



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 96. Ratssitzung vom 29. Mai 2024

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2023/447 und 2024/57

3252. 2023/447

Weisung vom 20.09.2023:

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai, Neugestaltungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

Antrag des Stadtrats

Für die Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 9 493 000.– bewilligt, davon Fr. 442 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grosse region Zürich).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2023/447 und 2024/57.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

Anna Graff (SP): Das Projekt umfasst in einem Perimeter von rund 1,8 Kilometern die Seestrasse ab dem Hoffnungsweg, das Mythenquai bis zur Alfred-Escher-Strasse und die Personenunterführung Strandbadweg. Es sieht auf einem grossen Teil des Perimeters umfassende Änderungen und Neuerungen vor. Auf dem Abschnitt Mythenquai 85 bis rund 55 Meter vor der Personenunterführung Strandbadweg kommt es zu keinen grossen Änderungen. Dort werden nur zwingend nötige Sanierungsmassnahmen umgesetzt, weil auf ein anderes Projekt gewartet wird, das eine umfassende Neugestaltung im Bereich der Sukkulenten-Sammlung vorsieht. Das vorliegende Projekt wurde aufgrund zahlreicher Mängel im gesamten Perimeter ausgelöst. Dazu gehören der baulich schlechte Zustand der Strassen, Trottoirs und Velo- und Fusswege, sowie die Tatsache, dass es mehrere nicht hindernisfreie Bushaltestellen im Perimeter hat. Die Strassenentwässerung ist veraltet und die Werkleitungen müssen erneuert werden. Die Personenunterführung ist nicht mehr tragsicher und in einem schlechten Zustand. Es ergeben sich grosse Chancen für die Neugestaltung in diesem sehr wichtigen Perimeter mit dem Bahnhof Wollishofen, aber auch verschiedenen Park-, Bad- und Sportanlagen und anderen Publikumsmagneten wie der Sukkulenten-Sammlung und der Roten Fabrik. Im Untergrund und auch auf der Oberfläche sieht das Projekt umfassende Sanierungen vor: Neben den Werkleitungsbauten und der Erneuerung der Strassenentwässerung wird das Industriegleis auf der Höhe des Bahnhofs Wollishofen zurückgebaut. Das wird eine gute Neuerung für die Verkehrssicherheit. Die vier Bushaltestellen werden beidseitig behindertengerecht umgestaltet, was dringlich nötig und wichtig ist. Ebenfalls werden die Fahrbahn, das Trottoir und die Wege ersetzt und bezüglich der Breite und Gestaltung optimiert. Verschiedene Massnahmen zur Hitzeminderung und das Alleenkonzert



werden umgesetzt. Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen werden geschaffen und die seeseitige Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird massiv verbessert. Die Velovorzugsroute wird als baulich von der Fahrbahn abgesetzter und vom Fussverkehr getrennter Zweirichtungsradweg bis kurz vor der Roten Fabrik umgesetzt. Auch die Personenunterführung Strandbadweg wird erneuert und dabei der Mischverkehr in der Unterführung aufgehoben: Velos werden die Strasse über eine oberirdische Velofurt queren. Das Projekt ist gemäss dem Strassengesetz öffentlich aufgelegt. Die Projektfestsetzung und die Verkehrsvorschriften sind rechtskräftig. Die nötige Zustimmung der SBB nach Eisenbahngesetz ist vorhanden und das kantonale Amt für Mobilität äusserte keine Begehren. Die Ausführung ist gestaffelt geplant und wird mit dem Bau der Personenunterführung beginnen. Danach werden Verkehrsumleitungsmassnahmen ergriffen, die den Baubeginn des Strassenbauprojekts ermöglichen. Insgesamt ist vorgesehen, dass die Arbeiten zeitnah beginnen und bis Herbst 2026 dauern. Der Grossteil der Projektausgaben in der Höhe von 68,592 Millionen Franken sind gebundene einmalige Ausgaben, die im Rahmen der notwendigen Strassen- und Werkleitungssanierungen unverzichtbar sind. Über diesen Betrag befinden wir heute nicht. Wir befinden über die neuen einmaligen Ausgaben von 9,493 Millionen Franken für die Neugestaltungsmassnahmen inklusive dem dafür nötigen Landerwerb. In der Kommission wurden zahlreiche Fragen zu den Neugestaltungsmassnahmen gestellt, insbesondere zur Verkehrssicherheit des Veloverkehrs vor dem Knoten Seestrasse/Mythenquai. Es wurden ähnliche Bedenken geäussert, wie sie in abgewiesenen Einsprachen nach der Auflage des Projekts vorkamen. Gemäss der aktuellen Planung sollen die Velofahrenden kurz nach der Bachstrasse am Ende des sicheren Zweirichtungsradwegs wieder auf die Fahrbahn des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) wechseln, auf der sie sich 150 Meter lang auf einem sehr schmalen Radstreifen zwischen zwei Autospuren zum Knoten vorkämpfen müssen. Dabei müssen alle stadtauswärts fahrenden Autos diese Radstreifen überqueren. Die Verkehrslast und der Anteil des Schwerverkehrs auf diesem Abschnitt sind bedeutend. Die gefährliche Übung müssen alle Velofahrerinnen machen, wenn sie die Rote Fabrik, das Strandbad Wollishofen oder weitere Ziele am See erreichen wollen. Diese Bedenken zur Verkehrssicherheit wurden im Rahmen der Kommissionsberatung sehr ernst genommen. Eine umfassende Lösung für die Situation, die den Verkehr reduziert und einen Spurabbau ermöglicht, würde grossflächige Massnahmen mit den Nachbargemeinden und ein entsprechendes regionales Gesamtverkehrskonzept bedingen, was mehrere Jahre in Anspruch nimmt und nicht vor den nötigen Werkleitungsmassnahmen und Strassensanierungen möglich ist. Eine solche Lösung verlangen die Fraktionen der SP, Grünen und GLP im Begleitpostulat. In der Kommissionsberatung wurde ein gewisser Spielraum in Aussicht gestellt, dass der Knoten im Rahmen der Umsetzung des vorliegenden Projekts optimiert werden könnte. Drei Varianten stehen im Raum: ein seitlicher statt mittiger Velostreifen; eine Spurzusammenlegung des MIV stadtauswärts, was eine Verlängerung des Zweirichtungsradwegs bis zur Roten Fabrik ermöglichen würde; eine Umweltspur für den Bus- und Veloverkehr, die ebenfalls eine Weiterführung des Zweirichtungsradwegs bis zur Roten Fabrik erlaubt. Alle drei Varianten müssen noch untersucht werden und gegebenenfalls werden neue Planaufgaben, Abstimmungen mit dem Kanton und neue Projektfestsetzungen nötig. Wenn die ergänzende Planung erfolgreich ist, kann eine optimierte Verkehrsführung bei der Oberflächengestaltung im Jahr 2026



umgesetzt werden. Der Kommission wurde dargelegt, dass eine solche ergänzende Planung 400 000 Franken kosten würde. SP, Grüne und GLP stellten einen entsprechenden Änderungsantrag, der eine Erhöhung der beantragten einmaligen Ausgaben auf 9,893 Millionen Franken vorsieht. Damit wird die Veloführung optimiert und die Sicherheit für die Velofahrenden am Knoten Seestrasse/Mythenquai verbessert. Eine breite Mehrheit begrüsst die grossflächige Aufwertung des Perimeters mit einem langen Zweirichtungsradweg und die weiteren Massnahmen im Sinne des Stadtklimas.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung

Derek Richter (SVP): Bei den Kommissionsberatungen kam zur Sprache, dass der heutige Strassenzustand als bedenklich bezeichnet werden kann. Es kam bereits zu Reklamationen von Gästen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), die vermuten, dass das Fahrzeug defekt sei. Der schlechte Strassenzustand zusammen mit den Werkleitungen, die ersetzt werden müssen, führt dazu, dass Handlungsbedarf besteht. Wir haben dort mit der Seeseite und der Bergseite eine geografische Besonderheit. Dazwischen zerschneidet die SBB den direkten Zugang zum See. Er muss zum Beispiel über die Personenunterführung Strandbadweg gewährleistet werden, die zukünftig nur noch Fussgängern zur Verfügung stehen soll. Ebenfalls positiv taxieren kann man, dass der Gleisanschluss, der im 45-Grad-Winkel zur Strasse liegt und früher als Anlieferung für die KIBAG Holding AG und die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG diente, entfernt werden soll. Die Gleisquerung über die Strasse ist für sämtliche Zweiradfahrer ein Unding. Bei diesem Geschäft dürfen wir auch die gebundenen Kosten von 70 Millionen Franken erwähnen. Wir diskutieren aber die 9,5 Millionen Franken für die Umgestaltung. Die Minderheit ist gegen Tempo 30 vom Hoffnungsweg bis zur Stadtgrenze. In diesem Zusammenhang wollen wir unser Unverständnis dem kantonalen Amt für Mobilität gegenüber ausdrücken, das das offensichtlich durchwinkte. Die angestrebte Lärminderung könnte man mit einem besseren Strassenbelag gewährleisten. Dafür braucht es kein Tempo 30. Es wurde festgestellt, dass mit der Tempo-30-Massnahme ein Mehraufwand für den ÖV entsteht. Das Tiefbauamt betont allerdings nie, dass auch das Gewerbe und die Privaten dadurch Zeitverluste haben. Wer zahlt Steuern – ist es der öffentliche Verkehr oder sind es die gewerblichen und privaten Verkehrsteilnehmer? Was überhaupt nicht geht – das ist der Hauptgrund für die Minderheit – ist die unendlich lange Bauzeit. Beinahe drei Jahre, das kann nicht sein. Damit schneiden wir eine ganze Region, unsere Nachbargemeinden vom Verkehr ab. Das ist unsozial und wirtschaftsfeindlich. Ebenso ein Grund, weshalb wir nicht zustimmen können, sind die geplanten Kap-Haltestellen. Das ist ein Unding. Als Kantonsstrasse mit der Klassifizierung Hauptverkehrsstrasse (HVS) und ausserdem Schwerverkehrsrouten muss die Strasse entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit bestehen bleiben. Das ist ein Verstoß gegen übergeordnetes Recht.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat GR Nr. 2024/57 (vergleiche Beschluss-Nr. 2840/2024): Mit diesem Begleitpostulat adressieren wir die unbefriedigende Situation für die Veloverkehrssicherheit am Knoten Seestrasse/Mythenquai. Während unser Änderungsantrag zur Weisung gewisse Optimierungen bei der Umsetzung ermöglicht, ist die Situation trotzdem nicht vollumfänglich befriedigend. Im schlimmsten Fall wird aufs ur-



sprüngliche Projekt zurückgegriffen; im besten Fall gibt es für Velofahrerinnen und Velofahrer eine Verlängerung des seeseitigen Zweirichtungsradwegs bis zur Roten Fabrik. Diese Verlängerung wäre zu begrüßen, würde aber das sichere Erreichen von Zielen hinter der Roten Fabrik – das Strandbad, den Hafen und den Campingplatz – für weniger geübte Velofahrerinnen und Velofahrer weiterhin nicht ermöglichen. Wir verlangen deshalb eine Neuplanung der Achse Seestrasse–Mythenquai, die den Zweirichtungsradweg auf der geplanten Velohauptroute entlang der Seestrasse idealerweise bis zur Stadtgrenze, mindestens aber bis zum Strandbad Wollishofen weiterführt. Bestand der Planung soll auch eine sichere Querung am Ende des Zweirichtungsradwegs auf der anderen Strassenseite sein, weil sie für weiter stadtauswärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer von grosser Bedeutung ist. Als drittes Element ist die Prüfung eines abgesetzten Einrichtungsrads bahnseits entlang des Mythenquais vorgesehen, damit auch Velofahrerinnen und Velofahrer, die nicht vom Bürkliplatz kommen, auf einer abgesetzten Infrastruktur fahren können. Das Projekt soll auf der optimierten Umsetzung des Weisungsprojekts aufbauen und nach Möglichkeit das Projekt TAZ-Bau-Nr. 18179 einbeziehen, das die Strecke zwischen Hoffnungsweg und Stadtgrenze umfasst. Für die Realisierung dieser Anliegen sind umfassende Absprachen mit den Nachbargemeinden nötig. An dieser wichtigen Achse soll mit hoher Priorität weitergearbeitet werden.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. März 2024 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2024/57: Bei diesem Begleitpostulat sehen Sie einmal mehr eine Maximalforderung der Velolobby ohne Bezug zur Realität. Während der Kommissionsberatung kam zur Sprache, dass vor der Roten Fabrik im Bereich der Kreuzung sehr enge Platzverhältnisse herrschen. Beispielsweise ist die Mauer vor der Roten Fabrik geschützt und wir haben dort eine Kantonstrasse. Der vorhandene Platz muss geteilt werden. Das Postulat ist zum Scheitern verurteilt. Die Bevölkerung hatte eine Chance auf einen schönen Weg direkt am See, entlang dem KIBAG-Gelände. Die KIBAG Holding AG will diese Industriefläche früher oder später in eine Wohnüberbauung umnutzen. Das vereinbarte sie mit der Stadt, aber Zürich hat während des Spiels die Regeln geändert. Vor wenigen Tagen schrieb die NZZ: «Nun ist die Stadt Zürich vor dem Baurekursgericht deutlich unterlegen.» Das Gericht hat das Recht auf Eigentum höher als die Begründung der Stadt gewertet. Es scheiterte einmal mehr an Ihrer dekadenten Masslosigkeit. Das Resultat ist, dass wir nach wie vor einen sehr schmalen Weg am Ufer haben, der für Fussgänger, aber nicht für Velofahrer funktioniert. An der Seestrasse haben wir keinen Millimeter gewonnen.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Wir sehen den Sanierungsbedarf des Mythenquais als gegeben. Mit dem Resultat der Kommissionsberatungen bin ich nur einigermaßen durchgezogen zufrieden. Im Projekt haben wir neu einen Zweirichtungsradweg auf der Seeseite. Er hat eine gewisse Konsequenz. Wir haben einen ersten Teil des Zweirichtungsradwegs vom General-Guisan-Quai bis zur Seepolizei, der etwa einen Kilometer weitergeführt wird. Das ist für Zürich respektabel. Die Zweirichtungsradwege sind aus meiner Sicht jedoch problematisch. Wir haben ein strukturelles Problem: Es ist die einzige Veloinfrastruktur auf diesem Kilometer. Viele Velofahrende kommen von der Alfred-Escher-



Strasse und müssen bei der Seepolizei die Strasse überqueren. Sie gehen auf den Zweirichtungsradweg und müssen dann wieder zurück auf die andere Strassenseite. Heute haben wir einen der wenigen baulich abgesetzten Radwege auf diesem Streckenabschnitt. Er ist nicht optimal, weil er alt und schmal ist, aber immerhin haben wir eine funktionierende Veloinfrastruktur, die nicht zur Überquerung der Strasse zwingt. Mit dem Postulat fordern wir die Stadtverwaltung dazu auf, dass sie sich Gedanken dazu macht, den baulich abgesetzten Radweg wieder zu realisieren. Mir ist klar, dass er erst aufgehoben wird, aber bei der weiteren Planung des Projekts könnte man sich vorstellen, einen weiteren Radweg zu erstellen. Wenn man von der Stadt kommt und zurück auf die Veloführung will, dann haben wir die 140 Meter lange Strecke, auf der man zwischen zwei Autospuren eingeklemmt ist. Es gab ein langes Vorverfahren. Die Verwaltung machte sich aber keine Überlegungen dazu, wie diese sehr gefährliche Stelle bereinigt werden könnte, obwohl sich prominente Leute dazu äusserten. Wir konnten das in der Kommission thematisieren und haben es mit der Erhöhung des Objektkredits gelöst. Ich bin der festen Überzeugung, dass eine der drei Varianten möglich ist. Innerhalb der Kommissionsberatung war die Verwaltung flexibel und konstruktiv. Ein weiterer Punkt ist Tempo 30. Man kann sich fragen, wie nützlich es ist, wenn im Geschwindigkeitsplan Tempo 30 vorgesehen ist, aber man bis zum Jahr 2030 auf die effektive Umsetzung warten muss. Es ist bemühend, dass der Gemeinderat der Stadtverwaltung und dem Stadtrat sagen muss, dass man das sofort machen kann. Heute ist es für das Jahr 2026 geplant. Beim Lesen des Berichts zur Planaufgabe der Seestrasse war ich schockiert. Wir haben dort viele Unfälle: 68 Unfälle, 32 Verletzte, zwei Schwerverletzte, ein Toter in den letzten fünf Jahren. Das heisst, dass es neben einer baulichen Umgestaltung dringend notwendig ist, dass wir die Verkehrssicherheit mit Tempo 30 verbessern. Dass man das wegen des Lärms machen muss, ist ebenfalls klar. Ich verstehe nicht, dass die Kantonspolizei, die die Sicherheit und Verkehrssicherheit im Kanton garantieren muss, Einsprache erhebt, obwohl das Amt für Mobilität ein Einsehen hatte. Ein weiterer Vorteil der Neuplanung ist eine Zweitquerung innerhalb des Tempo-30-Bereichs. Wir nehmen als Vertrauensvorschuss vom Projekt Kenntnis, das ein Stück weit noch «Work in progress» ist.

Carla Reinhard (GLP): Wir freuen uns über die geplanten Verbesserungen für Velofahrende auf der Seestrasse, vor allem über den Zweirichtungsradweg, der ein geschütztes Fahren an einer stark frequentierten Strasse erlaubt. Auch sehr wichtig ist, dass die Bushaltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese», «Bahnhof Wollishofen/Werft» und «Rote Fabrik» mit der Strassensanierung hindernisfrei werden. Wir sagen Ja zur Weisung, weil sie erhebliche Verbesserungen bedeutet. Es gibt ein paar grosse «Aber», weshalb wir gemeinsam mit der SP und den Grünen einen Begleitvorstoss und eine Budgeterhöhung beantragen. Damit wollen wir nicht das Projekt blockieren; sehr grosse Teile sind gut, die Sanierung drängt und es braucht eine grössere Koordination mit den Nachbargemeinden. Wir wollen erreichen, dass gefährliche Stellen so bald wie möglich und als Teil dieser Umsetzung überdenkt und überarbeitet werden. Wir sind gespannt auf die Umsetzung und vertrauen darauf, dass die Sicherheitsdefizite verbessert werden. Ein sehr langer Velostreifen zwischen zwei vielbefahrenen Autospuren ist für uns nicht akzeptabel. Mit dem Änderungsantrag und Begleitpostulat wollen wir die Sicherheit für Velofahrende erhöhen und das Potenzial der Strassensanierung stärker nutzen.



Andreas Egli (FDP): Der Projektperimeter umfasst den Strassenneubau samt Untergrund von der Alfred-Escher-Strasse bis kurz vor der Roten Fabrik. Das sind rund 70 Millionen Franken gebundene Ausgaben. Mit der Weisung kommen rund 9,5 Millionen Franken für lärmarme Beläge, die Optimierung des Strassenverlaufs und die Gestaltung eines Zweirichtungsradwegs inklusive einem minimalem Landerwerb und der Erstpflanzung diverser Bäume dazu, die aufgrund der Belagsarbeiten ersetzt werden müssen. Heikel wird die Gestaltung des Radwegs bei der Roten Fabrik, was bei diesem Projekt noch nicht integriert ist. Es gibt verschiedene Lösungsvarianten. Die voraussichtliche Mehrheit will zusätzlich eine halbe Million Franken sprechen. Vielleicht findet die Verwaltung dann eine gute Lösung, die vom Regierungsrat akzeptiert werden könnte. Damit sind wir nicht einverstanden. Grundsätzlich finden wir den Zweirichtungsradweg nicht schlecht und seine Kosten nachvollziehbar. Darum unterstützen wir den Kreditantrag. Das Begleitpostulat ist einmal mehr ein Projekt, bei dem die Linke sagt: «Meister, die Arbeit ist fertig – soll ich sie gleich flicken?». Es wurde kritisiert, dass sich die Verwaltung nicht um Problemlösungen kümmere. Das ist nicht fair. Die Verwaltung hat sich sehr ernsthaft mit den Problemen befasst. Die Schwierigkeit ist, dass ein grosses Problem nicht automatisch ein kleines wird, wenn man sich sehr damit befasst. Das Problem verschwindet auch nicht, wenn man ihm 500 000 Franken hinterherwirft. Das Gras wächst nicht schneller, wenn man mit einem Postulat fordert, dass daran gezogen wird.

Sandra Gallizzi (EVP): Die Seestrasse ist in einem sehr schlechten Zustand und muss saniert werden. Es bietet sich an, zusammen mit der Sanierung eine Umgestaltung und Aufwertung in Angriff zu nehmen, sowie die Sicherheit für die Velofahrenden zu verbessern. Leider müssen bei der Sanierung und Umgestaltung Bäume gefällt werden. Auch wenn sie ersetzt werden, nehmen wir das zähneknirschend zur Kenntnis. Dennoch unterstützt die Fraktion Die Mitte/EVP die Weisung und auch das Begleitpostulat.

Derek Richter (SVP): Die Verwaltung hat sehr viel Zeit und Energie in dieses Projekt gesteckt. Sie hat sich intensiv für die Zufahrt des Velos zur Roten Fabrik eingesetzt – für die eigene Klientel. Sieht man für das Gewerbe und die Privaten eine Schadensbegrenzung oder wenigstens Bemühungen? Nein. Wir haben eine absurd lange Bauzeit. Aus Sicht der SVP wären drei Wochen in Ordnung; drei Monate wären bereits ziemlich lang. Ich überlasse es Ihrer Fantasie, was wir zu einer Bauzeit von drei Jahren sagen. Ein künstliches Chaos ist vorprogrammiert. Das Umleitungskonzept, unter anderem durch die Kreise 2 und 3, ist kein Konzept, sondern nachlässig. Es gibt ein Kalkül. Im Brunaugebiet wird das gesamte Quartier mit Einbahnstrassen abgeschottet, sodass das Chaos grösser wird. Jetzt soll der ganze Verkehr auf der Autobahn N3W zu liegen kommen. An einer solchen Verkehrsblockierung wird das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Freude haben. Das ist ein gewollter Verkehrskollaps im Quartier mit Ansage. In Dauerschleife wird etwas von Lärminderung erzählt. Mit einem Flüsterbelag und vor allem mit einem reparierten Belag kann man bereits viel erreichen. Der MIV macht dort Lärm. Es sind vor allem Integrationsverweigerer, die mit geleasteten Fahrzeugen herumfahren. Wir haben auch Lärm, der durch die Busse und die Rote Fabrik verursacht wird und an erster Stelle durch die SBB. Für Sie gibt es aber bekanntlich guten und schlechten Lärm, obwohl beide in Dezibel messbar sind. Hinter dem Projekt steht mehr Ideologie als Machbares. Die Minderheit ist der Meinung, dass das Projekt nicht realisiert werden kann.



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

STR Simone Brander: *Die Sanierung und Neugestaltung der Seestrasse und des Mythenquais auf dem betroffenen Abschnitt sind seit langem fällig und dringlich. Die Strecke ist nicht nur eine «Holperpiste», auch die Veloführung, die Behindertentauglichkeit der Bushaltestellen und die Qualität der Unterführungen entsprechen nicht mehr den Standards. Ich freue mich darum, dass wir künftig hindernisfreie Bushaltestellen haben und Tempo 30 einführen können. Zwar dauert es wegen der zusätzlichen Fahrzeuge, die die Verkehrsbetriebe (VBZ) brauchen, bis zum Fahrplanwechsel 2026, bis das neue Temporegime eingeführt werden kann. Das Projekt hat eine sehr lange Planungsgeschichte. Wenn wir heute von vorne beginnen würden, würden wir anders planen und beispielsweise die Velosicherheit höher gewichten. Das Tiefbauamt zeigte in der Kommission Varianten auf, wie mit dem zusätzlichen Geld des Änderungsantrags vorgegangen werden kann und welche Optimierungen für die Velosicherheit möglich sind. Die Velolösung im Projekt Seestrasse/Mythenquai ist aus heutiger Sicht nicht mehr befriedigend. Es gibt klare Verbesserungen, es ist aber nicht überall ideal. Entsprechend bin ich froh um das Postulat, das auf der Weisung aufbauen und einer Weiterentwicklung dienen soll. Der Stadtrat nimmt es sehr gerne entgegen, es entspricht unserem Zielbild einer velofreundlichen Stadt. Um dieses Zielbild umzusetzen, müssen wir auf Feld 1 beginnen. Das bedeutet, dass die Umsetzung sicher nochmals zehn Jahre braucht. Wir müssen Gespräche mit den umliegenden Gemeinden, mit dem Kanton und mit weiteren Stakeholder*innen führen, damit eine zukunftsgerichtete Lösung möglich ist.*

Änderungsantrag

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

Für die Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai sowie für die Optimierung der Veloführung und die Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden im Knoten Mythenquai – Seestrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. ~~9 493 000.–~~ ~~9 893 000.–~~ bewilligt, davon Fr. 442 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL)
Minderheit:	Referat: Derek Richter (SVP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



8 / 9

Schlussabstimmung über den bereinigten Antrag des Stadtrats

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

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

Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL), Jehuda Spielman (FDP)
Minderheit: Referat: Derek Richter (SVP); Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs.1 lit. a und c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

Für die Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai sowie für die Optimierung der Veloführung und die Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden im Knoten Mythenquai – Seestrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 9 893 000.– bewilligt, davon Fr. 442 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 5. Juni 2024 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 5. August 2024)

3253. 2024/57

Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 07.02.2024: Neuplanung der Achse Seestrasse/Mythenquai hinsichtlich der Radwegführung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2023/447, Beschluss-Nr. 3252/2024.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2840/2024).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. März 2024 gestellten Ablehnungsantrag:



9 / 9

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

Das Postulat wird mit 79 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat