

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 149. Ratssitzung vom 2. Juni 2021

4004. 2021/41

Weisung vom 03.02.2021:

Tiefbauamt, Neubau Fuss- und Veloverbindung von Kreis 4 und 5 über SBB-Gleise, Abschnitt Kohlendreieck bis Lettenviadukt, Ausgabenbewilligung

Antrag des Stadtrats

Die für den Neubau der Fuss- und Veloverbindung von Kreis 4 und 5 über die SBB-Gleise, Abschnitt Kohlendreieck bis Lettenviadukt, bereits bewilligten Ausgaben von Fr. 1 410 000.– werden wie folgt erhöht:

- a) für die Durchführung eines Studienauftrags und die Ausarbeitung eines Vor- und Bauprojekts um Fr. 4 620 000.– auf neu Fr. 6 030 000.– (Preisbasis: 1. April 2020); sowie
- b) für die Vorbereitung der Baumeistersubmission um weitere Fr. 370 000.– auf neu insgesamt Fr. 6 400 000.– (Preisbasis: 1. April 2020).

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Markus Knauss (Grüne): Weil der Titel so sperrig ist, erlaube ich mir, im Folgenden vom Viaduktsteg zu sprechen, auch wenn dies nicht der offizielle Name ist. Zwischen dem ehemaligen Areal des Güterbahnhofs im Kreis 4 und dem stillgelegten Lettenviadukt im Kreis 5 soll eine attraktive Fuss- und Velowegverbindung über die Gleise der SBB geschaffen werden. Dafür braucht es eine neue, rund 500 Meter lange Brücke. Die planerischen Grundlagen für dieses Bauwerk sind: ein Eintrag im kommunalen Richtplan für einen geplanten Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität; und ein Eintrag im regionalen Richtplan für einen geplanten Radweg. Den regionalen Richtplan berieten wir im Jahr 2016 und er wurde vom Regierungsrat ein Jahr später festgesetzt. Diese Weisung hat zwei Vorläufer: die damalige Tiefbauvorsteherin Ruth Genner gab im Jahr 2009 einen ersten Auftrag für die Ausarbeitung eines Vorlageprojekts im Umfang von 680 000 Franken. Acht Jahre später bewilligte der damalige Tiefbauvorsteher STR Filippo Leutenegger eine Vorinvestition im Umfang von 730 000 Franken für diesen Steg – dies im Zusammenhang mit den Vorbereitungsarbeiten für das Polizei- und Justizzentrum Zürich (PJZ). Der andere Vorläufer ist eine Uraltmotion, in der zwei ehemalige Gemeinderäte einen Veloweg über die Hardbrücke verlangten. Die Verkehrskommission plante dann im Auftrag des Gemeinderats selbst den Veloweg über die Hardbrücke. Meiner Meinung nach wurde ein taugliches Projekt entwickelt, die kantonale Volkswirtschaftsdirektion befand aber, man rede nicht mit dem Gemeinderat. Es ist aber bemerkenswert, dass sie sagte, man wolle zwar nichts mit der Hardbrücke zu tun haben, aber sie finanziere den Viaduktsteg – obwohl sie damals nicht dazu verpflichtet gewesen wäre. Der Gemeinderat sistierte daraufhin die Weisung zum Veloweg auf der Hardbrücke bis zur Vorlage eines Vorprojekts für den Viaduktsteg. Das ist nun doch eine Weile her. Der damalige

Stadtingenieur Krähenbühl sagte im Jahr 2016, dass dies innerhalb zweier Jahre umsetzbar sein sollte. Heute haben wir eine Weisung, die dieses Projekt endlich konkretisiert. Der Stadtrat schlägt in dieser Weisung ein zweistufiges Vorgehen vor, das in einem Kreditbetrag enthalten ist. Zum einen wird eine Studie in Auftrag gegeben, da man sich mit diesem Projekt an einem sensiblen Ort dieser Stadt befindet. Städtebaulich ist der Ort exponiert, es gibt wenig Platz und eine Brücke über die SBB-Gleise sowie die Zusammenarbeit mit der SBB sind komplex. Nach diesem Studienauftrag will man – immer noch im Rahmen und mit dem Geld dieser Weisung – ein Vor-Bauprojekt ausarbeiten und anschliessend das Bewilligungsprojekt erarbeiten. Danach folgt der eigentliche Objektkredit. Der Stadtrat legt uns einen Kreditantrag vor, bei dem die bereits vom Stadtrat bewilligten 1,4 Millionen Franken um 4,6 Millionen Franken erhöht werden sollten. Dazu kommen weitere 370 000 Franken – das hätte man eigentlich nicht machen müssen, aber man will Zeit gewinnen, damit man mit diesen 370 000 Franken bereits mit der Bau-meistersubmission beginnen kann. Ich komme zur Mehrheit der Kommission, für die diese Brücke von enormer Bedeutung ist. Wir haben einerseits die Fusswegverbindung für die Fortführung des bereits heute sehr attraktiven Fusswegs des Lettenviadukts vom Kreis 5 in den Kreis 4. Was für eine Bedeutung solche Brücken haben können, konnten Sie beim Negrellisteg sehen. Die Medien überboten sich geradezu mit euphorisierender Berichterstattung über diese neue Fussgängerbrücke. Für den Veloverkehr ist dieser Steg aber wahrscheinlich noch wichtiger, denn wir alle wissen, dass die Gleisanlagen in der Stadt Zürich für den Veloverkehr ein grosses Hindernis darstellen. Wir werden hoffentlich bald einen Stadttunnel für die Stadt ausbauen können. 700 Meter neben dem Hauptbahnhof liegt die Langstrassenunterführung, die extrem überlastet ist. Die Hardbrücke – die weiter aussen liegt – ist für Velofahrende ein Totalausfall. Darum ist es sinnvoll, anderthalb Kilometer vom Bahnhof entfernt eine neue Verbindung zu schaffen. Diese neue Brücke hat das Potenzial, die wohl wichtigste Veloverbindung der Stadt Zürich zu werden, ist sie doch der wichtigste Teil einer Tangente, die westlich der Innenstadt hindurchführt und die Kreise 3; 9 und 4 auf der einen und die Kreise 5; 6 und den Zürichberg auf der anderen Seite verbindet. Diese Brücke verspricht, ein Leuchtturmprojekt für die Stadt Zürich zu werden. Die Mehrheit unterstützt darum diese Weisung. Damit ich nicht nochmals sprechen muss, präsentiere ich nun auch die Position der Grünen und ziehe dafür eine grüne Brille an, damit das für Sie auch optisch unterscheidbar ist. Es ist ein Freudentag für die Grünen, aber diese Weisung zeigt ganz klar, warum wir in der Veloförderung noch nicht weiter sind und warum sich Velofahrende in der Stadt Zürich nicht ernstgenommen fühlen. 2009 gab man den ersten Planungsauftrag. In der Weisung wird ausgeführt, dass die Realisierung der Brücke geschlagene 20 Jahre später, im Jahr 2029, gemacht werden soll. Es ist klar, dass die nächsten 8 Jahre nicht abgekürzt werden können, da es sich um ein komplexes Projekt handelt. Die grosse Frage für mich ist: Warum mussten wir zwölf Jahre warten, um dahin zu kommen, wo wir heute stehen? Es gab keine Interessenabwägung zwischen Auto- und Velofahrenden, es müssen keine Bäume gefällt werden und auch der Kanton stand dem Projekt immer wohlwollend gegenüber. Wir Grünen unterstützen diese Weisung mit viel Freude, aber wir können nur den Kopf darüber schütteln, wie die Veloplanung in den letzten Jahren in der Stadt Zürich betrieben wurde.

Kommissionsminderheit:

Derek Richter (SVP): Markus Knauss (Grüne), deine Brille sollte nicht nur grün sein, sondern auch mit rosaroten Gläsern versehen werden. Weil nur durch solche, ist es möglich, die Kosten, die diese Brücke verursacht, entgegennehmen zu können. Ich teile die Auffassung von Markus Knauss (Grüne), dass wir bei der Hardbrücke über ein taugliches Projekt verfügten, mit dem man den Velo- und den Fussgängerverkehr hätte separieren können. Dieses Projekt ist auf der Linie der SVP. Nun will man mit der grossen Kelle anrichten mit einem Kreditantrag von zusammengerechnet rund elf Millionen Franken – und dies, obwohl noch kein einziger Stein verlegt wurde. Man darf sich fragen, was die Brücke wohl schlussendlich kosten wird. Die einzige Befriedigung in dieser Hinsicht ist, dass der Souverän über dieses Projekt entscheiden wird. Die Strecke soll vom PJZ bis zur Badmintonhalle führen – quer über die ganze Gleisanlage der SBB. Es stimmt, dass die SBB die Stadt zerschneidet. Mittlerweile haben wir den Negrellisteg, eventuell bald den Velotunnel und seit dem letzten Wochenende in der Langstrassenunterführung oben und unten Velowege. Da kann man wirklich nicht mehr von einem Flaschenhals sprechen. Die neue Brücke soll für den Fussgänger- und den Veloverkehr taugen. Der MIV und der ÖV bleiben aussen vor und haben ausser den hohen Kosten nichts davon. Das ist der Hauptablehnungsgrund der SVP: Wir sind in der heutigen Zeit nicht bereit, solche Kosten zu tragen. Diese exorbitante Summe entspricht einer absoluten Dekadenz. Wenn die Grünen diese Brücke selbst bezahlen würden, könnte man sie gerne errichten, aber unter diesen Umständen sagen wir Nein. Die SVP wird die Dispositivpunkte A und B ablehnen.

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

STR Richard Wolff: Die Meinungen sind offenbar gemacht. Es ist ein toller Moment: Nachdem erst kürzlich das Projekt Velotunnel vorgestellt werden konnte – über das bald abgestimmt wird – ist nun auch die Langstrassenunterführung in der Mitte für Velos befahrbar. Das geschah auf Kosten einer Busspur. Zuerst haben wir aus einem Autobahntunnel einen Velotunnel gemacht, dann aus einer Busspur zwei Velospuren und nun machen wir aus einer Eisenbahnbrücke eine Veloquerung über die Gleise der Stadt Zürich. Man muss dieses Bedürfnis anerkennen, aus dem auch die erwähnte Velodemonstration entstand, die fordert, dass mehr und schneller gearbeitet wird. Man muss aber auch erkennen, dass diese Stadt einiges für das Velo unternimmt – dieses Projekt ist ein Teil davon. Ich bin froh, dass man dies möglichst erfolgreich über die Runden bringt. Noch ein kleiner Nebensatz an die SVP: Betrachtet man die vergangenen 100 Jahre, wurde sehr, sehr, sehr viel mehr für den Autoverkehr investiert, als dies in den vergangenen fünf oder zehn und in den kommenden fünf oder zehn Jahren für den Veloverkehr geschieht. Es gibt keinerlei Grund auf der rechten Seite zu klagen, dass nun auch ein paar Franken fürs Velo ausgegeben werden.

4 / 4

Schlussabstimmung

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

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Severin Meier (SP), Markus Merki (GLP), Willi Wottreng (AL) i. V. von Olivia Romanelli (AL), Dominique Zygmunt (FDP)
Minderheit:	Derek Richter (SVP), Referent; Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 101 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Die für den Neubau der Fuss- und Veloverbindung von Kreis 4 und 5 über die SBB-Gleise, Abschnitt Kohlendreieck bis Lettenviadukt, bereits bewilligten Ausgaben von Fr. 1 410 000.– werden wie folgt erhöht:

- a) für die Durchführung eines Studienauftrags und die Ausarbeitung eines Vor- und Bauprojekts um Fr. 4 620 000.– auf neu Fr. 6 030 000.– (Preisbasis: 1. April 2020); sowie
- b) für die Vorbereitung der Baumeistersubmission um weitere Fr. 370 000.– auf neu insgesamt Fr. 6 400 000.– (Preisbasis: 1. April 2020).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 9. Juni 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 9. August 2021)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat