

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 72. und 73. Ratssitzung vom 13. November 2019

1873. 2019/239

Weisung vom 29.05.2019:

Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

Unter Ausschluss des Referendums:

1. Der Bericht zur Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes sowie der Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 2. April 2019 (Beilage) wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2012/204, der Grüne-Fraktion vom 21. Mai 2012 betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes wird als erledigt abgeschrieben.

Referent zur Vorstellung der Weisung /

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1 /
Kommissionsreferent Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

Markus Knauss (Grüne): Am 21. Mai 2012 haben die Grünen eine Motion eingereicht, mit der sie den Heimplatz gestalterisch und verkehrsplanerisch aufwerten wollten. Man wollte gleichzeitig mit dem Neubau des Kunsthauses einen Platz der Künste realisieren. Der Stadtrat wollte die Motion nicht als Motion entgegennehmen, sondern nur als Postulat. Der Gemeinderat entschied ein Jahr später, er wolle das Anliegen als Motion überweisen. Stadtrat Filippo Leutenegger erstellte einen Bericht und wollte die Motion damit abschreiben. Im Bericht wurde in Aussicht gestellt, dass einige Verbesserungen vorgenommen werden. Die Idee des Tiefbauamts war aber zum Beispiel, dass man die Velos auf der zentralen Achse – von der Rämistrasse über den Heimplatz und weiter – vor dem Schauspielhaus hätte auf das Trottoir führen wollen, was eine Mehrheit der Kommission aber für nicht zielführend hielt. Die Mehrheit des Gemeinderats war nicht der Meinung, dass die Vorschläge zielführend waren, um die Motion zu erfüllen. Man kam zum Schluss, dass es möglicherweise nicht reicht, dass nur das Tiefbauamt alleine Ideen entwickelt, sondern dass man Ideen von ausserhalb holen müsste. So wurde am 27. Januar 2016 ein erster Rückweisungsantrag gestellt. Man hätte einen öffentlichen Wettbewerb durchführen wollen. Die Verwaltung überzeugte uns dann aber davon, dass das von den Rahmenbedingungen her möglicherweise schwierig sein könne und dass man besser eine Studie in Auftrag geben soll. Der Unterschied liegt darin, dass bei einem öffentlichen Wettbewerb alle möglichen Planungsbüros ihren Vorschlag eingeben können. Ein Studienauftrag hingegen ist sehr viel enger gefasst. Die Verwaltung kann mit ausgewählten Planerteams die Rahmenbedingungen besprechen. Daraufhin wurden

sechs Planerteams ausgesucht. Mit diesen wurde dann weitergearbeitet. Das Resultat ist das Projekt «Place-Jardin», das der Stadtrat nun gemäss Weisung umsetzen will. Gleichzeitig kam der Stadtrat zum Schluss, dass für einen Projektierungskredit lediglich ein Betrag von 1,25 Millionen Franken nötig sei. Dieser Betrag liegt nicht in der Kompetenz des Gemeinderats, sondern in der Kompetenz des Stadtrats. Deshalb kann man die Motion mit einem Bericht abschreiben. Der Stadtrat beantragt, dass wir den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen. In meiner Rolle als Mehrheitssprecher nehme ich dazu wie folgt Stellung: Die Mehrheit der Verkehrskommission ist der Meinung, dass der Antrag unterstützt werden sollte. Zum Dispositivpunkt 2: Der Stadtrat will die Motion als erledigt abschreiben. Hier war die Mehrheit der Kommission der Meinung, dass die ursprüngliche Motion einen Objektkredit verlangte und man deshalb den Zusatz «als erledigt abzuschreiben» im Rat nicht beschliessen kann, da der Auftrag nach wie vor bestehen bleibt. Soviel zur Erklärung der Weisung in meiner Rolle als Kommissions- und Mehrheitssprecher. Ich erlaube mir nun, als Vertreter der Grünen im gleichen Votum auch noch die Haltung der Grünen darzulegen: Aus Sicht der Grünen ist es nicht verständlich, warum der Stadtrat während all dieser Jahre immer wieder darauf hinwies, dass der Heimplatz für die Stadt ein Platz von internationaler Bedeutung sei, und der Stadtrat aber gleichzeitig nicht in die Planung einsteigen will und nicht zukunftsgerichtet Ideen entwickeln will. Ich möchte mich darum bei der Mehrheit des Parlaments ausdrücklich bedanken, dass sie während sieben Jahren immer wieder betont hat, dass am Heimplatz mehr möglich sei als das, was der Stadtrat damals jeweils geplant hatte. Wir Grünen können der Abschreibung unserer Motion nun mit gutem Gewissen zustimmen. Der Stadtrat ist willens, das neue Projekt voranzutreiben. Das Projekt «Place-Jardin» reagiert einerseits auf die nicht einfache Situation, dass wir sehr viel Verkehr auf dem Platz haben werden. Man hat ausgeschlossen, dass Umfahrrouten gesucht werden. Die Lösung muss auf dem Platz selber stattfinden. Ebenso reagiert das Projekt andererseits darauf, dass sich beim Kanton die Erkenntnis noch nicht ganz durchgesetzt hat, dass die Stadt Zürich mehr ist als nur ein Autobahnzubringer, und auch städtische Qualitäten haben sollte. Die Bevölkerung der Stadt und die Kulturinstitute brauchen einen Platz, nicht nur eine reine Verkehrsmaschine. Das Projekt «Place-Jardin» ist radikal pragmatisch und hat deshalb vermutlich auch gewonnen. Es beachtet die Befindlichkeiten der kantonalen Oberhoheit, ist vom Verkehr her gesehen eine taugliche Lösung, bringt Verbesserungen im Fuss-, aber auch Veloverkehr, und es bringt der Stadt an diesem Ort einen besseren Platz. Einen eigentlichen Platz bringt es nach wie vor nicht. Hier hätten wir vielleicht zu anderen Lösungen wie Tunnellösungen greifen müssen, wenn man den Kanton hätte zufriedenstellen wollen. Der Preis für Lösungen, mit denen der Kanton einverstanden ist, ist hoch. So gesehen halten wir das Projekt «Place-Jardin» für das richtige Projekt am richtigen Ort, auch wenn es nicht alle Probleme löst und uns nicht den grosszügigen Platz bringt, den wir uns gewünscht hätten. Wir können die Motion auch mit gutem Gewissen abschreiben, weil uns der Stadtrat und die Verwaltung signalisiert haben, dass sie uns immer über den aktuellen Projektstand informieren werden und dass man die Optimierungen am Prozess auch immer wieder aushandeln kann. Aus dieser Sicht sind wir Grünen überzeugt, dass man nach 7,5 Jahren an diesem schwierigen Platz insgesamt eine gute Lösung gefunden hat.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): *Wir haben den Dispoänderungsantrag beantragt, weil wir dem vorliegenden Projekt nicht zustimmen können. Markus Knauss (Grüne) erwähnte bereits, dass sich der Stadtrat schon seit langer Zeit mit dem Projekt Heimplatz befasst hat. Der links-grüne Gemeinderat war damals der Meinung, dass unsere Stadttingenieure keine Ahnung haben und hat daraufhin den erwähnten Studienauftrag erteilt. Beim Studienauftrag waren die Spiesse aber nicht gleich lang wie damals, als Stadtrat Filippo Leutenegger und sein damaliger Stadttingenieur Rücksicht nehmen mussten auf die Kantonsverfassung. Den Bewerbern für den Studienauftrag liess man im Gegensatz dazu völlig freie Hand. Stadtrat Richard Wolff forderte eine Fristverlängerung. Er versprach, das Siegerprojekt sei eine sehr gute Lösung für alle Verkehrsteilnehmer, auch für den motorisierten Individualverkehr. Das Projekt berücksichtigt aber nicht alle Verkehrsteilnehmer ideal. Im Gegenteil: Der motorisierte Individualverkehr wird massiv eingeschränkt. Um sechs durchgehende Velospuren zu realisieren, wird die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr massiv reduziert. Man baut unnötige Kap-Haltestellen, nimmt einen Spurenabbau vor, und es werden sieben Abbiegemöglichkeiten abgebaut. Das ist ein klarer Verstoß gegen die Kantonsverfassung, die besagt, dass auf überkommunalen Strassen kein Kapazitätsabbau vorgenommen werden darf. Das trifft auch auf den Heimplatz zu. Stadtrat Richard Wolff hat versucht, Artikel 104 der Kantonsverfassung in sein Weltbild umzuformulieren, indem er sagte, es stehe etwas von «umweltgerecht» darin. Er wusste aber selber nicht recht, wie er es formulieren sollte, denn er weiss genau, was die Kantonsverfassung besagt. Die geplanten Massnahmen werden automatisch zu Umfahrungen und zu Staus führen, was auch mehr Emissionen zur Folge hat. Durch die Aufhebung der Abbiegespuren wird man teilweise bis über den heute bereits überlasteten Hirschengraben zum heute schon völlig überlasteten Bellevue umgeleitet. Das Bellevue ist heute bereits überlastet, weil man auch dort bereits eine Spur abgebaut hat. Die unnötige Kap-Haltestelle wird zusätzlich für enormen Stau und enorme Emissionen sorgen. Somit verstösst der Plan auch gegen den Punkt «umweltgerecht» in der Kantonsverfassung. Der leidtragende Bereich ist einmal mehr das Gewerbe. Abgesehen davon, dass es sich mit Stau und Umfahrungen herumschlagen muss, werden nun auch noch sämtliche 20 Parkplätze abgebaut, die für das Gewerbe existenziell sind. Die Parkplätze sind immer restlos besetzt. Am Beispiel des Münsterhofs sieht man, was passiert, wenn man wichtige Parkplätze entfernt. Es gab zwar noch deutlich schlimmere Projekte, aber zu diesem Projekt kann man einfach nur Nein sagen. Die Grünen, die im Rat stets über Klimaerwärmung und Klimakatastrophe sprechen, müssten das Projekt aus Überzeugung ablehnen und dazu stehen, dass die beste Lösung eigentlich der Status quo ist. Mit den Voraussetzungen, dass der Platz mit massiven Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs umgestaltet werden soll, hätten auch die Vorgänger von Richard Wolff ein solches Projekt entwerfen können. Dafür hätte es keinen Studienauftrag gebraucht. Fazit: Nein zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs, Nein zum Gewerbestorben beim Heimplatz wie auf dem Münsterhof, Nein zu diesem illegalen Projekt.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Mit dieser Weisung nimmt eine lange und leidige Geschichte einen weiteren Schritt. Ich bin aber optimistisch, dass es sich nun um einen grossen und gelungenen Schritt handelt, nachdem wir uns jahrelang im Kreis gedreht haben. 2012 hat die GLP in einer Erklärung zur Kunsthauserweiterung die Idee lanciert, dass man auf dem Platz einen Grosskreisel erstellen könnte. Wenn man das nun vorliegende Projekt betrachtet, ist ein Grosskreisel relativ nahe bei dem, was uns nun vorliegt. Man kann die Kantonsverfassung übrigens nicht direkt anwenden. Es bräuchte ein Ausführungsgesetz. Wenn man sie aber direkt anwendet, ist es so, dass der im vorherigen Votum erwähnte Artikel 104 wie folgt beginnt: «Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung.» Das ist im ersten Absatz zu lesen. Im zweiten Absatz ist zu lesen, dass der Kanton die Hoheit über die Staatsstrassen hat. Das von Stephan Iten (SVP) angesprochene Thema bezüglich der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Privatverkehr kommt dann in Absatz 2^{bis} vor. «Kapazität» ist ein Wort, das man im Strassenverkehr gerne hört. Tatsächlich hilft es aber der Strassenkapazität, wenn man störende Faktoren aufhebt, wie es hier der Fall ist, so etwa, wenn man keine Autos mehr auf der Strasse hat, die in einen Parkplatz manövrieren müssen. Die anderen Autos können dann flüssig vorwärtsfahren. Ein Parkplatzabbau hilft somit der von Stephan Iten (SVP) geforderten Kapazität. Auch ein Aufheben von Abbiegespuren hilft der Kapazität, weil man an einem Knoten beim Lichtsignal mehr Autos in eine Richtung fahren lassen kann. Wenn man die Kapazität derart hochhalten will auf dem Platz, ist jeder Abbiegespurabbau und jeder Parkplatzabbau hilfreich. Zur Bemerkung, dass der Status quo gut sei: Wenn man am Heimplatz aus dem Tram aussteigt, muss man aufpassen, dass man nicht überfahren wird, egal, ob von einem Tram oder von einem Auto. An der momentanen Situation ist nichts gut. Zum Parkplatzabbau ist im Übrigen zu sagen, dass das Kunsthaus oder das Schauspielhaus daran bestimmt nicht zugrunde gehen werden.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Es stellt sich die Frage, ob man diesen Ort noch Verkehrsknoten nennen kann, wenn er nicht mehr Routen, Wege, Quartiere miteinander verbindet, wenn er die Verkehrsteilnehmenden zwingt, auf Nebenstrassen auszuweichen, und seine zentrale Funktion ein Pocket-Park ist. Der Heimplatz ist damit nur noch eine x-beliebige Durchgangsstrasse. Man muss sich nicht wundern, wenn von den 40 000 Fahrzeugen, die über den Platz fahren, rund 10 000 wegen der fehlenden Abbiegemöglichkeiten einen anderen Weg suchen: durch das Quartier oder über bereits verstopfte Umfahrrouten. Nicht, weil der Weg schneller wäre, sondern, weil die gewünschte Abbiegemöglichkeit über den Heimplatz nicht mehr besteht und damit die Quartiere Hottingen, Witikon und das Hochschulquartier vom Rest der Stadt und von wichtigen Zubringerstrassen abgeschnitten werden. Man darf verwundert den Stadtrat zitieren: «Der Heimplatz übernimmt im städtischen Verkehrssystem als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs eine wichtige Rolle». Dass der Platz eine wichtige Rolle im Verkehrssystem spielen soll, aber gleichzeitig keine funktionierende Drehscheibe mehr ist, geht für uns nicht auf. Der Stadtrat ist auch überzeugt, dass die Leistungsfähigkeit des Platzes gleich bleibt, auch*

wenn man die Abbiegemöglichkeiten streicht. Die Wege über den Heimplatz sind alles andere als nur lokal relevant. Die Rämistrasse ist die einzige Hauptverkehrsachse östlich der Limmat von Nord nach Süd. Auch die Hottingerstrasse, der Zeltweg und die Heimstrasse sind im regionalen Richtplan als Verbindungsstrassen gekennzeichnet. Mit dem vorliegenden Plan setzt sich der Stadtrat über seine Aufgabe hinweg, diese Verkehrsbeziehungen in ihrer Leistungsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen. Fahrzeuge, die sich irgendwo durchzwängen, verschwinden nicht. Sie fahren länger, stossen mehr CO₂ aus, verursachen mehr Lärm, sind schlecht für die Verkehrssicherheit, während man das Quartier eigentlich hätte beruhigen wollen. Es ist darum keine Überraschung, dass die bürgerlichen Parteien und die Gewerbeverbände der betroffenen Quartiere den Plan ablehnen. Ein Verkehrsknoten, der kein Knoten mehr ist, ist unbrauchbar. Eine Verbesserung für Velofahrende wäre gerade an diesem Ort auch auf anderen Routen möglich. Die grosse Gegenwehr aus dem Kreis 7 und 8 sollte daran erinnern, dass es an der Zeit wäre, den Plan in die Schublade zu verstauen, und die Bedürfnisse der Bevölkerung ernst zu nehmen. Die FDP unterstützt deshalb den Antrag der Minderheit und beantragt, vom vorliegenden Bericht ablehnend Kenntnis zu nehmen. Die Abschreibung der Motion mit der Änderung der Mehrheit unterstützen wir.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die SP hat die Motion immer mit Überzeugung mitgetragen. Es hat sich gelohnt, dass wir nicht lockergelassen haben. Es wurden sogar durchgehende Velostreifen möglich. Die Lösung aus dem Studienauftrag überzeugt, und zwar entgegen der Voten der bürgerlichen Seite auch bezüglich des motorisierten Individualverkehrs. Vereinfachungen und übersichtlichere Anlagen ermöglichen eine bessere, flüssigere Verkehrsabwicklung und sind auch sicher. Allfällige Linksabbieger verschwinden nicht einfach, sondern werden kompensiert. Wir sind auf dem richtigen Weg, und es ist ein guter Weg. Wir haben in der Kommission vorgeschlagen, dass man die schmalen Tram- und Schutzinseln etwas verbreitern sollte für mehr Sicherheit und Komfort. Wir sind gespannt auf das Vorprojekt, das wir nächsten Sommer sehen sollten, und darauf, wie sich das Projekt weiterentwickelt und wie es konkretisiert wird. Dazu gehört eine sorgfältige Untersuchung aller Verkehrsflüsse. Es ist sehr wichtig, dass mit dem Kanton ein Konsens gefunden wird. Es ist nicht die Absicht von unserer Seite und auch nicht die Absicht des Stadtrats, mit dem Kanton auf Konflikt zu gehen. Es geht darum, dass frühzeitig ein Konsens gefunden wird. Der Kanton muss auch ein Interesse haben an einem guten Projekt, denn er muss die Erschliessung des Hochschulquartiers für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger, Velofahrende und öV sicherstellen. Wir halten es für gut, dass das Projekt vor der öffentlichen Auflage nochmals in der Kommission vorgestellt wird. Ich bin überzeugt, dass wir vom Projekt überzeugt sind. Ansonsten würden wir bei dieser Gelegenheit die Chance nutzen und unsere Gedanken einbringen. Wenn alles gut läuft, werden wir in einigen Jahren den Objektkredit haben und hoffentlich keine Änderungsanträge mehr stellen müssen. Wir sind erwartungsvoll und zuversichtlich.

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

STR Richard Wolff: *Ich würde es nicht Verkehrsknoten nennen. Es handelt sich hier eher um einen gordischen Knoten, an dem wir schon seit mindestens sieben Jahren arbeiten. Die Ideen von unterirdischen Umfahrungen gab es bereits in den 60er- oder 70er-Jahren. Auch Ideen mit grosszügigen Kreiseln gab es schon. Nun haben wir eine pragmatische Lösung gefunden, die finanzierbar und umsetzbar ist in überschaubarer Zukunft, und die kein Fantasieprojekt ist. Sie stösst mehrheitlich auf Akzeptanz. Am Heimplatz sind zahlreiche verschiedene Bedürfnisse vorhanden. Nicht nur das Bedürfnis des Autofahrers und der Autofahrerin, die quer durch die Stadt wollen, sondern beispielsweise auch das Bedürfnis von Theaterbesuchenden, die in der Pause vielleicht an die frische Luft gehen wollen oder nach dem Ende des Theaters vor dem Schauspielhaus noch eine Weile miteinander plaudern wollen. Diese Personen finden im Moment sehr schmale Verhältnisse vor dem Schauspielhaus vor. Ein anderes Bedürfnis betrifft das Kunsthaus. Man baut für viel Geld ein neues Kunsthaus, das gegenüber des alten Kunsthauses steht. Die beiden stehen in einer Beziehung zueinander. Man will den Weg attraktiv machen für alle, die von einem Kunsthaus in das andere wechseln wollen. Die Leute sollen nicht unterirdisch durch den schmalen und langen Gang gehen müssen, sondern auch oberirdisch eine Möglichkeit haben, die zudem attraktiv sein soll. Deshalb wird der Platz von uns auch als Platz mit internationaler Bedeutung bezeichnet. Das mag etwas hochtrabend klingen. Aber es ist Tatsache, dass viele ausländische Touristinnen und Touristen an diesen Ort kommen, weil sie das Kunsthaus und die Bühler-Sammlung sehen wollen, und weil das neue Kunsthaus auch bezüglich seiner Architektur sehenswert ist. Da hat man andere Bedürfnisse, als möglichst viele Autos über den Platz zu schleusen. Es geht um Bedürfnisse von Leuten, die sich dort aufhalten wollen und die die Strasse überqueren wollen. Dazu kommen die ganzen Trampassagierinnen und -passagiere. Auch Behinderte wollen sicher aus dem Tram aussteigen können. Es gibt zahlreiche Fussgänger. Wir haben immer mehr Arbeitsplätze an diesem Ort. Zudem haben wir steigende Besucherzahlen, auch bei den Kulturinstitutionen. Diese Personen wollen diesen Platz nutzen können. Der Heimplatz ist für viele Personen da, nicht nur, um möglichst viel Verkehr abzuwickeln. Ich führe bereits Gespräche mit dem Kanton und bin zuversichtlich, dass wir einen Weg finden, damit auch der Kanton zufrieden ist – im Sinne davon, dass der Platz weiterhin auch dem Autoverkehr dient. Es geht nicht darum, Sackgassen oder Fahrverbote einzurichten. Es geht um eine kleinere, minimale, bescheidene Umverteilung von knappem Strassenraum, der neu auch andere Bedürfnisse gleich bedienen soll wie jene, die bisher immer Priorität hatten. Wir haben heute verschiedene Prioritäten. Diese müssen wir in ein neues Gleichgewicht bringen. Die Zeiten des Primats des Automobilisten sind vorbei. Im Übrigen blockieren Linksabbieger die Kapazität. Ein Linksabbieger reduziert die Kapazität einer Strasse um rund 20 bis 40 %. Man sollte froh sein um jeden Linksabbieger weniger, denn dadurch wird die Geradeauskapazität der Strasse erhöht. Man hat eine ganze Phase weniger, die man berücksichtigen muss. Das beschleunigt die Kapazität der Strasse und wir münzen diesen Effekt in zusätzlichen Platz für Fussgänger und Velofahrerinnen um. Wir haben ein gutes Projekt gefunden. Die Zustimmung zumindest von einer Mehrheit des Parlaments stimmt mich zuversichtlich, dass wir auf dem richtigen Weg sind und ein gutes Projekt*

7 / 12

für die weitere Verkehrspolitik in der Stadt Zürich gefunden haben.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 73, Beschluss-Nr. 1873/2019).

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 72, Beschluss-Nr. 1873/2019).

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): *Die linke Seite argumentiert ganz unterschiedlich, was die Wirkung der Umsetzung des Projektes am Heimplatz sein wird. Sven Sobernheim (GLP) und Hans Jörg Käppeli (SP) erklärten, dass der Verkehr schneller den Heimplatz passieren könne und die Kapazität nicht eingeschränkt werde. Auch Stadtrat Richard Wolff sagte, dass der Verkehr durch die fehlenden Linksabbieger einfacher werden würde. Gleichzeitig meinte er aber, dass die Bürger am Kunsthaus und Schauspielhaus flanieren können und es keinen Verkehr mehr geben wird. Es wäre hilfreich, wenn die linke Seite ein einigermaßen konsistentes Wording benutzen würde. Es wurde gesagt, dass man einige Abbiegeverbindungen kappen müsste, um den Platz entsprechend gestalten zu können. Das wird zu grossräumigen Umwegfahrten führen – ich stelle mir unter dem Begriff «Umverkehr» aber etwas anderes vor. Man konnte in den Medien lesen, dass Dieselfahrzeuge die Luft sauberer wieder hinten rauslassen als sie vorne hineinkommt. Ich gehe deshalb davon aus, dass der Heimplatz mit dem jetzigen Projekt ein CO₂-Projekt zur Rettung des Klimas wird, ganz nach dem Motto: «Fahren für die Umwelt». Offenbar hilft es dem Klima, wenn durch die neue Gestaltung des Heimplatzes grosse Umwege gefahren werden. Ich bezweifle das aber stark. Die grafischen Darstellungen des zukünftigen Heimplatzes im Bericht gefallen mir sehr gut. Sie sehen ansprechend aus und vermitteln ein Pariser Flair. Leider haben sie aber nichts mit der Realität zu tun. Wir werden viel Geld investieren und Stadtrat Richard Wolff nannte bereits das passende Stichwort «Umverteilung». Die aktuelle Stadtratsmehrheit ist hochspezialisiert in der Umverteilung von Steuergeldern und es werden primär Steuergelder zugunsten von Planung umverteilt. Auch wenn es irgendwann ein Projekt geben wird, das man umsetzen kann, glaube ich kaum, dass es so wie auf dem Plan aussehen wird. Schöne Bilder, die nichts mit der Realität zu tun haben, reichen nicht für eine Zustimmung. Deshalb werden wir den Bericht ablehnend zur Kenntnis nehmen.*

Stephan Iten (SVP): *Die Parkplatzpolitik, die Stadtrat Richard Wolff seit diesem Jahr betreibt, wird unseren Wirtschaftsstandort völlig an die Wand fahren. Wenn die Wirtschaft und das Gewerbe in unserer Stadt nicht überleben können, werden die Menschen irgendwann auch kein Geld mehr haben, um Ihr neues Kunsthaus besuchen zu können. Sie begründen den enormen Parkplatzabbau mit der neuen Parkplatzverordnung, mit der Hauseigentümer Parkplätze zur Verfügung stellen müssen. Sie denken, dass es dadurch keine Parkplätze mehr auf öffentlichem Grund braucht und vergessen dabei, dass das Gewerbe auf öffentliche Parkplätze angewiesen ist. Ein Elektriker kann nicht einfach die Parkplätze der neu gebauten Häuser benutzen und von da seine Sachen in die Wohnungen schleppen. Durch die Aufhebung der Parkplätze beispielsweise*

bei der Steinkluppe, Birchstrasse oder beim Katzenbach fehlt es an Platz für das Gewerbe. Der Stadtrat ist der Meinung, es gebe nicht genügend Platz für die zwanzig Parkplätze am neuen Heimplatz. Es wundert mich aber, dass es genau da Platz für Taxistände geben soll. Für die wichtigen Parkplätze, für das Gewerbe, gibt es keinen Platz, aber für Taxistände am genau gleichen Ort wiederum schon. In Bezug auf die Kantonsverfassung stellt sich die Frage, was am Abbau von Parkplätzen wirtschaftlich sein soll. Was genau ist wirtschaftlich, wenn die direkte Zu- und Wegfahrt des Gewerbes nicht mehr gewährleistet wird? Was ist leistungsfähig an einem Verkehrsnetz, wenn sieben Abbiegemöglichkeiten aufgehoben werden? Und was ist an all den Umfahrungen, die durch die stauproduzierenden Aufhebungen der Abbiegemöglichkeiten entstehen, umweltgerecht? Sven Sobernheim (GLP) sagte, der Verkehr werde mit dem Abbau von Abbiegemöglichkeiten flüssiger. Beim Zeltweg an der Rämistrasse Richtung Uni gilt jetzt die Umfahrung über den Hirschengraben und das Bellevue und von der Hottingerstrasse Richtung Bellevue über den stark befahrenen Hirschengraben. Auch von der Uni gelangt man in den Zeltweg über den verstopften Hirschengraben zum Bellevue. Das ist weder sicher für alle Verkehrsteilnehmer, noch ist es wirtschaftlich, umweltgerecht oder leistungsfähig. Stadtrat Richard Wolff zeigt mit diesem Projekt ganz genau, wie stark das Gewerbe ihm wirklich am Herzen liegt.

Res Marti (Grüne): Stephan Iten (SVP) argumentierte in seiner Ablehnung mit der Kantonsverfassung Artikel 104, 2: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr, eine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Was Stephan Iten (SVP) aber nicht bedachte; es gibt durchaus auch einen anderen motorisierten Privatverkehr als nur den Vierrädigen – auch ein E-Bike oder ein Elektro-Scooter gehört zum motorisierten Privatverkehr und selbst ein Rollstuhl kann dazugehören. Mit durchgehenden Velorouten wird die Gesamtkapazität am Heimplatz für motorisierte Fahrzeuge um ein Vielfaches erhöht. Wenn Sie die Kapazität nicht ausnützen, ist das nicht mein Problem. Es kamen zwischen 2011 und 2017 in der Stadt 11 000 öffentlich zugängliche Parkplätze dazu. Es stimmt also nicht, dass Parkplätze verschwinden. Es ist zudem fraglich, wie viele neue Kühlschränke das Stadttheater und das Kunsthaus brauchen, dass es extra Parkplätze für Kühlschranklieferungen braucht.

Claudia Rabelbauer (EVP): Der Heimplatz ist tatsächlich ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Veränderte Verkehrsbeziehungen werden für das umliegende Quartier natürlich Folgen haben. Umso wichtiger ist es, dass man dies im Nachfolgeprojekt genau prüft und die Konsequenzen aufzeigt. Aus unserer Sicht macht es am meisten Sinn, wenn die neuen Verkehrsströme lokal geführt werden. Das Vorprojekt zeigt auf jeden Fall interessante Ansätze. Die Aufwertung des Heimplatzes selbst sowie die Velospuren sind ein Gewinn. Trotzdem bleiben viele Fragen offen und deshalb werden wir den Bericht zur Kenntnis nehmen.

Mischa Schiow (AL): Die Bürgerlichen schüren die Angst, der Heimplatz werde zum Nadelöhr für den individualisierten Motorverkehr (MIV). Es ist die Rede von endlosen Staus und Umwegverkehr in den umliegenden Quartieren. Es wird aber kaum erwähnt,

dass die jetzige Situation völlig unhaltbar ist – und zwar in erster Linie für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Benutzende des ÖVs sowie für Velofahrende. Die Traminseln sind viel zu eng für die hunderte von Kantonsschülern und Kantonsschülerinnen der Hohen Promenade und des Rämibühls, die die gefährlichen Strassen überqueren müssen. Am Abend drängen sich die Zuschauer und Zuschauerinnen des Theaters auf den zu engen Trottoirs vor dem Schauspielhaus. Erst vor kurzem, am 24. Juli 2019, ereignete sich am Heimplatz ein Unfall, bei dem ein Fussgänger schwer verletzt wurde. Auch für Velofahrende ist der Platz gefährlich. Neben den Tramgleisen lauern die Abbieger mit Gefahren. So wurde ein Velofahrer an der Kreuzung Hottingerstrasse/Rämistrasse im Februar 2017 von einem Lastwagen überfahren und tödlich verletzt. Man tut immer so, als wäre die Menge der Autos eine feste Grösse, die man nicht verändern kann. Wir werden uns von dieser Ansicht verabschieden müssen. Mit dem Ausbau und der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs mit guten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, Sicherung der Strassenübergängen und Entschleunigung des Verkehrs, steigt auch die Bereitschaft der Menschen, auf öffentliche Transportmittel umzusteigen. Dasselbe gilt auch für den Veloverkehr, der endlich sicherer und weniger von den Autos beeinträchtigt geführt werden soll. Die Attraktivität, mit dem Auto in und durch die Stadt zu fahren, sinkt tatsächlich. Das ist aus Gründen des Klimaschutzes eine gute Sache. Wir hoffen, endlich mit der längst erwarteten Neuplanung des Heimplatzes beginnen zu können.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Wenn man den Heimplatz schon verschönern und den Verkehr verflüssigen will, müsste man beispielsweise ein Tunnel von der Rämistrasse unter dem Heimplatz bauen. Wenn man die Kosten eines Tunnelbaus mit den jährlichen Subventionen des Schauspielhauses in Relation setzt, sieht man die Proportionen und kann die Prioritäten richtig setzen. Stadtrat Richard Wolff sagte auch, dass man auf die Besucher des Schauspielhauses Rücksicht nehmen müsse, weil sie sich auf dem Trottoir vor dem Schauspielhaus drängen. Es gibt aber genügend Platz im Foyer des Schauspielhauses. Es sind nur die Raucher, die draussen stehen müssen. Deshalb müssen wir aber den Heimplatz nicht rauchergerecht bauen. Es wurde gesagt, dass man am Heimplatz beinahe angefahren werde. Ich wurde bis jetzt aber noch nie am Heimplatz angefahren und auch noch nie nur fast – von Velofahrern auf dem Trottoir hingegen schon dreimal. Wer die Verschönerung des Heimplatzes in hohen Tönen lobt, dem geht es eigentlich nur um eine Behinderung des Autoverkehrs. So ein Vorstoss ist nichts anderes als ein Wolf im Schafspelz.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Ich möchte das Bild von Stadtrat Richard Wolff aufgreifen, der sagte, wir würden den gordischen Knoten zerschlagen. Wenn wir den Knoten zerschlagen, haben wir danach einzelne Fäden in der Hand. Diese Fäden bilden am Schluss ein Netzwerk. Ein Netzwerk ist aber nur dann stark, wenn die Knoten möglichst viele Beziehungen zueinander bilden. Im kommunalen Richtplan kann man nachlesen, was in dieser Stadt alles vernetzt werden soll; Physisches und Virtuelles. Sie behaupten jetzt, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzwerks nicht abnimmt, wenn man solche Beziehungen auseinanderreisst. Es liegt aber ein Missverständnis vor, was ein Verkehrssystem ausmacht. Der Autoverkehr wird durch die Aktivität des Gesamtverkehrsnetzes beeinflusst und wenn ein Platz blockiert ist und ganze Quartiere abgeschnitten*

werden, verringert das nicht den Verkehr als solchen – der Verkehr wird sich Ausweichrouten suchen. Denken Sie bei dieser Abstimmung bitte an ein Netzwerk und was dieses ausmacht.

Stephan Iten (SVP): Es geht nicht nur um die Kühlschränke im Kunsthaus. Der Heimplatz besteht nicht alleine aus dem Kunsthaus, es gibt auch Anwohnende, die auf gute Verbindungen mit dem ÖV oder dem MIV angewiesen sind. Das Gewerbe muss parken können, um seinen Aufgaben nachkommen zu können. Die EVP ist normalerweise gegen einen Ausbau, aber auch gegen einen Abbau von Kapazitäten. Es erstaunt mich deshalb, dass Sie heute den Bericht zur Kenntnis nehmen, obwohl er nichts anderes macht, als Kapazitäten abzubauen. Mischa Schiwow (AL) lebt ein wenig in einer Traumwelt. Sie sagten, dass mit einem Ausbau des ÖVs Menschen auf den ÖV umsteigen werden. Glauben Sie aber wirklich, dass die Menschen, die heute beim Heimplatz im Stau stehen, freiwillig im Stau stehen und auf den ÖV umsteigen werden? Menschen, die dort durchfahren, müssen dies tun und werden auch in Zukunft nicht mit ihrem Mamerkübel ins Tram einsteigen. Sie sagten auch, die Situation sei untragbar. Das stimmt; es gibt zu jeder Tageszeit enormen Stau. Aber glauben Sie wirklich, dass sich die Situation verbessern wird, wenn wir Kapazitäten abbauen?

Sven Sobernheim (GLP): Wir bauen keine Kapazitäten ab. Das von Dominique Zygmont (FDP) angesprochene Netzwerk wird sich aber verbreitern. Ich möchte an einen Entschluss des Regierungsrats erinnern. Als der Stadtrat die Entwicklung im Hochschulgebiet Zürich Zentrum anstieß, sagt er, das Hochschulgebiet Zürich Zentrum werde per öffentlichem Verkehr, per Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Wir diskutieren aber seit einer Ewigkeit ohne Lösungen über den Weg vom Central, der Rämistrasse oder vom Stadelhofen Richtung Hochschulgebiet. Der Heimplatz ist ein wichtiger Knoten als Zubringer zum Hochschulgebiet Zürich Zentrum. Wenn der Kanton seine eigene Zielsetzung in seiner Entwicklung einhalten will, kann er sich nicht gegen das vorliegende und gut ausgearbeitete Projekt aussprechen.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Der Bericht zur Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes sowie der Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 2. April 2019 (Beilage) wird zustimmend ablehnend zur Kenntnis genommen.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Nadia Huberson (SP) i. V. von Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Stephan Iten (SVP), Referent; Andreas Egli (FDP), Christoph Marty (SVP), Dominique Zygmont (FDP)

11 / 12

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Die Motion, GR Nr. 2012/204, der Grüne-Fraktion vom 21. Mai 2012 betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes wird als erledigt abgeschrieben.

Zustimmung: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Nadia Huberson (SP) i. V. von Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Christoph Marty (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 109 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Nadia Huberson (SP) i. V. von Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Stephan Iten (SVP), Referent; Andreas Egli (FDP), Christoph Marty (SVP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Nadia Huberson (SP) i. V. von Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Christoph Marty (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

12 / 12

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 110 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

Unter Ausschluss des Referendums:

1. Der Bericht zur Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes sowie der Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 2. April 2019 (Beilage) wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2012/204, der Grüne-Fraktion vom 21. Mai 2012 betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 20. November 2019

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat