



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 150. Ratssitzung vom 20. August 2025

4917. 2025/107

**Weisung vom 19.03.2025:**

**Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Wasserwerkstrasse, Aufwertungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben**

Antrag des Stadtrats

Für die Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Wasserwerkstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 747 000.– bewilligt (Preisstand: 1. Oktober 2024 Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Markus Knauss (Grüne):** Bei der Wasserwerkstrasse im Abschnitt vom Röhrenweg bis zur Dammstrasse geht es um ein etwa 650 Meter langes Strassenstück. Es ist für den Autoverkehr überkommunal klassiert und hat einen durchschnittlichen täglichen Wochenverkehr von rund 7000 Autofahrten. Bei der Sanierung der Strasse wird der heutige Zustand stark verändert. Es gibt diverse Leitungsbauten, auch der Oberbau wird komplett erneuert. Weil dieser vollständig ersetzt wird, handelt es sich um eine wesentliche Änderung, was eine Lärmsanierung nötig macht. Das heute bestehende Tempo 30 reicht nicht aus, um die Lärmgrenzwerte überall bei den umliegenden Liegenschaften einzuhalten. Deshalb muss ein lärmarmere Belag eingebaut werden. Und weil auch das noch nicht genügt, sind Lärmschutzfenster vorgesehen. Vom Erscheinungsbild her wird sich die Strasse deutlich verändern. Es wird eine 5 Meter breite Kernfahrbahn geben mit Velostreifen auf beiden Seiten. Danach folgen Baumreihen und schliesslich das Trottoir. Für den Veloverkehr hat die Wasserwerkstrasse eine grosse Bedeutung. Sie ist im regionalen Richtplan als regionale Veloroute verzeichnet. Weil dieser Richtplan vom Regierungsrat festgesetzt wird, verpflichtet er die Stadt Zürich, eine durchgehende und sichere Veloroute zu realisieren. Die Velostreifen im Projekt sind allerdings nur 1,5 Meter breit, weil die Planung vor Inkrafttreten der aktuellen Velostandards begonnen wurde. Im Projekt wird das Alleenkonzzept der Stadt Zürich umgesetzt: Auf der Nordseite der Wasserwerkstrasse werden 50 neue Bäume gepflanzt. Durch diese Umgestaltung des Strassenraums fallen 29 der 55 bestehenden Parkplätze der Blauen Zone weg. 26 Parkplätze verbleiben. Wie erwähnt, hatte dieses Projekt eine lange Planungszeit. Die heutigen Standards der blau-grünen Infrastruktur konnten darum nicht vollständig integriert wer-



den. Es ist dem Tiefbauamt aber gelungen, diese Grundsätze im Verlauf der Projektentwicklung doch noch teilweise zu berücksichtigen. So wird das nördliche Trottoir mehrheitlich über Baumgruben, entsiegelte Parkplätze und Grünstreifen entwässert. Von den insgesamt etwa 10 000 Quadratmetern Projektfläche werden 1800 Quadratmeter unversegelt gestaltet: Gehwege, Grünflächen, entsiegelte Abstellplätze für Autos und Velos sowie die Fläche vor dem Bahnhof Letten. Der Löwenanteil der Kosten entfällt wie bei fast allen Strassenprojekten auf die gebundenen Ausgaben: Fahrbahnoberbau, Verlegung einer Schutzinsel, Werkleitungsbauten, Ersatz von Kandelabern, lärmarmen Belag und Lärmschutzfenster. Diese gebundenen Ausgaben in der Höhe von 14,658 Millionen Franken liegen nicht in der Kompetenz des Gemeinderats. Der Rat beschliesst heute einen Objektkredit in der Höhe von 3,747 Millionen Franken. Dieser umfasst das Pflanzen von 50 Bäumen, Anpassungen im Strassenraum, breitere Trottoirs, Landerwerbskosten, weitere Schutzinseln, die Velostreifen, zusätzliche Kandelaber sowie Veloabstellplätze. Das Projekt wurde mittlerweile vom Stadtrat rechtskräftig festgesetzt. Die Bewilligung der kantonalen Baudirektion für den Gewässerraum sowie die eisenbahnrechtliche Projektbewilligung liegen vor. Auch Begehren des Amtes für Mobilität des Kantons wurden so weit wie möglich berücksichtigt. Die Kommissionsmehrheit genehmigt die einmaligen Ausgaben von 3,747 Millionen Franken, da das Projekt im Wesentlichen den Anforderungen entspricht, die wir an moderne Strassenbauprojekte stellen, insbesondere im Hinblick auf die planerischen Grundsätze, die wir uns in zahlreichen Erlassen selbst gesetzt haben. Aus grüner Sicht gilt positiv hervorzuheben, dass das Tiefbauamt in der Schlussphase der Planung wesentliche Verbesserungen im Sinn der blau-grünen Infrastruktur eingebracht hat. Ja, die Velostreifen sind schmal. Aber in Kombination mit der Kernfahrbahn und Tempo 30 halten wir diese Lösung für vertretbar. Man sollte dieses Projekt rasch realisieren, statt es wegen einer Neuprojektierung zu verzögern, was mit unnötigem Zeitverlust und unsicherem Ausgang verbunden wäre. Wir stehen überzeugt hinter dem Projekt und beantragen, dem Objektkredit zuzustimmen.

Kommissionsminderheit:

**Stephan Iten (SVP):** Aus Sicht der SVP gibt es an und für sich nichts einzuwenden. Die Strasse muss gemacht werden, die Leitungen müssen saniert werden. Das Problem sind die unnötigen Parkplatzstreichungen. Es handelt sich um sehr stark frequentierte Parkplätze, von denen 29 verschwinden sollen. Auf dem privaten Gelände fehlt der Platz für Ersatz. In der Kommission wurde als Grund gehandelt, die Badi Letten habe zu wenige Veloabstellplätze. Dabei hat diese nur bei Schönwetter offen. Parkplätze braucht es hingegen immer. Nicht einmal eine temporäre Umnutzung wollte man sich überlegen. Nun werden diese Veloabstellplätze im Winter leer stehen, zum Leiden der Anwohner. Sogar entsiegelte Plätze wären als Kompromiss möglich gewesen. Doch weil es sich um ein rein ideologisches Projekt gegen das Auto handelt, wurde das nicht berücksichtigt. Das können wir nicht akzeptieren.



Weitere Wortmeldungen:

**Andreas Egli (FDP):** Von allen Baustellen, die STR Simone Brander plant, ist das vorliegende Projekt nicht das allerschlechteste. Es sind immerhin lärmarme Beläge vorgesehen. Das fordert die FDP schon lange. Gelegenheiten dafür gab es genug. Es verschwinden Parkplätze, das stimmt. Aber immerhin bleiben diesmal auch ein paar. Was man sich tatsächlich fragen kann, ist, ob es diese zusätzlichen Bäume wirklich braucht. Links und rechts der Strasse stehen bereits viele Bäume auf privatem Grund. Die Argumentation für die neuen Bäume war: Im Sommer sei nicht das ganze bergseitige Trottoir im Schatten. Auf dem Trottoir hält sich aber niemand länger auf, es dient dem Durchgehen. Und auch dafür nutzen es nicht viele Menschen. Die Notwendigkeit einer Trottoirverbreiterung, kombiniert mit Zwang und Ideologie, um Parkplätze abzubauen, kann man sehen, wie man will. Wir erkennen darin keine echte Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Insgesamt lehnen wir das Projekt ab, auch wenn wir lärmarme Beläge begrüßen. Man hätte sich überlegen können, die Velospuren im Gegenverkehr zu planen. So hätte man sie breiter machen können. Der Platz wäre da gewesen. Dann müssten wir uns bei der nächsten Gelegenheit nicht wieder anhören, dass die Velospuren nicht breit genug seien. Die Kernfahrbahn ist bereits schmal und diese Strecke ist die Schnellverbindung für Blaulichtorganisationen. Wir verringern mit diesem Projekt ihre Durchfahrts-geschwindigkeit weiter. Auch das ist für mich ein klares Argument gegen dieses Projekt.

**Sandra Gallizzi (EVP):** Wir haben es gehört: Die Strasse im vorliegenden Abschnitt der Wasserwerkstrasse ist schadhaft und muss ersetzt werden. Zudem sollen lärmarme Beläge und Lärmschutzfenster eingebaut werden. Es sollen gleichzeitig Aufwertungs- und Hitzeminderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Es werden zum Beispiel 50 zusätzliche Bäume gepflanzt, mit offenen Baumgruben, es gibt Grünstreifen, Velostreifen in beiden Fahrrichtungen und 48 zusätzliche Veloabstellplätze. Das ist alles schön und gut, wir sind nicht grundsätzlich gegen solche Massnahmen. Im Gegenzug werden leider wieder Parkplätze abgebaut, insgesamt 29 Stück. Diese braucht es aber. Wir sind der Ansicht, dass alle Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich Platz haben müssen. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) braucht genauso Platz wie die Velofahrenden oder die Fussgängerinnen und Fussgänger. Das eine soll nicht gegen das andere ausgespielt werden. Auch hitzemindernde Massnahmen sollen Platz haben, aber nicht auf Kosten der Parkplätze. Beides ist möglich. Eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung könnte noch gefunden werden. Die Fraktion Die Mitte/EVP lehnt diese Weisung ab.

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

**STR Simone Brander:** Die Wasserwerkstrasse ist auf ihre Art ein gutes Beispiel für unseren Kampf gegen den Strassenlärm. Es handelt sich um eine überkommunal klassierte Strasse, die auch von der Mobilitätsinitiative betroffen wäre. Vor allem aber ist es eine Strasse, an der viele Menschen wohnen. Dort gilt schon länger Tempo 30, aber es hat sich gezeigt, dass das allein nicht reicht. Die Lärmgrenzwerte werden an diversen



4 / 4

*Stellen immer noch überschritten. Darum wollen wir im Rahmen dieses Strassenbauprojekts lärmarme Beläge einsetzen. Es braucht häufig beide Massnahmen, um das Ziel zu erreichen. Im Fall der Wasserwerkstrasse kommt ein drittes Element dazu: Auch mit Tempo 30 und lärmarmen Belägen wird das Ziel nicht überall erreicht. Deshalb müssen an einigen Gebäuden zusätzlich noch Lärmschutzfenster eingebaut werden. Das ist aber nur ein Teil des Projekts. Ein weiterer Bestandteil ist die Umsetzung der regionalen Veloroute. Die Wasserwerkstrasse wird ausserdem zu einer Baumallee umgestaltet. Unter der Oberfläche wird ein ausgebauter Kanal realisiert. Der Entlastungskanal Flussbad wird aufgehoben und es entsteht eine neue Transport- und Verteilung der Wasserversorgung. Ein vielschichtiges Strassenbauprojekt, das viele Bedürfnisse erfüllt.*

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 69 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Aufwertungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Wasserwerkstrasse werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 3 747 000.– bewilligt (Preisstand: 1. Oktober 2024 Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 27. August 2025 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 27. Oktober 2025)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat