für eine neue Veloabstellanlage im Bereich der bestehenden Tankräume auf der Höhe der Liegenschaft Gutenbergstrasse Nr. 1, für die neue Treppe vom Park der Kantonsschulen auf das westliche SBB-Perron sowie für den Landerwerb von rund 100 m² durch die Stadt und die vorübergehende Landbeanspruchung von etwa 500 m² durch die Stadt im Projekt Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, Fr. 1 481 000.–.
- c) Für die Pauschalabgeltung des städtischen Anteils an die Unterhaltskosten der SBB-Brücke Bederstrasse für die nächsten 40 Jahre Fr. 1 450 000.–.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Hans Jörg Käppeli (SP): Die SBB-Brücke Bederstrasse beim Bahnhof Enge ist fast 100 Jahre alt, definitiv baufällig und muss ersetzt werden. Der Ersatz betrifft die Brückenplatte, die Auflager und die Stützen. Deshalb muss auch die gesamte Strassenfläche auf der Brücke und in den angrenzenden Bereichen neu erstellt werden.

Dies schliesst auch die Tram- und Bushaltestellen sowie die Werkleitungen mit ein. Die SBB-Brücke ist ein Kreuzungsbauwerk gemäss Eisenbahngesetz. Deshalb muss sich die Stadt an den Gesamtkosten gemäss ihrem Interesse, das heisst mit 14,7 Millionen Franken, beteiligen. Davon sind 8,9 Millionen Franken gebundene Ausgaben. Somit bleibt ein Objektkredit von 8,6 Millionen Franken in der Kompetenz des Gemeinderats. Die SBB übernehmen 11,3 Millionen Franken. Das wäre mehr als die Hälfte, wenn die Stadt keine Zusatzwünsche hätte. Gemäss Weisung des Stadtrats besteht der Objektkredit aus drei Teilen: der Verbreiterung der Brücke, einem Radstreifen ausserhalb der Brücke mit einem zusätzlichen Treppenaufgang aus dem Park der Kantonsschulen direkt auf das Perron, einem neuen Veloraum und Landerwerb. Eine Pauschale an die SBB für den Unterhalt der Brücke ist nicht verhandelbar, weil dies eine direkte Folge der Brückenverbreiterung ist. Über die Brücke verkehren drei Tram- und vier Buslinien, sie ist ein stark frequentierter Umsteigeknoten zum Bahnhof Enge. Heute besteht die Tram- und Bushaltestelle aus zwei Kaphaltestellen. Diejenige stadteinwärts bleibt bestehen, diejenige stadtauswärts wird aufgehoben und durch eine Inselhaltestelle ersetzt. Dadurch erhält der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine eigene Spur mit freier Fahrt, unabhängig vom öffentlichen Verkehr (ÖV). Im Bereich der Brücke kann stadtauswärts ein Velostreifen markiert werden. Weil dies alles mehr Platz beansprucht, muss die Brücke verbreitert werden. Diese Kaphaltestelle wurde vom Kanton 2003 als Provisorium bewilligt, befristet maximal bis zum Ersatz der Brücke. Darüber wurde in der Kommission heftig diskutiert. Der Stadtrat fühlte sich dem Kanton zwingend verpflichtet, die Kaphaltestelle aufzuheben und hat entsprechend das Projekt geplant. Ein Teil der Kommission sieht das anders. Würde man die Kaphaltestelle belassen, wären mindestens schwierige Verhandlungen mit dem Kanton, allenfalls ein veritabler Konflikt zu befürchten. Beim Neubau der Tram- und Bushaltestelle muss das Behindertengleichstellungsgesetz befolgt werden. Deswegen ist ein Teil der Tramhaltestelle 30 cm hoch. Im kombinierten Tram- und Busbereich sind es nur 16 cm statt der laut Gesetz notwendigen 22 cm. Das ist ein Kompromiss und ein Resultat der viel zu engen Radien und Steigungen. Die stadtauswärts fahrenden Busse halten heute im vorderen Bereich, neben der Wartehalle. Künftig liegt die Halteposition der Busse im hinteren Bereich, abseits der Wartehalle und ohne Wetterschutz. Die Niedrigkante bedeutet, dass Menschen im Rollstuhl nicht autonom den Bus benützen können. Sie sind auf die Assistenz des Fahrpersonals angewiesen. Der Ein- und Ausstieg erfordert viel Zeit und behindert die nachfolgenden Busse oder Trams. Dieser Mangel führt zu einem Teil der Dispoanträge der Mehrheit. Die andere Diskussion betraf den Velostreifen stadtauswärts. Auf der verbreiterten Brücke ist ein Velostreifen vorgesehen, ein Teilstück weiter westlich ausserhalb der Brücke. Wegen einem Gebäude sind beide Teilstücke jedoch nicht verbunden, es bleibt eine erhebliche Lücke. Dieser Bereich liegt in einer Rechtskurve, gleichzeitig wird die MIV-Spur verengt. Es ist zu befürchten, dass die Velofahrenden dort vom MIV bedrängt werden. Auf Begehren der SP hat die Verwaltung geprüft, welche Anpassungen an der Strasse und an den Gleisen notwendig wären, damit ein durchgehender Velostreifen möglich ist. Es müssten in einem zusätzlichen Abschnitt die Tramgleise verschoben und die Strasse angepasst werden. Die SP hat signalisiert, dass sie einem Projekt nicht zustimmen kann, das hohe Kosten verursacht, dem MIV viel bringt, nämlich eine separate Spur ohne ÖV-Behinderung, aber zwei wesentliche Mängel aufweist. Die Tram- und Bushaltestelle ist nur bedingt

Behindertengesetz-konform, die ungenügenden Velostreifen sind gefährlich. Ich habe angeregt, die Geometrie in der Haltestelle so zu begradigen, dass durchgehend hohe Haltekanten mit dem Zürich-Bord wie auf der Hardbrücke möglich sind. Wenn man dies mit der Gleisverschiebung für einen durchgehenden und sicheren Velostreifen kombiniert, sollte dies zu vertretbaren Kosten gut umsetzbar sein. Die Verwaltung hat den Ball aufgenommen, eine überzeugende Lösung präsentiert und die Mehrkosten beziffert. Die Brücke muss noch knapp einen Meter zusätzlich verbreitert werden, die Kosten steigen von 3,88 auf 4,7 Millionen Franken. Für den durchgehenden Velostreifen müssen zusätzliche Gleise verschoben und zusätzliche Strassenarbeiten ausgeführt werden. Diese Kosten steigen von 1,48 auf 3 Millionen Franken. Wegen der breiteren Brücke steigen die pauschalen Unterhaltskosten an die SBB von 1,45 auf 1,75 Millionen Franken. Die SP hat mit diesen Angaben einen Dispoantrag eingereicht, der in der Kommission eine Mehrheit fand. Die Fraktionen, die diesen Antrag unterstützen, haben sicher unterschiedliche Beweggründe. Für die einen sind die Aufhebung der Kaphaltestelle und die unabhängig durchgehende MIV-Spur zentral. Man wollte diese Weisung nicht gefährden, keinen Konflikt mit dem Kanton provozieren und eine überzeugende Lösung, nämlich eine zu hundert Prozent behindertenkonforme Tram- und Bushaltestelle und einen durchgehenden, sicheren Velostreifen. Die Mehrkosten von 2,64 Millionen Franken gegenüber der Vorlage des Stadtrats erscheinen auf den ersten Blick sehr hoch. Sie relativieren sich aber, wenn man sie mit den Gesamtkosten von 26 Millionen Franken vergleicht. Man erhält gleichzeitig ein über hundert Meter langes, erneuertes Strassenstück inklusive Tramgleise. Dieses müsste ohnehin bald erneuert werden, nur könnte man dann die beiden Mängel des Projekts des Stadtrats nicht mehr beheben. Das Behindertengleichstellungsgesetz ist eine zwingende Verpflichtung und die Velowege müssen gemäss Richtplan im Rahmen des Projekts ebenfalls durchgehend werden. Die Mehrkosten belasten die Stadtkasse nicht. Der Strassenanteil wird durch die Baupauschale des Kantons und die VBZ-Infrastruktur aufgrund des Personenverkehrsgesetzes ebenfalls durch den Kanton übernommen. Die Mehrheit bittet den Dispo-Änderungen und der bereinigten Weisung zuzustimmen. Die SP kann der Aufhebung der Kaphaltestelle nur zusammen mit der Verbesserung für den ÖV und der Veloinfrastruktur zustimmen. Wir schätzen es, dass der Stadtrat die Prüfung der Ergänzungen zugelassen hat und die Verwaltung die Machbarkeit konstruktiv geplant hat.

Kommissionsminderheit:

Markus Knauss (Grüne): *Die Planung der Bederbrücke ist das Resultat eines Polit-Powerplays und ein Polit-Powerplay gewinnt der, der die besseren Nerven hat. Wir haben im Dezember 2015 schon einmal darüber abgestimmt und nur mit dem Stichentscheid des Präsidenten wurde eine Weiterplanung gutgeheissen. Wir wollen keine neue Autofahrspur bergwärts. Wir wollen die Kaphaltestelle, wie sie heute besteht, behalten und sie nicht durch eine Autofahrspur ersetzen. Die Gemeindeordnung der Stadt verlangt klar, dass der Fussgänger- und Veloverkehr zu fördern sei. Es steht nichts darüber, dass der Autoverkehr zu fördern ist. Der Stadtrat macht mit, denn STR Filippo Leutenegger steht selber unter Druck. Zu Beginn seiner Amtszeit musste er einige Kaphaltestellen begründen, aber irgendwann muss er auch einmal zeigen, dass*

er Kaphaltestellen aufheben kann. Das Projekt, wie es heute vorliegt, ist deutlich besser als das, was uns der Stadtrat vorgelegt hat. Doch die neue Autofahrspur als eigentlicher Tabubruch bleibt. Man kann nun behaupten, wir benötigen eine separate Autofahrspur, weil es sonst zu Rückstaus auf der Seestrasse kommt. Diese Rückstaus sind aber sehr klein, wenn sie überhaupt jemals auftreten. Es wurde nun zwei Jahre geplant und jede Änderung an diesem Projekt führte zu unglaublich langen Verzögerungen, bis etwas Neues vorlag. Zwei Jahre Bauverzögerung hätte man vermutlich auch an der Bederbrücke. Man kann sie neu und besser planen. Wir haben in der Gemeindeordnung den Passus stehen, dass wir den Autoverkehr um einen Drittel reduzieren möchten und den Fuss- und Veloverkehr fördern wollen. Wir schlagen deshalb vor, dass das Projekt folgendermassen abgeändert wird: Es gibt ein durchgehendes Trottoir, es gibt dann einen durchgehenden Veloweg und vor diesen Veloweg wird es noch eine Kaphaltestelle geben. Wir können so Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrenden entflechten. Wir können diese zusätzliche Verkehrsfläche, die unnötige Verbreiterung der Brücke und die hohen Kosten sparen. Unsere Lösung kostet lediglich 6,44 Millionen Franken, noch günstiger als das, was der Stadtrat uns vorgeschlagen hat. Man ist aber offenbar wild entschlossen, auch die Sparparteien auf der anderen Seite, für dieses Projekt 9,45 Millionen Franken auszugeben. Man kann dem Projekt, das für Behinderte und Velofahrende tauglicher erscheint, so zustimmen. Doch eigentlich, wenn die SP ehrlich ist, macht es nur Autoparteiler glücklich. Den Anspruch, dass wir hier im Rat in der nächsten Legislaturperiode neue Mehrheiten haben, die es in der Verkehrspolitik besser machen, haben wir heute verpasst. Wenn unser Minderheitsantrag 2 nicht durchkommt, bleibt uns nichts anderes übrig, als die Weisung abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Wenn man die Brücke von Grund auf neu baut, soll man sie richtig bauen. Wenn man die Haltestelle begradigt und die Haltestelle mit der durchgehend hohen Haltekante behindertengerechter gestalten kann, soll man diese Brücke halt von Anfang an einen Meter breiter bauen. Wenn man so die Behinderten besser unterstützen kann, sagen wir sicher nicht Nein zu den Mehrkosten, die nicht extrem viel höher ausfallen. Viel teurer wäre es, wenn man nachträglich nochmals daran rumbasteln und alles neu projektieren müsste. Der durchgehende Veloweg war für uns nicht das Überzeugungsargument, doch diesen Kompromiss sind wir zähneknirschend eingegangen, um die Kaphaltestelle stadtauswärts aufheben zu können. Als die Brücke renoviert wurde, hat man ganz klar vereinbart, dass die Kaphaltestelle beim Neubau der Brücke wieder aufgehoben wird. Die Kaphaltestelle hat man damals nur eingerichtet, damit man die Bederbrücke notdürftig und kostengünstig renovieren konnte und die marode Brücke mit dieser Massnahme vom Gewicht entlasten konnte. Man kann jetzt nicht verlangen, diese Kaphaltestelle trotzdem zu behalten. Die Verträge sind abgeschlossen und dazu da, eingehalten zu werden. Man schiebt das Velo vor, um den MIV zu schikanieren. Wir können den Minderheitsantrag niemals unterstützen. Unsere Zustimmung für den SP-Antrag bedeutet nicht, dass wir diese bei ihrem Ziel unterstützen wollen, die ganze Stadt mit Zürich-Bords und Haltekanten auszurüsten.

Andreas Egli (FDP): Die Brücke kostet viel Geld und wir investieren zusätzlich gegenüber dem ursprünglichen Projekt, das STR Filippo Leutenegger und sein Planungsteam der Kommission vorgelegt haben. Dafür bekommen wir nicht nur eine breitere Brücke, die voraussichtlich für die nächsten 100 Jahre der Stadt mehr Raum über die Gleise zur Verfügung stellt. Wir bekommen durch die Aufhebung einer bestehenden Kaphaltestelle auch eine durchgehende Velo- und Autospur. Dass die SP hier einen Änderungsantrag eingereicht hat und unterstützt, dass die Kaphaltestelle an diesem Ort aufgehoben werden kann, rechne ich der Partei hoch an. Es haben sich offenbar die realen Kräfte in der SP in diesem Punkt durchgesetzt und wir sind froh, wenn wir mit diesem Betrag eine vollständig behindertengerecht ausgebaute Haltestelle ermöglichen, eine Kaphaltestelle aufheben und die Velospur ermöglichen können.

Eduard Guggenheim (AL): Die Brücke ist baufällig und muss ersetzt werden. Die SBB hat sehr lange an dieser Brücke geplant, auf die ein bis zwei Jahre, die allenfalls eine Umplanung verlangt hätte, wäre es deshalb auch nicht mehr angekommen. Bahnhof Enge und Bederbrücke sind Objekte des kantonalen Schutzes. Entsprechend hat besonders auch die SBB sehr grossen Wert darauf gelegt, dass die neue Brücke so aussehen soll wie die alte, nur zur Breite wurde nichts gesagt. Zum Projekt mit der Brückenverbreiterung haben der Quartierverein Enge und die Eltern von Schülern Einsprachen eingereicht, einiges ist erfüllt worden. Das Wesentliche aber, die Beibehaltung der Kaphaltestelle als ganz zentrales Begehren, ist abgelehnt worden. Um dies zu illustrieren, habe ich in der Kommission vorgeschlagen, die Situation vor Ort anzuschauen. Dann wäre nämlich auch das Argument, dass eine Behinderung bei der Einfahrt in die Seestrasse bestehen soll, hinfällig geworden. Im Bereich der Bederbrücke befinden sich drei Mittelschulen. Es ist der Schulweg und die Umsteigestation für die Jugendlichen und Kinder, die massiv gefährdet werden. Ein zentrales Argument war der Veloweg aufwärts, der nun durch eine separate Velospur ersetzt werden soll. Dass man die aufwärts fahrenden Velos auf eine separat bezeichnete Spur zwischen Trottoir und Halteinsel fürs Tram auslagert, wurde abgelehnt. Das ist eindeutig eine verpasste Chance. Der Lösungsvorschlag von Markus Knauss (Grüne) wäre erheblich günstiger geworden, stattdessen stimmen wir über total drei Millionen Mehrkosten ab. Es bleibt die Hoffnung, falls der neue Vorschlag mit der Aufhebung der Kaphaltestelle und der Einführung einer Fahrspur für den MIV angenommen wird, dass nie ein Jugendlicher oder ein älterer Mensch dort verunfallt. Wir sind mit Überzeugung in der Minderheit und werden die Weisung ablehnen, wenn der Antrag der Grünen und der AL abgelehnt wird.

Pablo Büniger (FDP): Ich möchte an den Antrag von Markus Knauss (Grüne) anknüpfen, der auch von der AL unterstützt wird. Grundsätzlich kommt das Feedback aus der Bevölkerung, dass man keine Mischzonen möchte. Wenn man den Veloweg nach Markus Knauss (Grüne) plant, entsteht faktisch eine solche Mischzone. Kein Velofahrer der aufwärts fährt und dem ein Fussgänger im Weg steht, bremst ab, sondern er fährt einfach durch. Deshalb ist der ganze Antrag von Markus Knauss (Grüne) untauglich. Die Velofahrer haben eine getrennte Fahrspur, einen Veloweg auf der Strasse. Der Vorschlag macht keinen Sinn und entlarvt den eigentlichen Grund, nämlich die Verkehrsteilnehmer einander in den Weg zu stellen, um ein Chaos zu

verursachen, über das sich am Schluss alle aufregen. Es heisst weiter, dass die Schüler der Mittelschulen beim Warten von den Velofahrern behelligt werden. Ich sehe dort kein Problem mit der Kaphaltestelle, denn es sind intelligente Kinder. Sie sollten gelernt haben, wie man über die Strasse geht. Es ist übertriebene Sorge, dass Gymi-Schüler angefahren werden könnten, weil sie nicht über einen Zebrastreifen gehen können. Ich empfehle, den Antrag der SP anzunehmen, auch wenn er aufgrund des behindertengerechten Ausbaus ein bisschen teurer ist und empfehle, den Antrag der Grünen abzulehnen.

Sven Sobernheim (GLP): Ich bin etwas irritiert über das Votum der AL, die so von der Lösung von Markus Knauss (Grüne) schwärmt. Man möchte eine beidseitige Kaphaltestelle, aber wenn es um das Velo geht, ist die beidseitige Kaphaltestelle dem Fussgänger doch nicht so wichtig. Gleichzeitig, auch wenn man jetzt sagt, die Velofahrer fahren bergauf langsamer, kritisiert man in der Kommission gefühlt wöchentlich die schnellen E-Bikes, die durch die Stadt rasen und alle gefährden. Dies in Kombination mit einem harmlos bergauf geführten Veloweg, der die Kaphaltestelle durchschneidet, stellt für mich einen Widerspruch dar. Markus Knauss (Grüne) hat ausgeführt, was die Grundlagen und Strategien sind, was das Volk uns auferlegt hat. Eine Strategie wurde dabei aber unterschlagen, nämlich die Stadtentleerung. Wir fordern und wollen Kaphaltestellen stadteinwärts, denn der Verkehr in die Stadt hinein soll gehemmt werden. Aus der Stadt hinaus sind Kaphaltestellen nicht so unumstritten, wie Markus Knauss (Grüne) gesagt hat. Wir wollen das Auto wieder möglichst schnell aus der Stadt heraus haben. Wir erklären vielleicht später die Initiative für gültig, das heisst aber noch lange nicht, dass diese eine Mehrheit im Rat oder vor dem Volk finden wird. Eine negative Vorwirkung der Initiative wäre jedoch eine sehr interessante Vorstellung.

Markus Hungerbühler (CVP): Die CVP wird den Antrag der SP unterstützen. Wir sind auch der Meinung, dass die ursprüngliche Vorlage wohl gut gemeint war, aber doch nicht in allen Punkten befriedigt. Mit dem Antrag der SP wurden die aus unserer Sicht bestehenden Mängel behoben. Der Minderheitsantrag der Grünen und der AL geht uns eindeutig zu weit und es wurde bereits ausgeführt, dass dieser Minderheitsantrag offensichtlich für die Zukunft untauglich ist. Deshalb schliessen wir uns dem Mehrheitsantrag der SP an.

Eduard Guggenheim (AL): Ich habe deutlich gesagt, eine Begehung wäre sinnvoll gewesen. An Ort und Stelle hätte man gesehen, wie es dort am Mittag aussieht. Die Jugendlichen schwatzen und stossen einander, in Gruppen kommen sie den Weg hinunter und achten nicht auf die Autos, die nicht wie bisher langsam, sondern in Zukunft sehr schnell durchfahren werden. Die Velos fahren auf dem Trottoir ohne Radweg jetzt praktisch im Schrittempo durch die Fussgänger durch. Der Vorschlag von Markus Knauss (Grüne) ist perfekt. Es wird weiterhin Velos bergaufwärts geben, die langsam fahren, aber in Zukunft auf einer separaten Spur und damit fällt eine Gefährdung weg. Auch beim Stichwort Stadtentleerung sollte man sich alles vor Ort anschauen. Es gibt im schlimmsten Fall sechs oder sieben Autos, die hinter den stehenden Bussen oder Trams warten und die Kreuzung in die Seebahnstrasse ist

7 / 10

während meiner ganzen Beobachtungszeit nie behindert worden. Die Stadtentleerung geschieht nicht über die Bederstrasse, sie passiert über die Seestrasse.

Andreas Egli (FDP): Wir haben uns in der Kommission um die Fakten gekümmert und uns bemüht, eine entsprechende Grundlage zu erarbeiten. Der Vorstoss von Eduard Guggenheim (AL), eine entsprechende Besichtigung zu machen, erfolgte mehr als einmal und ihm wurde mehr als einmal von verschiedenen Seiten aus der Kommission geantwortet, dass man individuell die entsprechende Brücke und die entsprechende Situation vor Ort betrachten könne und das auch getan wurde.

Stephan Iten (SVP): Die Einführung der Kaphaltestelle war an die Bedingung des Kantons geknüpft, dass sie wieder aufgelöst wird und diese Bedingung müssen wir einhalten. Ich verstehe nicht, warum Markus Knauss (Grüne) ständig die Bedingungen ändern will. Erst geht man sie ein und wenn sie rückgängig gemacht werden muss, gilt das plötzlich nicht mehr. Man bekommt doch den Veloweg, deshalb ist man diesen Kompromiss eingegangen. Wir wollen auch keinen Mischverkehr, deshalb hat man der durchgehenden Velospur zugestimmt. Aber nur den MIV behindern und nur das Velo fördern, ist nicht das Ziel, das hier verfolgt werden kann.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Filippo Leutenegger: Die Bederbrücke kann jetzt erweitert werden, weil die SBB diese auffällige Brücke erneuern will und muss. Wir haben jetzt das Zeitfenster, weshalb es klar war, dass wir hier den regionalen Veloweg hinaufführen. Es war ebenso klar, dass diese Kaphaltestelle aufgehoben werden muss. Aber nicht, weil wir Autoförderung betreiben wollen. Es gab einen Vertrag zwischen dem damaligen Stadtrat Martin Waser und dem Kanton. Wenn die Kaphaltestelle aus Gewichtsgründen gemacht wird, müssen wir diese bei der Umsetzung respektive der Sanierung der Brücke, wie breit sie auch sein möge, wieder aufheben. Das war eine Bedingung des Kantons. Der Stadtrat hat damals diesen Vertrag unterschrieben und den müssen wir einhalten. Die SP hat den Stadtratsvorschlag positiv weiterentwickelt, so dass wir die Veloroute und die behindertengerechten Haltekanten durchführen können, was etwas mehr kostet. Es geht nicht um Autoförderung, sondern darum, dass wir diese Brücke für die nächsten 70 bis 80 Jahre tauglich halten, damit auch der Veloverkehr hier durchkommen kann.

Änderungsanträge 1–2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für das Bauvorhaben Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. ~~6 811 000.–~~ 9 450 000.– (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

a) Für den Investitionsbeitrag der Stadt im Umfang der nordseitigen Verbreiterung der

SBB-Brücke einschliesslich folgender damit verbundener Massnahmen: der unter der SBB-Brücke liegenden Teile der Stützelemente (Verstärkung Stützmauer westlich der SBB-Brücke als Widerlager, Stützpfähle im Erdreich bei SBB-Widerlager östlich der SBB-Brücke, Stützpfeiler zwischen den Widerlagern) der Anpassung des Perrondachs westlich der SBB-Brücke, des Umbaus der bestehenden Kap-Haltestelle «Bahnhof Enge / Bederstrasse» (stadtauswärts) in eine Inselhaltestelle, der beidseitig durchgehend 28 cm hohe Haltekanten, sowie der stadtauswärts durchgehende Radstreifen und des Strassen- und Gehwegbelags im Bereich der Brückenverbreiterung Fr. ~~3 880 000.-~~ 4 700 000.-.

- b) Für den neuen stadtauswärts durchgehenden Radstreifen und die dadurch bedingte Anpassung der Fahrspur und des Gehwegs westlich der SBB-Brücke, für eine neue Veloabstellanlage im Bereich der bestehenden Tankräume auf der Höhe der Liegenschaft Gutenbergstrasse Nr. 1, für die neue Treppe vom Park der Kantonsschulen auf das westliche SBB-Perron sowie für den Landerwerb von rund 100 m² durch die Stadt und die vorübergehende Landbeanspruchung von etwa 500 m² durch die Stadt im Projekt Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, Fr. ~~1 481 000.-~~ 3 000 000.-.
- c) Für die Pauschalabgeltung des städtischen Anteils an die Unterhaltskosten der SBB-Brücke Bederstrasse für die nächsten 40 Jahre Fr. ~~1 450 000.-~~ 1 750 000.-.

[...]

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für das Bauvorhaben Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. ~~6 811 000.-~~ 6 440 000.- (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

- a) Für den Investitionsbeitrag der Stadt im Umfang der nordseitigen Verbreiterung der SBB-Brücke einschliesslich folgender damit verbundener Massnahmen: der unter der SBB-Brücke liegenden Teile der Stützelemente (Verstärkung Stützmauer westlich der SBB-Brücke als Widerlager, Stützpfähle im Erdreich bei SBB-Widerlager östlich der SBB-Brücke, Stützpfeiler zwischen den Widerlagern) der Anpassung des Perrondachs westlich der SBB-Brücke, des Umbaus der bestehenden Kap-Haltestelle «Bahnhof Enge / Bederstrasse» (stadtauswärts) in mit der Raumaufteilung in ein durchgehendes Trottoir, einen durchgehenden Veloweg und eine Kap-Haltestelle zwischen Veloweg und kombinierter öV- und MIV-Spur und durchgehend 28 cm hohen Haltekanten eine Inselhaltestelle sowie der Radstreifen und des Strassen- und Gehwegbelags im Bereich der Brückenverbreiterung Fr. ~~3 880 000.-~~ 2 500 000.-.
- b) Für den neuen stadtauswärts durchgehenden Radstreifen und die dadurch bedingte Anpassung der Fahrspur und des Gehwegs westlich der SBB-Brücke, für eine neue Veloabstellanlage im Bereich der bestehenden Tankräume auf der Höhe der Liegenschaft Gutenbergstrasse Nr. 1, für die neue Treppe vom Park der Kantonsschulen auf das westliche SBB-Perron sowie für den Landerwerb von rund 100 m² durch die Stadt und die vorübergehende Landbeanspruchung von etwa 500 m² durch die

9 / 10

Stadt im Projekt Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse,
Fr. ~~1 481 000.-~~ 3 000 000.-.

- c) Für die Pauschalabgeltung des städtischen Anteils an die Unterhaltskosten der SBB-
Brücke Bederstrasse für die nächsten 40 Jahre Fr. ~~1 450 000.-~~ 940 000.-.

[...]

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsidentin Simone Brander (SP), Vizepräsident
Derek Richter (SVP), Marianne Aubert (SP), Pablo Bünger (FDP), Andreas Egli (FDP),
Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP) i. V. von
Thomas Kleger (FDP), Reto Rudolf (CVP) i. V. von Markus Hungerbühler (CVP), Sven
Sobernheim (GLP)
Minderheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Eduard Guggenheim (AL)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Mehrheit	99 Stimmen
Antrag Minderheit	23 Stimmen
Antrag Stadtrat	<u>0 Stimmen</u>
Total	122 Stimmen
= absolutes Mehr	62 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Schlussabstimmung über den bereinigten Antrag des Stadtrats

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum bereinigten Antrag des Stadtrats.

Zustimmung: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsidentin Simone Brander (SP), Vizepräsident
Derek Richter (SVP), Marianne Aubert (SP), Pablo Bünger (FDP), Andreas Egli (FDP),
Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP) i. V. von
Thomas Kleger (FDP), Reto Rudolf (CVP) i. V. von Markus Hungerbühler (CVP), Sven
Sobernheim (GLP)
Enthaltung: Eduard Guggenheim (AL), Markus Knauss (Grüne)

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a und c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 98 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

10 / 10

Für das Bauvorhaben Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, wird ein Objektkredit von insgesamt Fr. 9 450 000.– (Preisbasis 1. April 2017) wie folgt bewilligt:

- a) Für den Investitionsbeitrag der Stadt im Umfang der nordseitigen Verbreiterung der SBB-Brücke einschliesslich folgender damit verbundener Massnahmen: der unter der SBB-Brücke liegenden Teile der Stützelemente (Verstärkung Stützmauer westlich der SBB-Brücke als Widerlager, Stützpfähle im Erdreich bei SBB-Widerlager östlich der SBB-Brücke, Stützpfeiler zwischen den Widerlagern) der Anpassung des Perrondachs westlich der SBB-Brücke, des Umbaus der bestehenden Kap-Haltestelle «Bahnhof Enge / Bederstrasse» (stadtauswärts) in eine Inselhaltestelle, der beidseitig durchgehend 28 cm hohe Haltekanten, sowie der stadtauswärts durchgehende Radstreifen und des Strassen- und Gehwegbelags im Bereich der Brückenverbreiterung Fr. 4 700 000.–.
- b) Für den neuen stadtauswärts durchgehenden Radstreifen und die dadurch bedingte Anpassung der Fahrspur und des Gehwegs westlich der SBB-Brücke, für eine neue Veloabstellanlage im Bereich der bestehenden Tankräume auf der Höhe der Liegenschaft Gutenbergstrasse Nr. 1, für die neue Treppe vom Park der Kantonsschulen auf das westliche SBB-Perron sowie für den Landerwerb von rund 100 m² durch die Stadt und die vorübergehende Landbeanspruchung von etwa 500 m² durch die Stadt im Projekt Bederstrasse, Abschnitt Gutenberg- bis Steinentischstrasse, Fr. 3 000 000. –.
- c) Für die Pauschalabgeltung des städtischen Anteils an die Unterhaltskosten der SBB-Brücke Bederstrasse für die nächsten 40 Jahre Fr. 1 750 000.–.

Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 4. April 2018 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 4. Juni 2018)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat