

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 111. Ratssitzung vom 21. Oktober 2020**

### **3051. 2020/76**

#### **Weisung vom 04.03.2020:**

#### **Tiefbauamt, Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Zollbrücke, und Radgasse, Begegnungszonen und weitere Aufwertungsmassnahmen, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse wird ein Objektkredit von Fr. 5 054 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).
2. Der Anteil des Objektkredits der DAV gemäss Ziffer 1 für die Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Radgasse, von Fr. 141 000.– (Preisbasis 1. April 2019) steht unter dem Vorbehalt der entsprechenden rechtskräftigen Verkehrsvorschriften.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

**Hans Jörg Käppeli (SP):** *Die Zollstrasse ist keine schöne Umgebung, aber es hat sich bereits einiges verändert. Das Wohn- und Gewerbehaus Zollhaus auf der Seite Langstrasse steht vor der Vollendung. Die hochpreisigen Bauten der SBB entlang der Zollstrasse sind teilweise bereits bezogen – es ist eine Geschmackssache, ob man das gut findet oder nicht, sie haben aber grosszügige, öffentlich zugängliche Flächen, die durchaus zum Verweilen einladen und die Erdgeschossnutzungen werden ebenfalls Leute anlocken. Mit dem Negrellisteg, der dieses Jahr fertig wird, entsteht eine direkte Fusswegverbindung über die Gleise zur Europaallee. Es ist also an der Zeit, die Zollstrasse zu sanieren. Die Zollstrasse wird ein attraktives Gebiet für Zufussgehende und Velofahrende zwischen der Langstrasse und dem Hauptbahnhof. Zwischen der Langstrasse und der Radgasse – also fast auf der ganzen Länge – ist der MIV weiterhin im Einbahnverkehr mit Tempo 30 zugelassen, mit Velostreifen in die Gegenrichtung und unterbrochen durch den Louis-Favre-Platz, der eine Begegnungszone ist. Zwischen der Radgasse und dem Sihlquai gibt es künftig keinen MIV mehr. Dort entsteht mit dem Bahnhofplatz Nord eine neue Begegnungszone. Zu den Aufwertungsmassnahmen gehören Bäume gemäss dem Alleenkonzept, Baumgruppen und Sitzgelegenheiten, insbesondere auf den neuen Plätzen. Der grösste Teil zwischen Langstrasse und Radgasse wurde in der Kommission gut aufgenommen, es gab aber drei Kritikpunkte. Der erste: Die versetzte Parkierung ist für Velofahrende nicht ungefährlich. Dieser Punkt führte nicht zu einem Dispoantrag, aber zu einem noch folgenden Postulat. Weitere Kritik*

*weckte die dürftige Beschattung durch Bäume und die fehlende Hitzeminderung etwa durch unversiegelte Flächen. Das Tiefbauamt war hier uneinsichtig, doch trotz berechtigter Kritik führte dies nicht zu einem Antrag. Das durchgehende Trottoir aufseiten der Gleise schafft, zusammen mit den Flächen auf Privatarealen, grosszügige und attraktive Flächen. Auf der Nordseite gibt es mickrige Trottoirs von lediglich 2,20 Metern Breite – und das, wenn man sich Fussgängerförderung auf die Fahnen schreibt! Die Kommission verzichtete hier aber ebenfalls auf Nachbesserung, um keine Bauverzögerung auszulösen – dies im Wissen, dass der Mangel mittelfristig behoben werden kann, wenn die Grundeigentümer in diesem Bereich Neubauten erstellen. Wir beraten die Baulinienvorlage in diesem Bereich. Ich wage zu behaupten, dass die Mehrheit nicht dem Stadtrat folgen wird und die Baulinien so legt, dass später auch dort breitere Trottoirs und Allee-bäume realisiert werden können. Es gibt Verbesserungen bei den Einmündungen in die Langstrasse, inklusive Velolichtsignalanlagen. Gegen die Verkehrsanordnung ist ein Rekurs beim Statthalteramt hängig, welcher eine Nachtfahrverbotszone verlangt. Dieser hat aber auf das Projekt und die bauliche Umsetzung keinen Einfluss – man kann also bauen. Bahnhofplatz Nord: Zwischen Radgasse und Zollbrücke entsteht eine Begegnungszone. Die Vorlage des Stadtrats sieht einen Belag mit Valser Quarzit, in Asphalt eingelegte Betonbänder, ein Bankelement, ein Kunstobjekt und vier Bäume vor. Das ist noch kein attraktiver Aufenthaltsort, denn es bleibt eng. Es gibt eine starke Zunahme bei der Frequenz der Zufussgehenden über den ganzen Platz, welche in alle Richtungen gehen. Da darf es keine Hindernisse oder Möblierung geben. Dieser Platz muss freigehalten werden. Es geht auch darum, genügend Raum zu schaffen, damit Velofahrende und Fussgänger einander nicht in die Quere kommen oder kollidieren. Das Projekt führt zum Verlust von 60 Veloabstellplätzen, gleichzeitig haben wir vernommen, dass die Velostation Nord mit 150 Plätzen Ende 2020 aufgehoben wird. Ersatz ist erst mit der Veloabstellanlage im Velotunnel vorgesehen. Es gibt ein SBB-Projekt für den Aufgang zur Passage Sihlquai. Die Aussagen des Tiefbauamts sind eher widersprüchlich und überzeugen nicht. Für die SBB besteht Handlungsbedarf, denn dieser Aufgang ist sanierungsbedürftig. Die SBB wird niemals 15 Jahre zuwarten. Die Rolltreppen sollen gedreht werden, so dass sie neu auf den Bahnhofplatz Nord münden. Analog der Seite Europaallee soll ein neues, repräsentatives Dach erstellt werden. Die SBB wird sich das Potenzial dieses Orts für eine kommerzielle Nutzung nicht mehr lange entgehen lassen. Es mag sein, dass das Projekt bei der SBB noch nicht die höchste Priorität hat, aber die SBB wird die vergammelte Situation rund um den Aufgang nicht mehr lange dulden, die im Kontrast zu den teuren Bauten steht, die sie erstellt haben. Der wichtigste Grund für die Verzögerung liegt aber bei der Stadt selbst. Das Projekt der SBB funktioniert nämlich nur, wenn man die verbleibenden 180 Veloabstellplätze auf dem SBB-Areal aufhebt. Die SBB können jetzt also sehr wohl planen, aber erst dann bauen, wenn die Veloabstellplätze im Velotunnel zur Verfügung stehen. Hier besteht eine jahrelange Verzögerung durch das Tiefbauamt. Man kann froh sein, bauen die SBB bei diesem Aufgang noch nicht. Stellt euch vor, wie es wäre, wenn Ende Jahr fast 400 Veloabstellplätze ersatzlos gestrichen werden. Erst wenn das Projekt der SBB gemeinsam mit der Stadt koordiniert wird – so wie es bei der Europaallee geschah – kann dort ein attraktiver Aufenthaltsort entstehen. So entsteht durch den Wegfall der Veloabstellplätze auch mehr Fläche. Die Fussgängerströme werden sich gegenüber heute wieder verändern. Weiter gilt zu beachten, dass*

wir eine Motion überwiesen haben für eine attraktive und vollständig behindertengerechte Tramhaltestelle an neuer Lage, wie auch eine zur strategischen Raumplanung HB/Central. Fazit: Der Bahnhofplatz Nord soll jetzt funktional als Begegnungsort umgesetzt werden; die baulichen Massnahmen sollen im Hinblick auf das bevorstehende Projekt mit der SBB für die Umgestaltung des Aufgangs hindernisfrei gestaltet, aber auf das Notwendige reduziert werden. Für die Gestaltung des Bahnhofplatz' Nord soll zu gegebener Zeit ein zwischen Stadt und SBB koordiniertes Projekt erstellt werden. Die Mehrheit bittet euch, den Dispoantrag gemäss Versand mit den Ergänzungen, aber ohne die Ausstattungselemente des Bahnhofplatzes Nord «Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen», zu unterstützen und den Betrag neu mit 4 428 000 Franken festzusetzen. Bitte unterstützen Sie die bereinigte Version. Die SP unterstützt die Weisung mit Dispoantrag.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung:

**Derek Richter (SVP):** Die Minderheit, bestehend aus SVP und FDP, nimmt zur Kenntnis, dass die Zollstrasse renovationsbedürftig ist. Der Austausch des Deckbelags ist dringend nötig. Werkleitungen sind von dieser Massnahme nicht betroffen, da sie noch in Ordnung sind. Ebenso nehmen wir positiv zur Kenntnis, dass sich die Mehrheit nicht mit diesen Kunstbauten – Skulptur, Natursteinbelag, Betonstreifen mit Valser Quarzit usw. – anfreunden kann, wir können das auch nicht. Wir sind nicht dafür, dass sich der Stadtrat und die Direktorin des Tiefbauamts mit einem mit fremdem Geld erstellten, degoutanten Denkmal verewigen möchte. Die Minderheit sagt auch eindeutig nein zum Abbau von 18 Parkplätzen. Das ganze Projekt ist aus Sicht der Minderheit fragwürdig, beziehungsweise ablehnenswert, weil ein grosser Unsicherheitsfaktor besteht. Dieser stammt von der SBB. Die Planung des Bahnhofplatz' – Hans Jörg Käppeli (SP) hat das richtig erwähnt – ist völlig offen, auch vonseiten der SBB. Daher lehnt eine Minderheit diese Weisung ab. Ich komme nun zu der Position der SVP: Für uns ist der Landerwerb von den SBB weiterhin fragwürdig. Wir sollen für 157 Quadratmeter rund 400 000 Franken bezahlen. Das sind 2500 Franken pro Quadratmeter, von denen wir keinen wirtschaftlichen Nutzen beziehen können. Wer von Ihnen würde 2500 Franken pro Quadratmeter an dieser Lage bezahlen? Ich denke niemand. Das stellt diese Kommission für Landerwerb in ein komisches Licht. Würden diese Damen und Herren dies auch aus dem eigenen Sack bezahlen? Ich vermute nein. Auch die Frage von Stefan Iten (SVP) in der Kommission bezüglich der Symbiose in Sachen Bahnhofplatzgestaltung beim Geschäft 2017/136 – einer Motion, der alle Parteien zugestimmt hatten und auch die EVP hier zustimmen dürfte – bleibt offen. Die strategische Planung um den Bahnhofplatz und die Zollstrasse wird mit der SBB nicht verbunden. Es hiess weiter, man dürfe gebundene Kosten nicht kritisieren, man darf sie aber erwähnen: In diesem Projekt haben wir drei Millionen Franken an gebundenen Kosten – für 650 Meter Strasse. Wir nehmen das zur Kenntnis. Was für die SVP ein absolutes No-Go ist, ist das Fahrverbot am Bahnhofplatz Nord. Statt 80 Meter – wie heute – soll man künftig 600 Meter durch das ganze Quartier fahren – grösstenteils Wohnquartier. Wir wären nicht unflexibel gewesen: Einer Begegnungszone hätten wir gerade noch zustimmen können. Es besteht dort auch kein Sachzwang. Zum Beispiel besteht unter dem Restaurant Vorbahnhof eine Unterführung, auch wenn diese nicht gerade üppig und nicht behindertengerecht gestaltet ist. Trotzdem will die SVP im

*Kreis 5 weniger Verkehr. Wir wollen weniger Stau, weniger Zeitverlust, weniger Umweltbelastung und mehr Sicherheit. Mit diesem Umweg von über einem halben Kilometer schafft man genau das, was man nicht will. Weiter glaubt der Herr Stadtrat, man könne mit 40 Bäumen das Klima retten. Wenn nur ein einziger Klimaanlagebetreiber sein Gerät einschaltet, wird der ganze Effekt der Bäume aufgehoben. Direkt angrenzend zur Zollstrasse auf der Parzelle AU7091 besteht weiter die grösste Hitzeinsel der ganzen Stadt: das Bahnhofsgelände mit den Geleisen. Das sind 150 000 Quadratmeter. Hat der Stadtrat die Courage, sich auch dort für Verbesserungen fürs Klima einzusetzen oder geht es einmal mehr nur gegen das Auto? Weiter sind die verschiedenen Tempowechsel, die auf 650 Metern bestehen, ein Thema: Auf der Langstrasse herrscht Tempo 30; dann Tempo 20 auf der Begegnungszone Louis-Favre-Platz; dann wieder ein Stück Tempo 30; und am Bahnhofplatz Nord sind es dann wieder Tempo 20. Eine bunte Ansammlung an Tempi und Schildern. Der Schilderwald wächst in dieser Stadt schneller als die Bäume. Sie sehen: Das Gesamtprojekt ist völlig unnötig. Diese euphemistisch genannten Aufwertungen braucht es nicht, ein einfacher Austausch des Belags reicht. Dafür braucht es keine Weisung. Übrigens: Eine neutrale Bezeichnung für Aufwertung wäre Umgestaltung. Ich möchte den Stadtrat bitten, eine neutrale Bezeichnung zu wählen. Hans Jörg Käppeli (SP) erwähnte das Begleitpostulat 2020/145 von den Grünen. Dieses möchte die bestehenden Parkplätze verlegen. Wir lehnen dies ab, weil die Streichung von 80 Parkplätzen für uns nicht in Frage kommt. Lehnen Sie diese Weisung ab.*

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** *Wir haben viel über die Begegnungszone und die Tempo-30-Zone Zollstrasse gehört. Vieles davon war absurd, besonders bei meinem Vorredner. 2500 Franken pro Quadratmeter sind zu teuer? Sollen wir etwa ein paar günstigere Gemeinden aus dem Oberland eingemeinden oder Grundeigentümer ohne Gegenleistung enteignen? Ich glaube, mein Vorredner strebt weder noch an. Das Projekt ist nicht so, dass wir ihm unkommentiert zustimmen können. Vor allem der Bahnhofplatz Nord hat bereits zu reden gegeben. Man könnte meinen, die Stadt Zürich wolle uns dort all das präsentieren, was man irgendwie in den öffentlichen Raum stellen könne: Eine Kultursäule war geplant, Bänke, Veloabstellplätze, ein Kunstwerk – natürlich nicht aus der Sammlung, sondern mit einem eigenen Wettbewerb, damit es diesem Platz mit internationaler Ausstrahlung auch wirklich würdig sei – und als Tüpfelchen auf dem i wollte man dort den Reststein verlegen, den man vom Sechseläutenplatz noch übrig hatte. Das sah eine Mehrheit der Kommission glücklicherweise anders und wird es heute hoffentlich eine Mehrheit des Rats anders sehen. Mit all diesen Möblierungsmassnahmen hätte man sogar erreicht, dass sich der Velofahrende und der Fussgänger an genau einem Ort treffen und miteinander kuscheln oder verunfallen können. Es ist aber anzufügen, dass wir uns in der Kommission nicht von Anfang an einig waren. Die SP wollte ernsthaft die Bäume streichen – da ist sie mit meinem Vorredner einig. Sie fand, sogar die paar Bäume seien zu viel, denn die SBB planen schliesslich irgendwann noch. Ich bin froh, ist die SP zur Vernunft gekommen und wir können die Bäume drin lassen. Ich bin überzeugt, dass die SBB nicht von sich aus plant, solange die Gemeinde keinen Druck macht – und der Stadtrat hat gesagt, dass ihn dies nicht interessiere. Es machen der SBB ge-*

nügend Gemeinden Druck; und sie verfügen über genügend Areale, auf denen sie Immobilien bauen können, die Mieteinnahmen generieren. Sie haben keinen Grund, auf dieser Seite des Bahnhofs nochmals Gas zu geben und vorwärts zu machen. Das täten sie nur, wenn der Stadtrat sagt: Wir wollen! Dieser sagt aber: Tut, was ihr wollt! Darum sagen wir: Wir können diese Bäume an diesem Ort pflanzen, denn sie werden dort mindestens 30 bis 40 Jahre stehen bleiben – oder 100, wenn man den Widerstand gewisser Parteien betrachtet. Zu guter Letzt muss man sagen: Die Zollstrasse ist eine wichtige Achse und das soll sie auch in Zukunft bleiben. Sie soll aber für die Leute, die dorthin kommen müssen und wollen, zugänglich bleiben – auch wenn dies über einen kleinen Umweg geschieht. Darum werden wir das Postulat der AL ablehnen, das ein durchgehendes Fahrverbot fordert. Gleichzeitig werden wir die Grünen bei der Verlegung der Parkplätze unterstützen.

**Andreas Egli (FDP):** Derek Richter (SVP), das Schienengelände ist tatsächlich eine Hitzeinsel, aber gleichzeitig der grösste intakte Lebensraum der heimischen Eidechse. Mir wäre es lieber, man würde dort nicht zu viel ändern. Zu den politischen Positionen: Die FDP unterstützt den Antrag der Mehrheit auf Verzicht auf STR Richard Wolffs Denkmal an dieser Stelle. Insgesamt überzeugt das Projekt aber nicht, und zwar aus folgenden Gründen: Im Perimeter bestehen erhebliche, noch nicht präzise definierte Entwicklungsprojekte. Umstritten ist nur schon die Linienführung der Tramgleise auf der Zollbrücke. Weitere Unsicherheiten machen es nicht ersichtlich, warum jetzt dort investiert werden soll. Die Verkehrsführung der Velorouten mitten durch die geplante Begegnungszone erscheint uns problematisch, wenn sich die Velofahrenden und die auf den Zug Hetzenden dort begegnen werden. Der Bereich benötigt auch nicht unbedingt Aufenthaltsqualität, sondern primär einen Zugang aller Kundinnen und Kunden zum Hauptbahnhof. Mit anderen Worten: Es braucht im Moment keinen Kredit. Die gebundenen Ausgaben können trotzdem ausgegeben werden. Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zu den Ausführungen zu den Bäumen von Sven Sobernheim (GLP): Es ist tatsächlich so, dass man sich mit verschiedenen Parteien überlegt hat, ob man auf die Bäume an dieser Stelle verzichten könnte. Ich muss die SP da in Schutz nehmen: Die Problematik dieser Bäume ist, dass es wegen des bebauten Untergrunds – Teile des Shopvilles – sehr schwierig ist, überhaupt Bäume zu pflanzen. Diese Bäume stehen nicht dort, wo es oberirdisch sinnvoll ist, sondern dort, wo man aufgrund des Untergrunds überhaupt Bäume pflanzen kann. In der heutigen Zeit ist es extrem schwierig, gegen Bäume zu sein – was an und für sich auch niemand ist. Aber wenn man dort Bäume pflanzen muss, wo es im Untergrund halt irgendwie noch möglich ist, ist das weniger sinnvoll als dort den einen oder anderen Baum mehr zu pflanzen, wo dies problemlos möglich ist.

**Res Marti (Grüne):** Das Projekt Zollstrasse wurde in der Kommission lange und intensiv diskutiert. Ich möchte nur auf die Hauptkritikpunkte aus Grüner Sicht eingehen. Erstens: Das Strassenprojekt ist aus stadtklimatischer und Hitzeminderungssicht kein Vorbildprojekt. Die Versiegelung ist weiterhin umfassend – es gibt relativ wenig Grün und viel Beton. Bei zukünftigen Projekten erwarten wir mehr. Unser Begleitpostulat, das mehr Entsiegelung verlangt, wurde bereits ohne Diskussion überwiesen. Wir hoffen, dass im Rahmen der Projektrealisierung noch ein paar Dinge mehr möglich sein werden. Der Bahnhofplatz Nord wurde ebenfalls schon mehrmals diskutiert. Wir sind auch da der Meinung,

*dass in Abstimmung mit der SBB und bei der Umgestaltung der Zollbrücke ein Ausgestaltungskonzept erarbeitet werden sollte. Wir sind auch der Meinung, dass der Bahnhofplatz Nord auch in den kommenden Jahren einigermaßen ansprechend daherkommen sollte und sind darum für die minimalen Massnahmen zu haben: Es braucht dort Grün, darum sind wir für die Bäume. Es braucht aber vor allem eine attraktive Verkehrsfläche für die Zufussgehenden und die Velofahrenden und nicht eine attraktive Aufenthaltsfläche. Darum sind wir auch für die Entrümpelung und die Entfernung der Möblierung. Wir stehen hinter dem in der Kommission geschaffenen Kompromiss. Der dritte Kritikpunkt betrifft das nächste Traktandum und ich werde dort dazu sprechen. Die Grüne Fraktion befürwortet das Projekt.*

**Olivia Romanelli (AL):** *Die AL lehnt den Änderungsantrag zur Dispositivziffer 1 ab. Wir haben grundsätzlich nicht gerne leere Plätze. Auch ein von den Fussgängerinnen und Fussgängern sehr belebter Platz wie der Bahnhofplatz Nord soll eine Infrastruktur aufweisen, die ihn gestalterisch von einer normalen Kreuzung unterscheidet und optisch als Platz und Begegnungszone definiert. Gerade, weil über den Platz auch eine Veloroute führt, soll durch die Platzgestaltung für die Velofahrenden klar signalisiert werden, dass an dieser Stelle zugunsten der Zufussgehenden abgebremst werden sollte. Deshalb lehnen wir die Streichung des Betrags für die Ausstattungselemente des Platzes ab. Der bereinigten Weisung werden wir zustimmen, wie auch dem Postulat der Grünen zur Parkplatzverlegung.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

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

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse, aber ohne die Ausstattungselemente des Bahnhofplatzes Nord (Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen) wird ein Objektkredit von Fr. 5 054 000.– Fr. 4 428 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).

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

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Stephan Iten (SVP), Olivia Romanelli (AL)

7 / 8

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 87 gegen 24 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivziffern 1–2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivziffern 1–2.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivziffern 1–2.

Mehrheit:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit:	Derek Richter (SVP), Referent; Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Olivia Romanelli (AL), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Für die neuen Begegnungszonen, Trottoirs und weiteren Aufwertungsmassnahmen einschliesslich des Landerwerbs, für die Velomassnahmen beim Knoten Lang-, Zoll- und Röntgenstrasse, den Velostreifen im Abschnitt Lang- bis Ackerstrasse, die neuen Bäume sowie für die übrigen neuen Markierungen, Werkleitungen und Anlagen der DAV und des ewz gemäss Kapitel 7.1 im Projekt Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Sihlquai, und Radgasse, aber ohne die Ausstattungselemente des Bahnhofplatzes Nord (Skulptur, Bank, Natursteinbelag, Betonstreifen und spezielle Entwässerungsrinnen) wird ein Objektkredit von Fr. 4 428 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2019).
2. Der Anteil des Objektkredits der DAV gemäss Ziffer 1 für die Zollstrasse, Abschnitt Langstrasse bis Radgasse, von Fr. 141 000.– (Preisbasis 1. April 2019) steht unter dem Vorbehalt der entsprechenden rechtskräftigen Verkehrsvorschriften.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 28. Oktober 2020 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 28. Dezember 2020)



8 / 8

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat