

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 136. Ratssitzung vom 24. März 2021**

### **3755. 2020/382**

**Weisung vom 09.09.2020:**

**Tiefbauamt, Hohlstrasse, Abschnitt Seebahnstrasse bis Hardplatz, Neugestaltungsmassnahmen, Velomassnahmen, Bäume, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

1. Für die Velomassnahmen einschliesslich der dadurch bedingten Baumpflanzungen, die Anpassung der Trottoirbreiten (ausgenommen Trottoirverbreiterung bei der Einmündung der Zypressenstrasse), die Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur für den MIV in die Seebahnstrasse, den Landerwerb beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse, die Übertragung der Landfläche von rund 50 m<sup>2</sup> beim Knoten Seebahn-/Hohlstrasse vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen, den neuen Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Güterbahnhof», die neuen Versorgungsleitungen und Lichtsignalanlagen der DAV einschliesslich der hierfür erforderlichen Dienstbarkeiten und die neuen Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr in der Hohlstrasse, Abschnitt Seebahnstrasse bis Hardplatz, wird ein Objektkredit von Fr. 2 606 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

2. Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Projektfestsetzung mit separatem Beschluss.

Referent zur Vorstellung der Weisung:

**Stephan Iten (SVP):** *Der Stadtrat beantragt einen Objektkredit von 2 606 000 Franken für Velomassnahmen, Baumbepflanzungen, Anpassungen der Trottoirbreiten, Verlängerung der separaten Rechtsabbiegespur für den MIV in die Seebahnstrasse, den Landerwerb beim Knoten Seebahnstrasse/Hohlstrasse, neue Fussgängerstreifen bei der Haltestelle Güterbahnhof, neue Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr auf der Hohlstrasse im Abschnitt Seebahnstrasse bis Hardplatz. Wieso beantragt uns der Stadtrat diesen Objektkredit? Im Jahr 2022 wird das neue Polizei- und Justizzentrum (PJZ) eröffnet. Man rechnet mit einer Erhöhung des Passagieraufkommens an der Haltestelle Güterbahnhof. Die heutige Infrastruktur der Haltestelle genügt den erwarteten Frequenzen nicht mehr und sie ist auch nicht behindertengerecht. Auf der Hohlstrasse gibt es zweitens heute kein Angebot für den Veloverkehr, obwohl dort im regionalen, wie auch im kommunalen Richtplan eine Veloroute eingeplant ist. Dafür muss mehr Platz geschaffen werden, ohne dass der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird, weil die Hohlstrasse gemäss regionalem Richtplan eine Hauptverkehrsstrasse ist. Geplant sind durchgängige Velostreifen in beiden Verkehrsrichtungen. Der Zustand der Strasse ist*

*drittens in einem sehr schlechten Zustand. Der Oberbau muss dringend erneuert werden. Wie erwähnt, ist die Hohlstrasse eine regionale Hauptverkehrsstrasse und sanierungsbedürftig. Auf der Hohlstrasse stadtauswärts sind zwei Fahrspuren und stadteinwärts eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr vorhanden und werden so beibehalten. Trams und Busse werden auf einer eigenen Trasse geführt. Die Gleisanlagen der VBZ auf der Hohlstrasse, Abschnitt Hardplatz bis Seebahnstrasse sind ebenfalls sanierungsbedürftig und werden ersetzt. Die Haltestelle Güterbahnhof muss ebenfalls erneuert und behindertengerecht ausgebaut werden. Darum wird die Haltestelle stadteinwärts rund 80 Meter stadteinwärts verschoben, jene nach stadtauswärts wird ebenfalls 30 Meter stadteinwärts verschoben und, damit man sie breiter ausgestalten kann, zudem um einen Meter nach Süden verschoben. Beide Haltestellen liegen anschliessend unmittelbar am Knoten Seebahnstrasse/Hohlstrasse und werden auf 25 von insgesamt 34 Metern behindertengerecht ausgebaut. Eine durchgehend hohe Haltekante ist wegen des Busses leider nicht umsetzbar. Auf der Hohlstrasse verläuft auf dem Objektperimeter ein regionaler Veloweg. Die Zypressen- und die Erismannstrasse, die im Projektperimeter in die Hohlstrasse einmünden, sind kommunal klassiert. Die Velomassnahmen sind heute aber noch nicht umgesetzt. Im gesamten Projektperimeter wird in beiden Richtungen ein rund anderthalb Meter breiter Velostreifen auf der MIV-Spur markiert. Um dies realisieren zu können, muss man die Parkplätze auf der Südseite aufheben und das Trottoir von 4,2 auf 2,4 Meter verschmälern. Beim Knoten Seebahnstrasse/Hohlstrasse wird der Velostreifen geradeaus markiert, auf der separaten Rechtsabbiegespur wird hingegen kein Velostreifen markiert, weil keine Veloroute von der Hohl- in die Seebahnstrasse führt. Auf der Seebahnstrasse gibt es keine Veloroute, weshalb man die Verbindung von Hohlstrasse in Richtung Lochergut für die Velofahrer über die Erismannstrasse erschliesst. Auf der Nordseite wird eine 2 Meter breite Gehfläche geschaffen, ein 1,5 Meter breiter Veloweg für die Führung auf die Hardbrücke und ein 1,8 Meter breiter Veloweg in Richtung Altstetten. Ebenfalls werden sämtliche Fussgängerstreifen im Projektperimeter rechtwinklig zum Randstein angeordnet und mit Leitlinien versehen, um neu auch den Bedürfnissen der Sehbehinderten gerecht zu werden. Um die Erweiterung des Strassenraums realisieren zu können, müssen etwa 70 Quadratmeter vom Land aus dem Eigentum der Baugenossenschaft Hohlraum erworben und die Baulinie angepasst werden. Das ist Bestandteil der Weisung GR Nr. 2019/498. Weil die Wohnliegenschaft auf dieser Parzelle sowieso abgerissen wird, konnte man sich einvernehmlich auf den Landerwerb und die Anpassung der Baulinie einigen. Die Baugenossenschaft Hohlraum hat auch bereits ein Baugesuch mit den neuen Begebenheiten eingereicht. Die Bauarbeiten sind für Anfang 2022 geplant und sollen etwa ein Jahr andauern. Das Bauprojekt wurde öffentlich aufgelegt und es gingen zwei Einsprachen dagegen ein. Das vorliegende Projekt wurde vom kantonalen Amt für Verkehr so genehmigt. Zu den Kosten. Die Projektkosten stellen sich wie folgt zusammen: Der Strassenbau kostet rund 750 000 Franken, der Landerwerb rund 1,5 Millionen Franken, diverse Anlagen von Grün Stadt Zürich und der Dienstabteilung Verkehr rund 150 000 Franken, Verwaltungskosten rund 80 000 Franken, Reserven und Mehrwertsteuer 125 000 Franken – alles in allem 2 606 000 Franken. Gebundene Ausgaben bestehen für Lärmschutzmassnahmen, Strassenoberbausanierung, behindertengerechten Ausbau von Haltestelle Güterbahnhof, Fussgängerstreifen, Verschiebung der Haltestelle – das kostet rund 9,5 Millionen Franken. Die Erneuerung der Gleisanlagen belaufen sich auf etwa 3,6 Millionen Franken. Mit den vom Stadtrat geplanten*

*Projekten werden also Strassen und Geleise saniert, es werden die im regionalen und kommunalen Richtplan eingetragenen Velorouten umgesetzt und eine Baumallee entlang der Hohlstrasse realisiert und die Haltestelle Güterbahnhof behindertengerecht ausgebaut.*

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag / Schlussabstimmung:

**Markus Knauss (Grüne):** *STR Richard Wolff erläuterte an der Jahresmedienkonferenz des Tiefbauamts am 12. Februar 2021 die Planungsphilosophie des Tiefbauamts. Man wolle in Zukunft nicht von der Mitte aus – also der Fahrbahn der Autos – planen, sondern vom Rand her. «Von aussen nach innen» hiess es damals. Diesen Planungsansatz finden wir sehr überzeugend, fragen uns aber, warum das Tiefbauamt diesen Planungsansatz an der Hohlstrasse nicht umsetzen konnte. Ich erläutere Ihnen nun, warum wir darum heute die Rückweisung beantragen. Beginnen wir im Quartier und schauen von aussen auf den Raum Hohlstrasse. Wir haben hier zwei sehr unterschiedliche Bebauungsstrukturen. Auf der Südseite steht das dicht bebaute Wohnquartier mit einer Blockrandstruktur und vor allem Wohnbauten aus den 1920er- und 1930er-Jahren, Genossenschaften, die städtische Wohnsiedlung Erismannhof und weitere, private Grundeigentümer. Auf der Nordseite besteht ein industriell-gewerblich genutztes Areal, das schrittweise umgenutzt wird. Das prominenteste Gebäude davon ist das PJZ, das bereits im Rohbau steht. Zwischen diesen beiden Typologien liegt die Hohlstrasse – als kantonale Hauptverkehrsstrasse ein Relikt aus einer anderen Zeit. Wie wir aus der Fachplanung Hitzeminderung wissen, ist die Hohlstrasse der Hitze extrem ausgesetzt. Die physiologisch äquivalente Temperatur – was man als Hitze empfindet – erreicht an diesem Ort stadtweite Höchstwerte. Wie es so ist, wenn Gebäude an einer Hauptverkehrsstrasse liegen, haben sämtliche Gebäude an der Hohlstrasse – die 22 Wohngebäude an der Südseite ebenso wie die drei Wohn- und drei Bürogebäude auf der Nordseite – mit riesigen Lärmbelastungen zu kämpfen. In allen Liegenschaften werden die Alarngrenzwerte überschritten. In der Weisung sagt man, man mache eine Lärmsanierung. Was hier aber als Lärmsanierung beschrieben wird, verdient diesen Namen nicht. Der Bund sieht für eine Lärmsanierung vor, Massnahmen an der Quelle umzusetzen. An der Hohlstrasse baut man Lärmschutzfenster ein. Das ist per Definition keine Lärmsanierungsmassnahme. Der Lärm geht auch nicht zurück, man schützt die Anwohnenden nur besser davor. Der Stadtrat hat es in der ganzen Stadt verschlafen, für mehr Lärmschutz zu sorgen, so wie man es natürlich auch an der Hohlstrasse verschläft. Den Nachteil tragen vor allem die Bauwilligen. Es ist für sie schwierig, Gebäude hinzustellen, die den Lärmschutzvorschriften genügen. Alle Gebäude stehen unter dem Damoklesschwert, dass Gerichte ihnen die Baubewilligung verweigern. Hier geht es sowohl um die Genossenschaft Hohlraum, aber auch um die Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ) an der Hohlstrasse selbst, die ebenfalls einen Neubau plant. Auch die Allgemeine Bau-genossenschaft (ABZ) und die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) an der Seebahnstrasse haben riesige Probleme, Neubauten trotz des Lärms zu realisieren. Kommen wir etwas näher und betrachten Vorbereich der Gebäude. Im Jahr 2010 führten wir an der Hohlstrasse eine Baulinienrevision durch und sagten, man brauche mehr Platz, um alle Raumbedürfnisse der Stadt zu erfüllen. Das ist das Wesen einer Baulinienrevision: Man will, dass langfristig alle Raumbedürfnisse der öffentlichen Hand*

gesichert werden – nicht nur für eigentliche Fahrbahnen, sondern auch für Velowege, Trottoirs und zum Beispiel für eine Baumallee. An der Nordseite verschob man die Baulinie um vier Meter nach Norden in die bestehenden Gebäude hinein. Die Stadt Zürich erkämpfte und verteidigte diese Baulinienrevision erfolgreich gegen die teuersten Bauwäfte dieser Stadt. Bei der Behandlung der Weisung mussten wir feststellen, dass es nicht reicht – obwohl wir diese Baulinienrevision durchführten und dachten, man habe alle Raumbedürfnisse erfüllt. Die Tramhaltestelle wurde verschoben. Darum braucht man nochmals zusätzliches Land im Süden und muss dafür ein Wohngebäude abreißen. Das wäre grundsätzlich nicht einmal unvertretbar, wenn es wenigstens gelingen würde, im gesamten Raum akzeptable Verhältnisse zu schaffen, aber genau das schafft man mit diesem Projekt eben nicht. Wir haben an der Ecke Seebahnstrasse/Hohlstrasse bei der Genossenschaft Hohlraum eine Trottoirbreite von zwei Metern, was deutlich zu wenig ist. In der Kommission versuchten wir, eine Verbesserung im Detail zu erreichen, was uns nicht gelang. Wir mussten dann feststellen, dass was im Detail nicht funktioniert, im gesamten Strassenraum nicht funktioniert. Während auf der Nordseite, also dort, wo die Bürogebäude stehen, ein Trottoir besteht, das 3 bis 3,5 Meter breit ist, besteht auf der Südseite – also dort, wo das Leben stattfindet, wo die Menschen leben, wo die Klimamassnahmen nötig sind und die neuen Wohnbauten mit Gewerberäumen und Atelierwohnungen auf den Lärm reagieren müssen – lediglich eine Trottoirbreite von 2 bis 2,5 Metern. Mit diesem Strassenprojekt wird die Südseite für die nächsten 50 bis 100 Jahre definiert und die unbefriedigende Situation wird für immer und ewig so bestehen bleiben. Auf der Nordseite sind bauliche Veränderungen allerdings absehbar. Schon 2010 wollte die Alpiq das prominenteste Gebäude dieser Nordseite neu bauen und nur aufgrund dieser konkreten Bauabsichten wurde die Baulinienrevision ausgelöst. In der Kommission wurden wir informiert, dass für den ganzen Landstreifen zwischen Hohlstrasse und PJZ aktuell eine Machbarkeitsstudie für eine Neuüberbauung überarbeitet wird. Man kann sich dazu überlegen, was sich ändern wird. Bleibt das Trottoir an der Südseite so klein? Auf der Nordseite könnte es sein, dass die Neubauten die Baulinien respektieren und so ein Trottoir von bis zu sieben Metern entsteht, was zu einer Zusatzrendite für die Immobilienbesitzer führt. Bezüglich der Zollstrasse haben wir etwas anderes bereits diskutiert, was auch denkbar wäre: Wenn die Stadt Zürich ihr Strassenprojekt realisiert hat, wird es schwierig, den Verbleib der Baulinien zu legitimieren. Sie sehen es: Die Chancen und die Lasten sind bei diesem Strassenbauprojekt sehr ungleich verteilt. Im Norden – so sind wir überzeugt – liegen alle Vorteile und Chancen bei den grossen Immobilienfirmen. Im Süden werden die Leute, die dort wohnen, massiv benachteiligt – sei es in städtischen Liegenschaften sei es in Genossenschaften. Wir sind mit diesem Strassenprojekt darum unzufrieden. Es definiert diese Strasse für die nächsten Jahrzehnte am falschen Ort. Die Baulinienfestsetzung von 2010, die man durchaus weitsichtig durchführte, wirft man ohne Not weg. Wir beantragen Ihnen darum, das Strassenprojekt zurückzuweisen und eine Neuplanung anzugehen. Es sollen beide Seiten gleichberechtigt entwickelt werden. Wir wollen mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger – vor allem auf der Südseite. Wir wollen, dass hitzemindernde Massnahmen ergriffen werden – nicht zuletzt, dass auch an der Hohlstrasse das Alleen-Konzept der Stadt Zürich umgesetzt wird, das auf beiden Seiten Baumbepflanzungen vorsieht, was bei diesem Projekt nicht realisiert wird. Wir sehen das Potenzial, dass die Velowege breiter als

1,5 Meter werden. 1,5 Meter ist für eine derart dicht befahrene Strasse eher knapp bemessen. Vielleicht schafft es der Stadtrat bis zur Neuplanung der Strasse auch in Sachen Lärmschutz vorwärtszumachen – eine ewige Pendenz. Wir lehnen darum diesen einseitig technokratischen Ansatz dieses Strassenprojekts ab. Es gibt die falschen Antworten auf relevante Fragen. Bitte unterstützen Sie die Rückweisung.

Kommissionsminderheit Rückweisungsantrag / Schlussabstimmung:

**Stephan Iten (SVP):** Die Begründung der Minderheit werde ich kurzhalten, da dies noch einiges an Gesprächsstoff geben wird und ich möchte den anderen Fraktionen den Wind nicht aus den Segeln nehmen. Die Minderheit ist der Meinung, dass dies ein vernünftiges Projekt ist und man an diesem Ort das Bestmögliche herausgeholt hat und beantragt dem Gemeinderat dementsprechend die Zustimmung zur Weisung, zum Objektkredit von 2,6 Millionen Franken und die Ablehnung der Rückweisung. Ich komme zur Begründung der SVP. Sie merken es vielleicht: Ich bin etwas frustriert. Wir hätten ein gutes Projekt gehabt – eines, das für alle gedacht gewesen wäre. Es ist auch das erste Projekt, an das ich mich erinnern kann, für das ich die Verwaltung gelobt habe. Natürlich können nicht alle zu 100 Prozent befriedigt werden und jeder musste irgendwo ein wenig hergeben, aber im Grossen und Ganzen ist es ein für alle gelungenes Projekt. Wir haben auf beiden Seiten durchgehende Velostreifen und mehr Platz für Fussgänger geschaffen, eine behindertengerechte, neue Haltestelle eingerichtet und keine Einschränkungen der Kapazität des motorisierten Individualverkehrs bewirkt. Ich diskutierte dieses Projekt intensiv mit dem Präsidenten von Pro Velo. Res Marti (Grüne) sagte auch, es sei ein vernünftiges Projekt. Wir haben dann, eben weil es ein Projekt ist, von dem sämtliche Verkehrsteilnehmer profitieren, nicht lange über den ersatzlosen Abbau der 17 Parkplätze gestritten. Markus Knauss (Grüne) war darob wohl etwas irritiert: Erstens, weil ich das Projekt lobte und zweitens, weil es keinen Kapazitätsabbau beim MIV gibt. Diese Rückweisung zeigt, wie hilflos Markus Knauss (Grüne) mit seinem Frust umgeht. Sein Rückweisungsantrag hat keinen Bezug zu einer Weisungsnummer, man kann ihn also nicht einmal einer Weisung zuteilen und gezeichnet ist er mit «MK, 7.1.20». Gemäss dem Unterzeichner sei angeblich eine Neuplanung der Nordseite absehbar. Hat der Unterzeichner also zusätzlich zu seinem Hauptberuf Politik nun einen Job als Hellseher? Von null Meter auf 1,5 Meter breiten Velowegen reicht ihm noch nicht, es müssen 1,8 Meter breite Velowege sein. Braucht es das? Oder geht es um etwas ganz anderes? Es gibt nämlich zwei Möglichkeiten, dies zu realisieren. Erstens: Die Häuser auf der Nordseite müssen abgerissen werden. Ist das das Absehbare aus der Glaskugel von Markus Knauss (Grüne)? Dafür gibt es keine Anzeichen. Zweitens – und das ist, was Markus Knauss (Grüne) wahrscheinlich will: Eine Spur des MIV abbauen. Die zweite Fahrspur muss auf Biegen und Brechen weg. Die Haltestelle soll so platziert werden, dass auf der gesamten Länge hohe Haltekanten realisiert werden. Das ist nicht wegen der Behinderten, sondern ein erneuter Versuch eines Spurabbaus. Für ein maximal hitzeminderndes Projekt braucht es keinen Rückweisungsantrag, ein Dispoänderungsantrag, der hellere Beläge fordert, hätte gereicht – diesen hätten wir sogar noch unterstützt. Was würde diese Rückweisung bedeuten? Ein neues Projekt wird nochmals mindestens zehn Jahre dauern. Die Strasse müsste bis dann notsaniert werden, was unter anderem zu Mehrkosten führt. Die Halte-

stelle wird für die nächsten zehn Jahre nicht behindertengerecht ausgebaut und ausgerechnet, jene, die bei dieser Rückweisung mitmachen, sind die gleichen, die am lautesten schreien, es werde nicht beim behindertengerechten Ausbau der Haltestellen vorwärts gemacht. Was richtig fies ist: Die Baugenossenschaft Hohlraum hat bereits viel Geld in die Planung und in Baugesuche investiert. Diese müssen wieder von vorne beginnen und erneut Geld für die Planung in die Hand nehmen. Markus Knauss (Grüne): Du willst mehr Platz auf der Nordseite schaffen? Dann reisst doch endlich den überflüssigen Blitzer ab. Der Kanton wird es aber nie bewilligen, wenn man künstlich Kapazitäten auf den Hauptverkehrsachsen abbaut. Du vergisst immer wieder den Artikel 104 der Kantonsverfassung oder du blendest ihn einfach aus. Da hätte man mal ein richtiges Vorzeigeprojekt, das zukunftsgerichtet ohne den Abbau irgendwelcher Kapazitäten für welchen Verkehrsteilnehmer auch immer funktioniert – wir haben sogar mehr Platz geschaffen. Genau daran stört ihr euch aber und macht alles kaputt. Diese Politik ist nur ideologisch und nicht zielführend. Hans Jörg Käppelis (SP) selbst gezeichnete Pläne sind auch nicht zielführend.

Weitere Wortmeldungen:

**Sven Sobernheim (GLP):** Das Projekt Hohlstrasse ist sicher nicht mein Lieblingsprojekt und ich kann es nicht – wie mein Vorredner – auf Biegen und Brechen verteidigen. Wenn Sie aber diese Rückweisung heute Abend unterstützen, führt das zum Status Quo für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Ich weiss nicht, ob Sie heute beim Betreten der Messe auf den Boden geschaut haben. Dort stand: «Was mir wänd, sind Velowäg.» Genau das ist der Grund, weshalb ich und mit mir auch die GLP diese motivierte Rückweisung ablehnen und warum wir dieser Weisung zustimmen. Wir erhalten viel Mist an der Hohlstrasse, das ist richtig, wir erhalten aber auch viel Gutes – unter anderem: Passende Haltestellen und auf beiden Seiten einen 1,5 Meter breiten Veloweg. Wenn ich von Markus Knauss (Grüne) höre, dass dieses Strassenbauprojekt für die nächsten 100 Jahre etwas definiert, muss ich sagen: Eine Strasse, die 100 Jahre hält, will ich erstmal sehen – besonders eine derart stark befahrene Strasse. Keine Infrastruktur hält bei uns 100 Jahre – so viele Bäume wie wir in Alleen fällen, glaube ich nicht, dass es in dieser Stadt überhaupt eine Strasse gibt, die 100 Jahre lang unverändert blieb. Das Einzige, was Sie heute beschliessen, wenn Sie diese motivierte Rückweisung unterstützen, ist eine Notsanierung der Hohlstrasse und keine Velomassnahmen für die nächsten zehn Jahre.

**Hans Jörg Käppeli (SP):** Das Projekt Hohlstrasse taugt nichts. Tram- und Bushaltestellen werden nicht behindertengerecht und sind zu schmal für die starken Frequenzen. Das hat prompt zu Einsprachen von Behindertenorganisationen geführt. Die Veloführung im Bereich der Haltestellen ist gefährlich: Der Velostreifen ist zwischen zwei MIV-Spuren mit hohem Lastwagenanteil eingezwängt. Die Velofahrenden werden durch abbiegenden Verkehr und ausschwenkende Sattelschlepper bedrängt. Die MIV-Abbiegespur in die Seebahnstrasse wird gegenüber heute verkürzt, was die Situation für die Velofahrenden verschärft. Ein neues Trottoir bei der Baugenossenschaft von mickrigen zwei Metern ist viel zu schmal. Man könnte meinen, die ganze Diskussion um Aufwertung des Raums für Fussgänger und die Klimadiskussion seien nirgends angekommen. Es braucht ein breiteres Trottoir für Zufussgehende, Erdgeschossnutzungen und es existieren schliesslich auch Hauseingänge. Vor fünf

Jahren genehmigten wir hier drin fünf Millionen Franken für die neue, verbreiterte Brücke Hohlstrasse. Mit diesem Projekt wurde ein Präjudiz geschaffen bezüglich der Lage der Tramgleise und der Fahrspuren. Wir haben seinerzeit ausdrücklich gefragt, ob diese Brücke zum künftigen Projekt an der Hohlstrasse passe. Man versprach uns hoch und heilig, dass man die Planung im Griff habe. Wir vertrauten seinerzeit dem Stadtingenieur Vilmar Krähenbühl. Doch die Radstreifen gingen vergessen. Die Tram- und Bushaltestelle war in der Auflage gemäss Paragraf 13 noch auf der ganzen Länge behindertengerecht. Man schätzte die Fahrgeometrie der Busse aber falsch ein, weswegen Abstriche bei der Behindertengerechtigkeit gemacht wurden. Deswegen sind die Haltestellen nur auf der halben Länge erhöht. Das Strassenprojekt braucht einen Landerwerb und die Baulinie muss angepasst werden. Das Tiefbauamt hat sich auf das schmale Trottoir fixiert und den Landerwerb inklusive Entschädigungen mit den Grundeigentümern vertraglich geregelt. Wir möchten diese Mängel gerne beheben. Wir boten Hand, beide Weisungen zu genehmigen. Am Anfang sah es für Objektkredit und Baulinien vielversprechend aus, aber das Tiefbauamt wollte sich keinen Millimeter bewegen. Die Genossenschaft hätte für ein breiteres Trottoir Hand geboten und akzeptiert, dass man die Baulinie leicht zurückversetzt. Weil der Stadtrat nicht kooperativ ist, müssen wir das Projekt zurückweisen. Wie auch immer ein neues Projekt aussehen wird, die Baulinien bei der Baugenossenschaft muss so oder so leicht zurückversetzt werden. Wir hätten gerne die Baulinien so gezogen, dass die Baugenossenschaft realisieren kann – man könnte zum Beispiel einen Teil des angrenzenden Grundstücks erwerben, um ein sinnvolles Gebäude zu errichten, das für den Erismannhof einen wirksamen Lärmschutz bieten könnte. Es gab aber kein Entgegenkommen vonseiten des Stadtrats. So lässt der Stadtrat die Baugenossenschaft im Stich. Wir hätten mit der motivierten Rückweisung zur Baulinie einen Weg vorschlagen wollen, wie man etappenweise das Ziel doch noch erreichen könnte. Es ist aber absehbar, dass wir darüber gar nicht abstimmen werden, weil der Stadtrat die Weisung zur Baulinie zurückziehen wird. Wir unterstützen Markus Knauss (Grüne) selbstverständlich.

**Andreas Egli (FDP):** Das Projekt sieht nicht auf der ganzen Länge der Haltestation die entsprechend hohe Haltekante vor und ist damit nicht absolut, bis ins letzte, perfekte Detail behindertentauglich. Nur muss man sich bewusst sein, dass die Lösung, die die links-grüne Mehrheit heute beschliessen wird, für die nächsten zehn Jahre gar keine erhöhte Haltekante bedeuten wird. Es wird gar keine Behindertengerechtigkeit geben und dafür klopfen Sie sich auf die Schultern. Da kann ich nicht applaudieren. Applaudiert haben bei der Vorstellung der Weisung in der Kommission einzelne Mitglieder, die heute der Rückweisung zustimmen werden. Es wurde gesagt: «Ich finde das Projekt mit den durchgehenden Velostreifen und den Rampen gelungen. Auch die 1,5 Meter breiten Velostreifen sind in Ordnung, weil auf der Bullingerstrasse sowieso eine Komfortroute kommen wird. Kritisiert wurde die Velomittelführung. Eine Verwaltungsmitarbeiterin konnte dies erklären: Sie wollten, dass die Velofahrer möglichst schnell und unabhängig vom Fussverkehr zurück auf die Hohlstrasse kommen. Dann wurde kritisiert, dass dadurch ein Risiko mit dem abbiegenden Autoverkehr entstehe. Hans Jörg Käppeli (SP) schwang sich zur einzig kompetenten Person in der Kommission auf – auch gegenüber Verwaltungsmitarbeitenden. Jemand, dem ich aber eine durchaus höhere Kompetenz zubillige, befand dies für eine elegante Lösung. Wir sind der Meinung, dass die

Mitarbeiter des PJZ mit dieser Gefahr umgehen können und wissen, dass dort mit Velofahrern zu rechnen ist. Insgesamt ist dies ein gelungenes Projekt. Man sieht, dass man Land kaufen kann und muss, wenn man ein wenig Geld in die Hand nimmt. Man machte einen Vertrag mit einer Baugenossenschaft, die im Gegenzug die Möglichkeit erhält, einen Neubau zu machen und den Befürchtungen zur Südseite mit Hitzefassaden reagieren kann. Diese Genossenschaft wird in den nächsten Jahren die von Markus Knauss (Grüne) geschilderte Situation haben. Mir wäre es lieber gewesen, man hätte das funktionierende Projekt umsetzen können, von dem auch ich den Eindruck erhielt, dass sich auch der zuständige Stadtrat – notabene auch aus dem links-grünen Lager – sehr dafür einsetzte. Sie lassen ihn hängen. Sie gingen wahrscheinlich lange davon aus, dass Sie dieses Projekt mal abschliessen können und dann die Baulinie trotzdem gemacht, der Vertrag umgesetzt und der Kredit bezahlt werden kann, damit die Baugenossenschaft dort bauen kann. Sie haben zu spät realisiert, dass ohne den Kredit, dem man hier die Zustimmung geben und nicht zurückweisen müsste, auch der Baulinienvertrag nicht stattfinden kann. In diesem Moment ist das Projekt effektiv insgesamt gestorben. Das ist schade, weil es ein gutes Projekt gewesen wäre und wir jetzt auf jeden Fall die Belagsoberfläche notfallsanieren müsste und es nicht ausgeschlossen ist, dass auch gleich die Tramschienen saniert werden müssen, was wiederum zur Folge hat, dass die Festsetzung der Linienführung festgelegt ist. Es ist auch schade, dass eine Mehrheit hier drin auf den Sankt-Nimmerleins-Tag hinaus plant und hofft, dass die irgendwann schon in einer Form gebaut wird, wie es sich die Mehrheit hier drin vorstellt. Zum Glück haben wir noch immer gewisse Freiheiten derjenigen, die bauen möchten. Umgekehrt haben wir Möglichkeiten, dass gute Projekte angenommen werden, wenn man denn vernünftig ist. Sie sehen es heute anders.

**Res Marti (Grüne):** Ich stimme Stephan Iten (SVP) zu: Dieses Projekt ist gut. Man muss aber dazu ergänzen: Im aktuell verfügbaren Raum. Das Projekt ist, abgesehen von ein paar Details, einigermassen ausgewogen. In vielen Bauprojekten ist die Veloinfrastruktur deutlich schlechter geplant, als sie es hier ist. Ein Vorzeigeprojekt, wie es Stephan Iten (SVP) nannte, ist es dennoch nicht – dafür steht uns tatsächlich der Kanton im Wege. Das ist aber nicht der Grund dafür, warum wir das Projekt heute zurückweisen. Der Grund ist, dass das Projekt zum falschen Zeitpunkt kommt und in ein paar Jahren eine wesentlich bessere Lösung realisierbar sein wird – weil sich die Rahmenbedingungen, also der zur Verfügung stehende Raum, absehbar ändern wird. Auch ich möchte schnell bessere Velowege. Wir wollen aber nicht jetzt ein Projekt in einer verkorrzten Gesamtsituation realisieren, bei dem man absieht, dass man in ein paar Jahren ein wesentlich besseres Projekt realisieren können. Die Geduld lohnt sich aus unserer Sicht für die Velofahrenden und für die Gesamtverkehrssituation.

**Olivia Romanelli (AL):** Mit der Weisung des Stadtrats zu den Neugestaltungsmassnahmen vom Hardplatz bis zur Seebahnstrasse haben wir ein Strassenprojekt erhalten, das von der Zeit überholt wurde. Ohne grosszügige Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger, ohne Berücksichtigung von Baumalleen und genügend Grünraum, ohne behindertengerechte Tramhaltestellen, ohne breite und sichere Velowege hat es das Projekt schwer und droht, im Parlament zu scheitern. Wir von der AL können Strassenbauprojekten, die die Menge des motorisierten

*Privatverkehrs trotz Lärmschutzverordnung, Klimazielen, Veloinfrastrukturvorgaben, Hitzeminderung und Stadtentwicklungsziele als unantastbar verstehen, nicht mehr zustimmen. Wir bitten den gesamten Stadtrat in dieser Frage endlich Stellung zu beziehen. Es scheint, als ob kantonal klassierte Strassen von allen Forderungen und Anliegen ausgenommen und unantastbar wären. Doch im Artikel 104 der Kantonsverfassung ist auch von der umweltgerechten Ordnung des Verkehrs die Rede. Vielleicht müsste man da mal ein wenig Ordnung schaffen. Im Zusammenhang mit der Rückweisung des Projekts ist die Frage nach dem Spurabbau und dem Kapazitätenabbau mit dem Kanton endlich zu klären und eine Grundlage für weitere Verkehrsprojekte zu schaffen. Im Zusammenhang mit diesem Strassenprojekt wird auch die Verlegung der Baulinie an der Ecke Hohlstrasse/Seebahnstrasse notwendig und damit der Abriss der privaten Liegenschaft der Baugenossenschaft Hohlräum. Man plant, der Baugenossenschaft einen kleinen, ungenutzten Flecken Land an der Strassenecke anzubieten, damit sie auf der neuen, zurückversetzten Baulinie einen grosszügigen Lärmriegel gegen den Erismannhof bauen kann. Man hat also vor, eine Lärmsanierung mit einem Wohnhaus vorzunehmen, statt mit Massnahmen an der Quelle – dem motorisierten Verkehr. Wo kommen wir da hin, wenn wir Wohnhäuser als Lärmschutzmassnahmen für andere Wohnhäuser bauen? Dafür haben wir kein Verständnis und würden darum auch die Weisung zur Baulinienanpassung ablehnen.*

**Johann Widmer (SVP):** *Jetzt habt ihr einmal in eurem Leben ein intelligentes Projekt vor euch und schon seid ihr wieder unzufrieden. Jemand hat auch heute in Richtung SVP gesagt, wir benähmen uns wie Kleinkinder im Laufgitter – bei diesem Projekt benehmt ihr euch wie verwöhnte Kinder, denen man es nie recht machen kann. Das jammern der Grünen bedarf einer Replik. Wie kann man nur ein gelungenes Projekt derart zu Boden jammern? Wenn ihr Armen derart unter dem Lärm leidet, habe ich ein paar gute Lösungen: Verbannt alle Firmen aus der Stadt, dann gibt's keine Steuereinnahmen mehr, aber das stört euch ja nicht – so fallen die Pendler und die in die Stadt fahrenden Autos weg. Die Hälfte der Bewohner würde ich auch aussiedeln – allen voran die Grünen –, möglichst aufs Land. Die Masseneinwanderung zu beschränken wäre auch ein Weg, der zu einem Baustopp führen würde. Dann würde ich noch die Trams und Busse abschaffen, denn die machen am meisten Lärm auf der Strasse. Dann habt ihr Ruhe. Aber Zürich ist eine Stadt und keine dörfliche Idylle aus dem 18. Jahrhundert. Was soll das Gejammer? Ginge es nach euren Plänen, würde Zürich von einer Weltstadt zu einem jämmerlichen Provinzstädtchen verkommen. Das ist euer Ziel.*

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

**STR Richard Wolff:** *Ich bin nicht sicher, ob alle noch wissen, worum es geht und was die Vor- und Nachteile der verschiedenen Projektvorschläge sind. Der Hauptunterschied ist, dass das vorliegende Projekt eines ist, das jetzt gebaut werden kann mit all den Vorteilen. Die Alternative, die uns lauthals und in den schönsten Farben vorgeschlagen wird, ist eine Alternative, von der wir nicht wissen, wann sie kommen wird. Man setzt darauf, dass vielleicht und vom Hörensagen her im Norden einzelne oder mehrere Gebäude vielleicht irgendwann einmal abgerissen werden, und dann könnte man ein schönes Projekt*

*machen. Das kommt vielleicht nie. Das ist der Hauptunterschied der diskutierten Varianten. Das Projekt hat eine sehr lange Geschichte, die länger ist als eine Legislatur. Vielleicht erklärt das, warum die von mir propagierte Planungsphilosophie nicht in allen Aspekten umgesetzt wird. Es ist aber ein Projekt, das auch gemäss meiner Philosophie sinnvoll ist. Es hat breitere Trottoirs. Es hat Velowege, die vorher nicht bestanden. Es hat eine behindertengerechte Tramhaltestelle, die vorher nicht bestand. Viele Aspekte sind erfüllt. Es ist tatsächlich so, dass nicht alle Ansprüche vollumfänglich umgesetzt werden können. Der Strassenraum ist beschränkt und für diesen wollen wir heute und jetzt Verbesserungen – und das ist in diesem anspruchsvollen Umfeld mit diesem Projekt sehr gut gelungen. Das Projekt bringt für alle Anspruchsgruppen wesentliche Vorteile. Wir wollen jetzt Lösungen und nicht eine Spekulation auf irgendwelche Lösungen am Sankt Nimmerleinstag. Die Verbesserungen, die das Projekt jetzt bringt, sind: die beidseitigen Velostreifen; die besseren Platzverhältnisse für die Zufussgehenden; eine bessere Erschliessung des PJZ mit dem öffentlichen, dem Fuss- und dem Veloverkehr; eine behindertengerechte Haltestelle Güterbahnhof/PJZ; die Anbindung der Veloroute aus der Erismanstrasse an die Hohlstrasse und an die zukünftige Gleisquerung hinüber in den Kreis 5 – die neue Brücke über den Geleisen; eine sinnvolle Nutzung des städtischen Grundstücks auf der Ecke Hohlstrasse/Seebahnstrasse, das jetzt nicht nutzbar ist, weil es zu klein ist, um etwas Eigenständiges zu bauen. Das würde in Verbindung mit dem Neubau der BG Hohlraum einen guten Neubau ermöglichen. Wer die BG Hohlraum im Stich lässt, das sind Sie. Die BG Hohlraum hat Jahre in dieses Projekt investiert und sich überlegt, wie sie dort neu bauen können, hat mit der Stadt verhandelt und eingewilligt, dass wir einen Streifen ihres Lands abkaufen und sie dafür neu bauen können. Es ist eine infame Verdrehung der Tatsachen, wenn ich mir anhören muss, wir liessen die BG Hohlraum im Stich. Im Gegenteil: Wir haben alles unternommen, damit die BG Hohlraum zu einer besseren Zukunft für ihr Haus kommt, das jetzt dem Lärm exponiert ist. In Zukunft kann ganz anders und grösser gebaut werden als mit dieser nicht nutzbaren Landparzelle, so wie es jetzt liegt. Ich will es nochmal unterstreichen: Diese Verbesserungen sind nur mit diesem Projekt möglich. Wer andere Forderungen umsetzen will, muss das Projekt neu starten. Bei einer Rückweisung des Projekts gibt es nicht mehr als eine Notreparatur und keine weiteren Vorteile. Die Idee, die ganze Strasse nach Norden zu verschieben, klingt gut. Aber um das realisieren zu können, sind Sie darauf angewiesen, dass zuerst im Norden Häuser verschwinden. Das sind intakte Bürobauten, auf die keine konkreten Projekte bestehen. Das ist eine Hoffnung. Sie hoffen, dass sich dort irgendwann etwas verändert und man dann mit einem neuen Projekt kommen kann. Das sind nicht eines, sondern drei oder vier Häuser, die weichen müssten, bevor etwas Neues gemacht werden kann. Wenn Sie so Stadtplanung betreiben möchten, können Sie eigentlich gar nichts unternehmen, denn was in 20 oder 30 Jahren geschieht, können Sie nicht wissen. Sie können nicht immer darauf warten, dass sich vielleicht etwas so ändert, dass noch etwas Besseres möglich wird. Wir haben keine Anzeichen, dass sich die Situation in 10 oder 20 Jahren so ändert, dass möglich wird, was Sie vorschlagen. Wir können diese Vorteile nur jetzt haben, wenn wir das jetzt vorgeschlagene Projekt weiterverfolgen. Falls Sie das Projekt dennoch zurückweisen möchten, ziehe ich die nachfolgende Weisung mit der Baulinienverschiebung zurück, denn für diese Weisung gäbe es keine Grundlage mehr. Es gibt keinen Anlass, die Baulinien zu verschieben, wenn man die Strasse nicht so baut. Ohne Anlass kann man die Baulinien nicht verschieben. Dann gibt es keinen*

11 / 12

*Neubau auf der Südseite, keine Landentschädigung, es geschieht einfach nichts und bleibt so, wie es ist bis zu dem Tag, an dem sich die Dinge so erfüllen, wie Sie es sich wünschen.*

#### Rückweisungsantrag

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Da auf der nördlichen Strassenseite eine Neuplanung absehbar ist, die es ermöglichen wird, den gesamten Raum innerhalb der Verkehrsbaulinie zu nutzen, wird das Strassenprojekt Hohlstrasse mit folgenden Aufträgen an den Stadtrat zurückgewiesen:

- Der Strassenraum an der Hohlstrasse ist mit zwei ähnlich breiten Seitenbereichen, mit grosszügigen Flächen für FussgängerInnen, 1,80 m breiten und sicheren Velostreifen und zwei Baumalleen mit Grünstreifen auf beiden Seiten zu gestalten.
- Um dem Standort gerecht zu werden, ist ein maximal hitzeminderndes Projekt zu planen.
- Die Tram-/Bushaltestellen sind so zu platzieren, dass sie behindertengerecht und mit hohen Haltekanten auf der ganzen Länge und breiteren Inseln realisierbar sind.
- Dabei ist die Planung grundsätzlich auf die gesamte Breite der Verkehrsbaulinie auszurichten, soll aber so etappierbar sein, dass Teile auch schon realisierbar sind, wenn einzelne Areale noch nicht neu bebaut werden.
- Im Rahmen der Projektüberarbeitung ist insbesondere im Osten des Strassenprojekts bei der Tramhaltestelle eine einspurige Linienführung für den MIV stadtauswärts vertieft zu untersuchen.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 66 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

Da auf der nördlichen Strassenseite eine Neuplanung absehbar ist, die es ermöglichen wird, den gesamten Raum innerhalb der Verkehrsbaulinie zu nutzen, wird das Strassenprojekt Hohlstrasse mit folgenden Aufträgen an den Stadtrat zurückgewiesen:



12 / 12

- Der Strassenraum an der Hohlstrasse ist mit zwei ähnlich breiten Seitenbereichen, mit grosszügigen Flächen für FussgängerInnen, 1,80 m breiten und sicheren Velostreifen und zwei Baumalleen mit Grünstreifen auf beiden Seiten zu gestalten.
- Um dem Standort gerecht zu werden, ist ein maximal hitzeminderndes Projekt zu planen.
- Die Tram-/Bushaltestellen sind so zu platzieren, dass sie behindertengerecht und mit hohen Haltekanten auf der ganzen Länge und breiteren Inseln realisierbar sind.
- Dabei ist die Planung grundsätzlich auf die gesamte Breite der Verkehrsbaulinie auszurichten, soll aber so etappierbar sein, dass Teile auch schon realisierbar sind, wenn einzelne Areale noch nicht neu bebaut werden.
- Im Rahmen der Projektüberarbeitung ist insbesondere im Osten des Strassenprojekts bei der Tramhaltestelle eine einspurige Linienführung für den MIV stadtauswärts vertieft zu untersuchen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat