



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 136. Ratssitzung vom 26. März 2025

4445. 2024/523

Weisung vom 20.11.2024:

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Sihlquai, Gasometer- und Fabrikstrasse, Aufwertungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

Antrag des Stadtrats

Für Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Sihlquai, Gasometer- und Fabrikstrasse, werden neue einmalige Ausgaben von insgesamt Fr. 10 171 000.– bewilligt, davon Fr. 48 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo (Preisstand: 1. April 2024, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Anna Graff (SP): *Aktuell besteht im Projektperimeter auf dem Sihlquai vom Anschluss an den Velotunnel bis fast zum Escher-Wyss-Platz eine lückenhafte Velo- und Fussinfrastruktur. Auf den breiten Spuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird Tempo 50 gefahren. Der Projektperimeter ist aber im kommunalen Richtplan als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität und im regionalen Richtplan als geplanter Radweg festgesetzt. Der Perimeter liegt ausserdem im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung. Es sind also Verbesserungen der bioklimatischen Situation tagsüber und in der Nacht erforderlich. Zahlreiche Gebäude im Perimeter und damit tagsüber rund 1320 Anwohner*innen und Schüler*innen und in der Nacht 230 Anwohner*innen sind von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts betroffen. Nebst diesen nicht erfüllten Anforderungen sind auch der schlechte Zustand des Strassenoberbaus, Defizite bei der Abflusskapazität der Kanalisation, korrosionsgefährdete Wasserleitungen, die alte Hochspannungsleitung beim Sihlquai und die technisch veraltete Beleuchtung projektauslösend. Ebenfalls geplant sind neue Fernwärmeleitungen in der Fabrikstrasse und am Sihlquai, die sich mit dem Strassenbauprojekt koordinieren lassen. Das Projekt setzt umfassende Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt um. Für den Veloverkehr entsteht auf der Seite der Limmat ein neuer abgesetzter Zweirichtungsradweg vom Velotunnel bis zur Querung Dammweg/Dammsteg, der dann bis zur geplanten Veloführung am Escher-Wyss-Platz in Radspuren überführt wird. Für Fussgänger*innen werden Lücken in der Trottoirführung geschlossen und limmatseits ist eine attraktive Fussverkehrsführung gesichert; unter anderem wird das aktuelle Stahlrohrgeländer entfernt und durch Sihlsteine ersetzt. Das wertet die Achse zu einem naturnahen*



2 / 7

Aufenthalts- und Erholungsraum auf, der den Fussweg in die Uferböschung integriert. Als Beitrag zur Hitzeminderung werden umfassende Entsiegelungen und Begrünungen umgesetzt. Die aktuelle Baumreihe wird mit weiteren Bäumen und einem durchgängigen Grünstreifen ergänzt, der den Zweirichtungsradweg vom Trottoir trennt. Insgesamt werden auf dem Perimeter netto 105 neue Bäume gepflanzt. Im Zug des Lärmschutzes sind – nebst der Einführung des verfügbaren und rechtskräftigen Tempo 30 – lärmarme Beläge vorgesehen. Weil selbst dann noch Immissionsgrenzwerte überschritten werden, ist die Finanzierung von Lärmschutzfenstern vorgesehen. Von den Ausgaben von 10,171 Millionen Franken betreffen 6,113 Millionen Franken den Strassenbau; 110 000 Franken den Kanalbau und Kosten für eine neue Wertstoffsammelstelle; 1,708 Millionen Franken die Anlagen der Dienstabteilung Verkehr (DAV); 216 000 Franken die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung und 2,024 Millionen Franken die Grünflächen, Bäume und Sihlsteine. Gebundene einmalige Kosten von 37,409 Millionen Franken fallen unabhängig vom heutigen Ratsbeschluss für den Strassenkanal- und Werkleitungsbau sowie für den Baumersatz und den Einbau von Lärmschutzfenstern an. Die Kommissionsmehrheit bestehend aus SP, Grünen, GLP, AL und Die Mitte/EVP stimmt dem Antrag zu. Diese breite Mehrheit begrüsst die insgesamt grossflächige Aufwertung des Perimeters.

Kommissionsminderheit:

Stephan Iten (SVP): *Eigentlich können wir abstimmen. Ich bin immer noch gleich sprachlos wie damals, als das Projekt vorgelegt wurde. Ich habe manchmal das Gefühl, STR Simone Branders Verwaltung mache einen Wettbewerb, wer das autofeindlichste Projekt plant. Es wird von Weisung zu Weisung schlimmer. Über das Sihlquai fliesst der Verkehr aus der Stadt ab. Aber ihr wollt dort – in einem Industriequartier – eine Flaniermeile schaffen. Wahrscheinlich denkt ihr, dass der Verkehr dann beim Neumühlequai kanalisiert wird. Aber das Neumühlequai kann den Verkehr schon heute nicht schlucken. Uns wurde vorgerechnet, dass es 72 Sekunden Zeitverlust seien. Das klingt im ersten Moment nach wenig. Aber 1,5 Minuten Zeitverlust am Sihlquai plus 1,5 Minuten Zeitverlust am Rosengarten summiert sich. Fahren Sie einmal vom Kreuzplatz nach Zollikon, da schläft einem das Gesicht ein. Das Problem ist, dass ihr Tempo 30 flächendeckend einführen wollt. Dann rechnet sich das. Das ist eine massive Einschränkung für das Gewerbe. STR Michael Baumer (FDP) würde bei solchen Zahlen schreien und sagen, er brauche mehr Rollmaterial und Personal, damit er den Zeitplan einhalten könne. Das Gewerbe und der Privatverkehr leiden unter den Massnahmen. Niemand profitiert. Wer soll im Industriegebiet flanieren? Lärmarme Beläge und Lärmschutzfenster auf Steuerkosten – okay. Aber weshalb dann noch Tempo 30? Ausserdem werden die Massnahmen wieder anhand von Berechnungen bestimmt. Man ging nicht vor Ort, um den Lärm zu messen. Auf die Frage, wie laut eigentlich die Sihl sei, gab es Achselzucken. Wie schnell darf die Sihl fließen, wenn es zu laut wird? Was tun wir, wenn es mehr Wasser hat? Wer erinnert sich noch, als wir vom Stadtrat forderten, auf der Rathausbrücke Hitzeschutzmassnahmen einzurichten? Uns wurde gesagt, das brauche es an einem Fluss nicht. Was ist denn die Sihl? Zum Schluss müssen wir den massiven Parkplatzabbau erwähnen. Mit den Liegenschaftsbesitzern habe man gute Lösungen gefun-*



den, sagte STR Simone Brander. Aber in der Weisung steht, dass es offene Rechtsverfahren gibt. So gute Lösungen können das nicht gewesen sein. Wenn ich mir überlege, wie der Veloverkehr gestaltet wurde, graut es mir. Unfälle beim Dammweg/Dammsteg sind garantiert. Wir können dieser Weisung nicht zustimmen. Nein zu Zürich autofrei.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Ich stelle fest, dass Stephan Iten (SVP) die Stadt ganz anders wahrnimmt als ich. Das Sihlquai ist ein schmutziger Hinterhof des Kreis 5, der von einer Autorennbahn mit viel zu breiten Fahrspuren dominiert wird. Das hat historische Wurzeln. Man wollte irgendwann mal eine Verbindung der Nationalstrasse im Westen zum Autobahn Y unter dem Bahnhof machen. Von diesen Plänen blieb nichts übrig. Sogar das notorisch autobahnsüchtige nationale Parlament hat das Zürcher Autobahn Ypsilon im Sommer 2023 aus dem Nationalstrassenbeschluss gestrichen. Das bedeutet, dass die Stadt Zürich die vorsorglich ins Budget eingestellten 8 Millionen Franken für den Rückbau des Velotunnels nicht ausgeben muss. Es bedeutet auch, dass das Sihlquai eine völlig neue Bestimmung bekommen kann. Wir haben in Zürich eine sehr freizeitaffine Gesellschaft, aber nur wenige Flussufer, an denen man sich aufhalten und flanieren kann. Wenn man sieht, was am Oberen Letten im Sommer abgeht, kann man sich gut vorstellen, dass es noch mehr Flächen und Räume braucht, wo die Leute sich gerne aufhalten. Der ganze Rest, also die Velovorzugsrouten, Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Tempo 30, ist Standard. Ich weiss nicht, wie oft wir die Diskussion schon geführt haben. Wenn eine Strasse saniert wird, muss sie auch lärmsaniert werden. Das ist eine Vorgabe des Bundesrechts. Daher vollzieht die Stadt Zürich nur nach, was das Bundesrecht vorgibt. Ich freue mich, dass der Kreis 5 eine attraktive Flusspromenade bekommt, es mehr Bäume und eine Verbesserung für Velo und Fussgängerinnen und Fussgänger gibt. Daher stimmen die Grünen mit viel Überzeugung zu.

Michael Schmid (AL): Ich begrüsse die Umgestaltung sehr. Das Sihlquai ist ein wunderbarer Weg fürs Velo. Man hat einen schönen Blick auf die Limmat und kommt schnell vorwärts. Der einzige Wermutstropfen ist, dass man auf dem Velo immer wieder von Autos abgedrängt wird. Ich denke, für die Autofahrer ist es auch nicht so angenehm, dass sie bei den Engstellen für Velofahrer bremsen müssen. Die Umgestaltung mit separaten grossen Velowegen bringt für beide Seiten wesentliche Verbesserungen. Sie ist auch für die Aufenthaltsqualität ein grosser Gewinn. Wir haben einen Mangel an freien Flächen, die ohne Konsum genutzt werden können. Ich bedaure die Gestaltung bei der Gasometerstrasse nach der Migrol-Tankstelle ein bisschen. Dort wird nichts Wesentliches verändert. Man hat eine überdimensionierte Autospur mit separaten Abbiegespuren ins Parkhaus. Gleichzeitig sind nur teilweise Velostreifen vorhanden oder enden nach wenigen Metern wieder. Ich frage mich, wie es dieser Teil der Planung – die mich an FDP-Zeiten erinnert – in die Weisung geschafft hat. Es ist aber nicht gewichtig genug für mich, um die markanten Verbesserungen abzulehnen. Stephan Iten (SVP) begann sein Votum damit, dass er eigentlich nichts zu sagen habe und man direkt abstimmen könnte. Wenn man nichts zu sagen hat, kann man nichts sagen anstatt sachfremder Polemik. Dass es sich um ein Industriequartier handelt, ist historischen Gründen geschuldet. Heute hat es



nur noch die Mühle als Industrie an diesem Strassenabschnitt. Ebenso wenig fliesst die Sihl dort durch, es ist die Limmat und diese fliesst mit weniger als 30 Stundenkilometern. Die Limitierung auf Tempo 30 ist sinnvoll. Das Gewerbe steht vor allem am Morgen im Stau. Das liegt nicht an den Temporeduktionen, die kein Kapazitätsabbau sind. Auch mit Tempo 30 fährt – wie bei Tempo 50 – alle zwei Sekunden ein Auto durch. Es kommt aber zu weniger Unfällen und damit erhöht sich die Kapazität. Das Gewerbe steht wegen jenen 90 bis 95 Prozent des Autoverkehrs im Stau, die zu bequem sind und nur sich selbst und vielleicht noch ihren Computer im SUV durch die Stadt fahren.

Carla Reinhard (GLP): *Wir stehen der Weisung positiv gegenüber. Was die GLP besonders freut, ist die Veränderung an der Veloinfrastruktur, die man bei Strassenbauprojekten langsam sieht. Der Veloweg ist fast durchgehend abgesetzt. Es ist ein vom Autoverkehr geschützter Zweirichtungsradweg. Das ist eine grosse Verbesserung im Gegensatz zu älteren Projekten und ein gewichtiger Grund, weshalb wir Ja sagen. Das Projekt bringt mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün, mehr Sicherheit und mehr Platz für Velos.*

Sandra Gallizzi (EVP): *Das Sihlquai ist ein Ort mit Aufenthaltsqualität und Erholungscharakter, der gestärkt werden soll. Der Motorisierte Individualverkehr wird durch den neuen Zweirichtungsradweg nicht behindert. Die Fahrspur wird zwar verschmälert und Tempo 30 eingeführt, aber der MIV hat noch genügend Platz. Es werden Parkplätze abgebaut. Wir haben aber die Vor- und Nachteile abgewogen und sind der Meinung, dass die Vorteile überwiegen. Wir haben von Anna Graff (SP) bereits gehört, welche Aufwertungsmassnahmen getroffen werden sollen. Eine breite Bevölkerungsschicht kann davon profitieren. Deshalb unterstützt die Fraktion Die Mitte/EVP die Weisung.*

Martina Zürcher (FDP): *Markus Knauss (Grüne) sagte, wir hätten wenige Flussufer in Zürich, an denen man flanieren könne. Zürich endet nicht am Oberen Letten und den Schanzengraben gibt es auch. Das Projekt hat gute Elemente, aber den Kahlschlag bei den Parkplätzen finden wir nicht gut. Weil wir dem Rat aus Effizienz- und mehrheitstechnischen Gründen eine Rückweisung ersparen wollten, lehnen wir die Weisung ab.*

Johann Widmer (SVP): *Ich weiss nicht, wer die ausgesteckte Route angeschaut hat. Wer das gezeichnet hat, war entweder betrunken oder bekifft. Er rutschte rechts über eine Rabatte aus, dann rutschte er links aus. So geht das bis zum Carparkplatz. Ich weiss nicht, wer schon einmal einen Car mit Anhänger oder einen Sattelschlepper gefahren hat, aber so wie die Linienführung des Verkehrs geplant ist, kann man den Carparkplatz schliessen. Das ist eine Zumutung für jeden Buschauffeur, der dort nachts um 2 Uhr Leute absetzen muss. Überlasst den Slalom den Skifahrern. Das Projekt entbehrt jeglicher Logik. Es ist ein Hohn und der Stadt Zürich unwürdig.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Diese Weisung ist ein Beweis für den Realitätsverlust im Stadtrat. Jetzt soll eine Industriezone als Begegnungszone aufgewertet werden. Es sei die einzige Möglichkeit, an einem Fluss in der Stadt flanieren zu können. Dort laufen die Limmat und Sihl zusammen; es ist ein Ufer, das alles andere als einladend*



ist. Weiter unten ist die Limmat kanalisiert. Ich weiss nicht, wie man dort schöne Flanierzonen einrichten will. Auch das furchtbare Silo wurde in dieser Gegend gebaut. Das ist ein Zeichen dafür, dass in dieser Stadt willkürlich geplant wird. Eigentlich geht es auch in dieser Weisung nicht um eine Qualitätsverbesserung, sondern um Parkplatzabbau und die Einführung von Tempo 30. Wie wichtig das Sihlquai ist, zeigt sich daran, dass die Geschwindigkeitskamera Autos fotografieren konnte, die danach mehrheitlich bei der Urania-Wache vorbeikamen. Das alleine beweist, dass es eine Durchgangsrouten ist.

Stefan Urech (SVP): *Ich wohne seit ich zwölf Jahre alt bin in diesem Kreis. Die Strecke in die Stadt legte ich schon Hunderte Male zurück – zu Fuss, mit dem Tram, dem Velo, der Vespa und dem Auto. Ich schätze an meinem Quartier, dass ich die Limmatstrasse habe, um die Strecke mit dem Velo und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückzulegen und dass ich das Sihlquai habe, um die Strecke mit dem MIV zurückzulegen. Ich bin schnell in der Stadt und wieder draussen. Wenn meine Vorredner über eine Flaniermeile mit Sicht auf die Limmat sprechen, frage ich mich, ob Sie noch nie am Sihlquai waren oder wir von nur 100 Metern auf diesen 2 Kilometern sprechen. Der Rest besteht aus Mühle, Migros-Hochhaus, Berufsschulen, Tankstelle und anderen Gebäuden. Ich kenne meinen Kreis sehr gut und es gibt viele schöne Orte zum Flanieren. Aber nicht dort – auch nicht, wenn ein paar zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Wer will zwischen einer Mühle und einem Flixbus flanieren?*

Samuel Balsiger (SVP): *Es braucht keine Abkanzlung vom Präsidenten, dass wir im Rat sprechen. Den Mehrwert, den ich mit meinem Votum biete, ist die Information, dass die Stadt heute bekanntgegeben hat, dass unsere Volksinitiative «Ja zum fairen Parkplatzkompromiss» zustande kam. Wir haben 4800 Unterschriften gesammelt. Die Initiative will, dass der Parkplatzbestand per 1. Januar 2025 festgesetzt wird. Wenn man demokratisch mit rechten Mitteln spielt, muss man respektieren, dass es zu diesem Thema noch eine weitere Volksäusserung geben wird. Es kann sein, dass die Initiative angenommen wird. Deshalb kann man nicht überall Parkplätze abbauen, die man später wieder ersetzen muss. In der Mitteilung der Stadt Zürich wird sogar der Name unserer Initiative umgeformt. Anstatt «Ja zum fairen Parkplatzkompromiss» steht «Initiative Parkplatzkompromiss Ja». Das Wort fair wurde von der «neutralen» Verwaltung gestrichen.*

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

STR Simone Brander: *Wir sind uns fast alle einig, dass das Sihlquai heute keinen Schönheitswettbewerb gewinnen würde. Es wird wohl auch nach dem Abschluss des Projekts keinen Pokal für die hübscheste Flaniermeile Zürichs erhalten. Aber wenn dieses Projekt abgeschlossen ist, muss sich das Sihlquai nicht mehr verstecken. Es geht natürlich nicht nur ums Aussehen. Wir erreichen mit dem Zweirichtungsradweg eine grosse Verbesserung für die Velos. Mit einer Rampe schliesst der Radweg an den neuen Stadttunnel an, den wir sehr bald eröffnen können. Ich freue mich darauf. Damit haben wir eine leistungsfähige, komfortable und sichere neue Veloverbindung durch die Innenstadt. Die Qualität steigt auch für die Fussgänger*innen. Besonders erwähnen*



6 / 7

*möchte ich den Sihlstein. Er ersetzt die bisherigen schmucklosen Stahlrohre zum Flussufer hin. Es kommen die sogenannten Sihlbänke dazu, die das Flussufer zu einem echten Aufenthaltsort machen. Insgesamt verteilen wir den Strassenraum zwischen Autos, Velos und Fussgänger*innen gerechter. Kastanienfans – von denen gibt es in Zürich einige – wird es freuen, dass die bestehende Baumreihe durch weitere Exemplare ergänzt wird. Insgesamt werden auf dem Abschnitt 105 neue Bäume heimisch. Sehr erfreulich ist, dass mit diesem Projekt nur eine ganz kleine Anzahl Bäume gefällt und ersetzt werden muss. Summa summarum handelt es sich um ein grosses, komplexes Strassenbauprojekt mit vielen Beteiligten und einem Resultat, auf das wir uns freuen dürfen.*

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:	Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Dominik Waser (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP); Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Derek Richter (SVP)
Enthaltung:	Carla Reinhard (GLP)

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Sihlquai, Gasometer- und Fabrikstrasse, werden neue einmalige Ausgaben von insgesamt Fr. 10 171 000.– bewilligt, davon Fr. 48 000.– zulasten des Rahmenkredits Velo (Preisstand: 1. April 2024, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 2. April 2025 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 2. Juni 2025)



7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat