



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 112. Ratssitzung vom 23. Oktober 2024

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2024/210 und 2024/478

3849. 2024/210

Weisung vom 15.05.2024:

Tiefbauamt, Zugang Nord, unterirdische Verbindung für Zufussgehende vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz, Zusatzkredit zum Projektierungskredit; Vorinvestition für Vorausmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

Antrag des Stadtrats

Für das Projekt Zugang Nord werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 860 000.– gemäss STRB Nr. 3339/2023 um insgesamt Fr. 9 450 000.– auf Fr. 11 310 000.– (Preisstand: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) wie folgt erhöht:

- a. für zusätzliche Projektierungsarbeiten um Fr. 3 000 000.–
- b. für die Vorinvestition für die Realisierung von Vorausmassnahmen um Fr. 6 450 000.–

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2024/210 und 2024/478

Referat zur Vorstellung der Weisung:

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Die Weisung betrifft den Zugang Stadelhofen Nord. Wenn man vor der Einführung der S-Bahn mit dem Zug von Zürich nach Rapperswil wollte, fuhr man erst in vier Minuten vom Hauptbahnhof über das Lettenviadukt zum Bahnhof Letten, nach längerer Wartezeit weiter drei Minuten durch den 2,1 Kilometer langen Lettentunnel zum Bahnhof Stadelhofen und nach erneuter Wartezeit Richtung Tiefenbrunnen und seeaufwärts nach Rapperswil. Mit der Eröffnung der S-Bahn im Jahr 1990 hat sich der Bahnverkehr verändert. Aus dem beschaulichen Bahnhof Stadelhofen wurde ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Heute verkehren dort rund 700 Züge und über 80 000 Pendler und Pendlerinnen steigen ein und aus. Damit ist der Bahnhof Stadelhofen nach dem Hauptbahnhof Zürich und dem Bahnhof Oerlikon der drittmeist frequentierte Bahnhof in Zürich und der neuntmeist frequentierte Bahnhof der Schweiz. Diese Entwicklung wird weitergehen. Die SBB werden bis ins Jahr 2037 das vierte Gleis in Betrieb nehmen und damit die Kapazität um 50 Prozent steigern. Die Stadt geht heute davon aus, dass die Personenströme in den nächsten 20 Jahren um ungefähr 35 Prozent zunehmen werden. Die örtlichen Gegebenheiten haben sich jedoch seit dem Bau



des Bahnhofs nicht verändert. Hauptsächlich aus topografischen Gründen ist der Bahnhof heute nur von Süden her geöffnet. Wer nach Norden – zum Kunst- oder Schauspielhaus, weiter ins Hochschulgebiet oder nach Hottingen – möchte, geht zum Bellevue und steigt dort ins Tram. Nur die Ortskundigen kennen den Schleichweg über den Olgaweg und Caroline-Farner-Weg. Und nur die Sportlichen nutzen die Abkürzung mit 70 Treppeinstufen. Mit der Entwicklung des Hochschulgebiets und dem Ausbau des Gesundheitsclusters Lengg wird der Reiseverkehr nach Norden zunehmen. Die Stadt überlegt deshalb, wie der Personenverkehr direkt vom Stadelhofen bequem zum Heimplatz geleitet werden soll, wo man zu Fuss, mit Bus oder Tram weiterreisen kann. So können Stadelhoferplatz und Bellevue entlastet werden und für Pendler und Pendlerinnen geht es schneller. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene ober- und unterirdische Varianten geprüft. In einer Gegenüberstellung der Reisezeit, des Potenzials zur Entlastung des Bellevues, der Anzahl Häuser, die rückgebaut werden müssten, und der groben Kosten schnitt die lange unterirdische Verbindung vom Bahnhof Stadelhofen direkt zum Heimplatz am besten ab. Dabei handelt es sich leider um die teuerste Variante. Eine grobe Schätzung der Planungs- und Baukosten beträgt 120 Millionen Franken. Heute müssen wir jedoch nicht über die verschiedenen Varianten befinden, sondern über Vorinvestitionen für Vorausmassnahmen, um den Variantenentscheid später möglich zu machen. Eine unterirdische Passage würde von der nordwestlichen Stirnseite der Ladenpassage auf der Seite der Rämistrasse unter dem alten Lettentunnel und über dem geplanten zweiten Hirschengrabentunnel hindurchführen. Aus Sicherheitsgründen muss der Baugrund im Bereich der Unterquerung des Lettentunnels und der Überquerung des zweiten Hirschengrabentunnels verstärkt werden. Dies wird mit dem sogenannten Jetting-Verfahren gemacht, bei dem eine Zementsuspension als stabilisierendes Material mit hohem Druck in den Untergrund gepresst wird. Die Baugrundsicherung vom Zugang Nord muss mit den Baugrundsicherungsarbeiten der SBB terminlich eng koordiniert werden. Aus logistischen Gründen ist es nicht möglich, die Arbeiten der SBB und der Stadt auf zwei Bauunternehmen aufzuteilen. Deshalb sollen die Arbeiten der Stadt in das Submissionsverfahren der SBB integriert werden. Die Ausschreibung soll im März 2025 durchgeführt werden. Die Bauarbeiten würden laut Bauprogramm der SBB im Jahr 2029 starten. Die Kosten der Baugrundsicherung für den Zugang Nord belaufen sich auf 6,45 Millionen Franken. Damit das Projekt konkretisiert und der Stadtzürcher Stimmbevölkerung voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte ein Planungskredit über 22 Millionen Franken vorlegt werden kann, werden weitere 3 Millionen Franken für Projektierungsarbeiten beantragt. Damit würden sich die einmaligen Ausgaben von heute 1,86 Millionen Franken um 9,45 Millionen Franken auf 11,31 Millionen Franken erhöhen. Wir stehen vor dem Problem, dass heute über Vorinvestitionen von 9,45 Millionen Franken entschieden werden muss, obwohl nicht klar ist, ob die unterirdische Passage jemals realisiert wird. Positiv ist, dass das Projekt zwei Reissleinen in Form von Volksabstimmungen beinhaltet. Die erste wird die erwähnte Volksabstimmung über den Planungskredit sein. Sollte die Stimmbevölkerung diesen ablehnen, wären zu diesem Zeitpunkt erst 250 000 Franken der Planungsarbeiten für die Baugrundsicherung ausgegeben. Die zweite Reissleine stellt die Volksabstimmung über das eigentliche Projekt



dar – voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2031. Zu diesem Zeitpunkt ist die Baugrundsicherung beim Lettentunnel bereits abgeschlossen, die beim Hirschengraben-tunnel in der Anfangsphase. Bei Ablehnung des Projekts wären dann sämtliche Baukosten bis auf 2 Millionen Franken ausgegeben. Mit einer Zustimmung zur Weisung heute versenken wir also nicht einfach 9,45 Millionen Franken. Es folgen noch zwei Möglichkeiten, über das Projekt in einem ausgereifteren Zustand zu entscheiden.

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag / Schlussabstimmung:

Severin Meier (SP): Zu Beginn der Beratung in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) existierte noch keine Mehrheit für die Vorlage. Die meisten standen dem Projekt kritisch gegenüber. Wir haben uns gefragt, ob ein solcher Tunnel notwendig und die grauen Emissionen sowie die Kosten vertretbar sind. Die Verwaltung beantwortete unsere kritischen Fragen sehr gut, weshalb ich hier nun eine Mehrheit vertreten kann, die der Weisung mit einem Änderungsantrag zustimmt. Überzeugt hat uns vor allem, dass nach dem Bau des vierten Gleises ein bedeutend höheres Personenaufkommen erwartet wird: 50 Prozent mehr Leute werden den Bahnhof Stadelhofen und den Öffentlichen Verkehr (ÖV) rund um das Bellevue belasten. Der Ausbau des ÖV zwischen Bellevue und Hochschulgebiet stellt sich als sehr schwierig heraus. Wir sind in der Kommission dennoch der Meinung, dass weitere Abklärungen nötig sind, ob nicht doch eine Route über den Olgaweg und Caroline-Farner-Weg gebaut werden kann. Dieser ist zurzeit verwinkelt und führt über einige Treppen. Dennoch möchte sich die Mehrheit die Projektierung dieser Variante – allenfalls als Ergänzung – präsentieren lassen. Die Kommissionsmehrheit beantragt die Erhöhung des Kredits um 300 000 Franken für dieses Projektierungsvorhaben und die Zustimmung zur abgeänderten Weisung.

Kommisionsminderheit Änderungsantrag / Schlussabstimmung:

Derek Richter (SVP): Die Kommissionsminderheit besteht aus der GLP und der SVP. Wie wir gehört haben, geht es um eine Fussgängerverbindung vom Stadelhofen ins Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ). Positiv ist, dass diese nicht für Velofahrer vorgesehen ist. Es handelt sich beim Projekt jedoch um eine halbe Lösung mit Vorsatz. Die SBB wollen ab dem Jahr 2028 mit dem Ausbau auf ein viertes Gleis beginnen. Dies kostet 1 Milliarde Franken. Die SBB rechnen mit 50 Prozent mehr Personenaufkommen – von heute 80 000 auf künftig 120 000 Menschen pro Tag. Der Ausbauschnitt (AS 2035) der SBB kostet insgesamt 13 Milliarden Franken. Geplantes Bauende ist im Jahr 2037. Weshalb die Stadt Zürich für die Fussgänger eine Tunnellösung plant, ist der Minderheit nicht verständlich. Wir sehen am Wipkinger-, am Escher-Wyss- und am Schaffhauserplatz: Überall werden Tunnel zugeschüttet. Am Stadelhofen soll diese Lösung nun funktionieren. Wie Sven Sobernheim (GLP) damals sagte, gehört der Fussgänger auf Level-null. Der Ausgang des Tunnels ist beim Heimplatz geplant. Dieser befindet sich jedoch bestenfalls in der Mitte der Strecke zum HGZZ. Es handelt sich also um eine halbe Lösung. Störend finden wir zudem, dass für den Ausgang des Tunnels teilweise private Immobilien ins Auge gefasst wurden. Unser Vorschlag lautet deshalb, den Tunnel unter



dem Heimplatz hindurch zum Erweiterungsbau des Kunstmuseums zu führen. Der Hauptgrund der Ablehnung durch die SVP liegt in den nicht genau bekannten Kosten. Bei schwierigem Untergrund können unvorhergesehene Vorfälle und damit Kosten auftauchen. Der Bahnhof Stadelhofen ist auch ein Manifest der Masseneinwanderung. Die links-grüne Seite heisst die 13 Milliarden Franken, die die SBB investieren will, unverständlicherweise gut, lehnt die 5 Milliarden Franken für den Nationalstrassenausbau aber ab. Störend finden wir weiter den fehlenden Wettbewerb durch die gemeinsame Submission. Die Stadt Zürich begibt sich damit in eine direkte Abhängigkeit der Zulieferer der SBB. Diese Firmen werden Fantasiepreise aufrufen. Eine Minderheit beantragt die Ablehnung der Weisung – der Krediterhöhung wie auch später des Projekts.

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Dr. Roland Hohmann (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3818/2024): Die Stadt beschloss am 15. Mai 2022 mit grosser Mehrheit das Netto-Null-Ziel bis 2040. In weiteren Abstimmungen wurde dieser Entscheid bestätigt. Beim allfälligen Bau der unterirdischen Variante Zugang Nord zwischen Stadelhofen und Heimplatz würde eine grosse Menge an Treibhausgasen emittiert. Mit unserem Postulat regen Markus Knauss (Grüne) und ich die Prüfung an, wie ein solcher Bau mit Netto-Null kompatibel gestaltet werden kann. Konkret soll die Vermeidung von Emissionen durch Baumaschinen geprüft werden, sei es durch einen elektrischen Antrieb oder durch die Verwendung erneuerbarer Treibstoffe. Eine weitere Prüfung soll zeigen, wie Emissionen der Baumaterialien minimiert werden können, beispielsweise durch die Minimierung der verwendeten Betonmenge – natürlich unter Wahrung der Sicherheit – und durch die Verwendung von Recyclingbeton, Stichwort CO₂-Mineralisierung. Natürlich werden beim Bau auch unvermeidbare Emissionen entstehen: Es soll aufgezeigt werden, wie diese ausgeglichen werden können. Hierzu verweise ich auf die Motion GR Nr. 2022/215. Wir sind überzeugt, dass die Stadt Zürich mit dem Standort der ETH sowie der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) in der Nähe und weiteren innovativen Wirtschaftsunternehmen eine gute Voraussetzung bietet, um diese Pionierleistung zu erbringen und einen wegweisenden Beitrag zu Netto-Null leisten kann.

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Das Netto-Null-Ziel wurde zu unserem Bedauern vom Souverän verabschiedet. In diesem konkreten Fall wäre es sogar durchaus unterstützungswürdig. Im Postulat fordert ihr aber leider bloss einen Bericht. Von einem solchen halten wir nicht viel, denn damit wird kein Milligramm CO₂ weniger produziert. Im Postulat steht «sämtliche vermeidbaren Emissionen vermieden werden können»: Das klingt wunderbar, mit Elektromaschinen werdet ihr aber nicht weit kommen. Bloss ein Weg würde dazu führen, den Tunnel ohne CO₂-Emissionen umzusetzen: Indem man ihn nicht baut. Kein Ablasshandel mit CO₂-Zertifikaten und kein Denkmal für die Stadträtin wäre nötig. Es liegt in der Natur der Baustelle, dass dort, wo gehobelt wird, auch Späne herunterfallen.



Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): Den 6,45 Millionen Franken für die baulichen Vormassnahmen stimmen wir mit gutem Gewissen zu. Falls der Zugang dereinst gebaut wird – sei es in einer kurzen Version bis zur Hohen Promenade oder in einer langen Version bis zum Heimplatz oder noch weiter – werden sich diese Investitionen auszahlen. Beim Bahnhof Stadelhofen sieht man, wie sich solche Vorinvestitionen auszahlen: Der Bau des vierten Gleises wäre deutlich günstiger, hätte man beim Bau der ersten drei Vorausmassnahmen dafür geleistet. Die Zustimmung zu den zusätzlichen Projektierungsleistungen geben wir auch. Allerdings fand ich die Antworten der Verwaltung in der Kommission nicht vollständig überzeugend und komplett. In diesem Sinn bitte ich STR Simone Brander, die Zustimmung heute nicht als Zustimmung zur Projektierung des Tunnels zu verstehen, sondern zur Schaffung tragfähiger Entscheidungsgrundlagen. So können wir nächstes Jahr hoffentlich mit mehr Klarheit über den Projektierungskredit beraten. Die Klärung des Abschnitts 4 der Weisung, in dem es um die Komplexität des Baus und die Klärung der Baukosten geht, wird dafür nicht ausreichen. Es braucht dringend zusätzliche Untersuchungen zur erwarteten Routenwahl der Zu Fuss Gehenden bei den verschiedenen Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof Stadelhofen. Die erhaltenen Wegzeitberechnungen sind ungenügend; auch die Attraktivität der Verbindungen muss in die Modellierung einfließen. Unerlässlich sind zusätzliche Prüfungen von weitgehend oberirdisch geführten Zugängen. Dem diesbezüglichen Dispoänderungsantrag stimmen wir zu und dem Kredit der Weisung nur mit ebendiesem. Dem Prüfauftrag für die Gesamtumweltbilanz der verschiedenen Varianten stimmen wir ebenso zu. Der daraus resultierende Bericht wird eine Entscheidungsgrundlage für den Projektierungskredit sein. Die CO₂-Mineralisierung im Beton sehe ich allerdings nicht als für die CO₂-Bilanz anrechenbar an, weil sie unabhängig vom Baustoff Beton stattfinden kann. In einem Jahr werden wir wieder über den Tunnel sprechen – hoffentlich mit klarer Entscheidungsgrundlage. Andernfalls werde ich weitere Prüfungen verlangen und ohne diese zur Ablehnung raten.

Carla Reinhard (GLP): Derek Richter (SVP) muss ich enttäuschen, denn wir sprechen uns für den Tunnel aus. Nur den Änderungsantrag werden wir ablehnen. Manchmal braucht es mutige Infrastrukturinvestitionen, die weit in die Zukunft blicken. Bei der unterirdischen Verbindung am Stadelhofen handelt es sich um ein solches Projekt. Schlussendlich ist es eine sinnvolle Investition für die nächste Generation. Die Prognose macht klar, dass die heutige Situation nicht weiter bestehen kann. Mit dem vierten Gleis wird die Kapazität des Bahnhofs um 50 Prozent erhöht. Das HGZZ wird ebenfalls mehr Menschen anziehen – vor allem Personen, die den Bahnhof dort verlassen möchten, wo sich derzeit eine grosse Wand befindet. Der Mehrverkehr durch das HGZZ wird auf zusätzliche 13 Prozent in den Morgenspitzen geschätzt. Schon heute platzt der Bahnhof Stadelhofen aus allen Nähten. Eine gute Planung ist deshalb essenziell. Die Vorinvestitionen für den Tunnel und die Projektierungskosten sind deshalb sinnvoll. Wenn wir diesen Schritt nicht jetzt in Koordination mit der SBB vollziehen, ist die Idee für immer ge-



storben. Das Variantenstudium hat gezeigt, dass diese Lösung über das grösste Entlastungspotenzial verfügt. Eine unterirdische Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger erlaubt die direkteste, schnellste und klarste Verbindung an den Heimplatz. Michael Schmid (AL) muss ich widersprechen: Die Wegdauer hängt durchaus mit der Attraktivität zusammen. Obwohl wir den Tunnel befürworten, ist nicht jeder Tunnel gleich gut. Die Projektierung des Zugangs Nord wird entscheidend dafür sein, ob die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und auch die GLP dem Projekt zustimmen werden. In der Kommissionsberatung gaben wir der Verwaltung mit, dass durch die grossen Ströme auf keinen Fall gefährliche Stausituationen und Angsträume entstehen dürfen. Unsere linken Ratskolleginnen und -kollegen sind von der unterirdischen Lösung weniger überzeugt als wir. Der Antrag zur Erhöhung der Projektierungsausgaben für die Ausarbeitung einer oberirdischen Verbindung ergibt aus unserer Sicht keinen Sinn, auch wenn sich die Kosten dafür in Grenzen halten. Wir lehnen den Antrag ab, weil das Variantenstudium bereits das höchste Potenzial der unterirdischen Lösung aufgezeigt hat. Bei der oberirdischen Lösung wären Hausabbrüche nötig, obwohl die Auslastung wohl nur gering bis mittelhoch wäre. Die Wegdauer wäre zudem höher, was die Nutzung weniger attraktiv macht. Das Begleitpostulat lehnen wir ab. Es ist auch unser Anliegen, die CO₂-Bilanz im Einklang mit dem Netto-Null-Ziel zu halten – ein emissionsfreier Bau ist allerdings nicht realistisch. Wir sind weiter keine Fans von Berichten, was zu unserer Ablehnung beiträgt.

Andreas Egli (FDP): Für mich handelt es sich um eine Zahnarztvorlage: Sie kostet viel und tut weh. Der Bahnhof Stadelhofen wurde zugepflastert, auch wenn die Velos davor entfernt wurden. Sämtliche Zugänge inklusive Veloschnellroute und Zufahrt zur Velotiefgarage verlegte man auf die Vorderseite. Gleichzeitig verpasste es der Stadtrat bei der Planung des Bahnhofs, die SBB dazu zu bringen, einen Zugang auf der Nordseite zu bauen. Nun bauen die SBB für 1 Milliarde Franken ein viertes Gleis im Rahmen des AS 2035 für insgesamt 13 Milliarden Franken. Die Millionen für den Tunnel würden im Budget der SBB kaum ins Gewicht fallen. Nun fehlt ein Zahn und für den Knochenaufbau muss Geld investiert werden. Mit 6,45 Millionen Franken sollen Injektionen in den Boden bezahlt werden, damit der Grund hält – obwohl man noch nicht weiss, ob man den Zahn schlussendlich ersetzen will. Dieser wird viel kosten, doch einen genauen Vorschlag haben wir nicht. Den 300 000.– Franken zur Prüfung einer oberirdischen Fussgängerführung stimmen wir zu, auch wenn es für uns keine Priorität hat. Aber um die Kosten für den Tunnel in ein Verhältnis zu einer Alternative setzen zu können, braucht es diese. Für die Projektierung wird aktuell mit über 20 Millionen Franken gerechnet, weshalb eine Volksabstimmung folgen wird. Die Kosten, die wir heute bewilligen, sind darin enthalten. Dennoch haben wir auch dann noch nicht viel, das wir vorzeigen könnten. Ich war einer der Ersten, die den Tunnel für eine gute Idee hielten – aber die hohen Kosten müssen berücksichtigt werden. Alfred Escher baute den Bürkliplatz zu seiner Zeit zum Preis des gesamten Jahresbudgets der Stadt Zürich. So visionär darf man sein, deshalb unterstützen wir den Kredit inklusive des Zusatzantrags.



Sandra Gallizzi (EVP): Der Personenstrom wird in den nächsten Jahren massiv zunehmen. Dafür braucht es unbestritten eine Lösung. Vorgeschlagen wird eine unterirdische Lösung direkt zum Heimplatz, um möglichst viele Personen möglichst schnell vom Bahnhof Stadelhofen wegzuleiten. Die Lösung hat jedoch ein sehr grosses und nicht ganz klares Preisschild. Eine Mehrheit der Kommission vertritt die Meinung, dass nochmals eine oberirdische Option geprüft werden soll. Die Fraktion Die Mitte/EVP ist ebenfalls dieser Meinung und unterstützt die Weisung mit dem Änderungsantrag. Die Forderung des Begleitpostulats, den Bau unter Einhaltung des Netto-Null-Ziels zu realisieren, ist aktuell nicht möglich. Die teilweise geforderten Baumaschinen existieren noch nicht. Ein entsprechender Bericht ergibt daher keinen Sinn und wir lehnen das Postulat ab.

Stephan Iten (SVP): Wir stimmen zwar einem überdimensionierten kurzen Tunnel zu, aber dieser soll bitte CO₂-neutral sein – eine absurde Forderung. Ich bin erstaunt, dass noch nicht gefordert wurde, dass auch Velos durch den Tunnel fahren dürfen. Uns sind die Kosten – zwischen 100 und 200 Millionen Franken – zu vage. Aus Erfahrung wissen wir, dass das Projekt um einiges teurer würde. Zwar darf man visionär sein, aber realistisch sollte man bleiben. Ich bin erstaunt, hat sich die Stadt nicht stärker für eine Beteiligung der SBB am Projekt eingesetzt. Es liegt auch im Interesse der SBB, die Verkehrsströme vom Bahnhof wegzuleiten. Beim Bahnhof Wipkingen hat diese Zusammenarbeit wunderbar funktioniert: Die SBB haben sich stark an unseren Wünschen beteiligt. Es ist erstaunlich, dass Synergien nicht genutzt werden: Für das Bauprojekt der SBB werden Maschinen, Spezialisten und Arbeiter bereits vor Ort sein. Hätte die Stadt früher und gemeinsam mit den SBB mit der Planung begonnen, wäre es günstiger. Dass der Tunnel nur bis zum Heimplatz führen soll, macht ihn zu einem halben Projekt und ist unverständlich. Dieses Stück hätte man vermutlich günstiger hinbekommen, wenn man alles auf einmal bauen würde. Die Verkehrsströme werden so bloss verlagert. Wer ins HGZZ möchte, wird nun beim Heimplatz den ÖV überlasten. Die Dispoergänzung hätten wir als Dispoänderung unterstützt, um zu prüfen, wie die Situation ausschliesslich oberirdisch verbessert werden könnte. Den Betrag von 100 bis 200 Millionen Franken einfach so zu sprechen und noch mehr zu fordern, zeugt vom fehlenden Bezug des Gemeinderats zum Geld. Wir sollten für eine oberirdische Lösung sorgen und besser mit den SBB zusammenarbeiten, damit nicht alles auf dem Stadtzürcher Steuerzahler lastet.

Martina Zürcher (FDP): Stephan Iten (SVP) ist hoffentlich bewusst, dass wir über einen Kredit für Projektierungs- und Vorausmassnahmen sprechen und nicht über das fertige Projekt. Auch müssen bei weitem nicht alle bis ins HGZZ hoch. Das Begleitpostulat ist für die FDP ein Papiertiger, der keinen Nutzen bringt. Wir lehnen es deshalb ab.

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Ich finde Gefallen am Zahnarztvergleich von Andreas Egli (FDP), denn mir ging es ähnlich: Das Projekt ist spannend, schmerzt aber auch. Wir Grüne haben bekanntlich Mühe mit grossen ausbetonierten Löchern im Untergrund. Das gilt nicht nur für Strassentunnels, Parkgaragen und Schiessplätze, sondern auch für Fussgänger*innenpassagen, wenn auch weniger für Velotunnels unter dem Hauptbahn-



hof. Fussgängerinnen und Fussgänger gehören an die Oberfläche. Mit dem Änderungsantrag wird dieser Punkt aufgenommen. Weiter sehen wir das Sicherheitsempfinden von Frauen in unterirdischen Passagen je nach Gestaltung und Situation beeinträchtigt. Wir hoffen, dass dem in der weiteren Projektierung Rechenschaft getragen wird. Die Treibhausgasemissionen des Tunnelbaus und der verwendeten Materialien sind bestmöglich zu vermeiden. Aus diesem Grund haben wir das Begleitpostulat verfasst. Wie darin zu lesen ist, geht es nicht um einen Ablasshandel. Wir glauben an die Innovationskraft der Schweizer Unternehmungen. Es geht auch nicht um einen emissionsfreien Bau, sondern um einen mit Netto-Null kompatiblen. Es geht darum, allenfalls Methoden wie Carbon Capture and Storage (CCS) oder Negativemissionstechnologien (NET) anzuwenden. Michael Schmid (AL) gebe ich recht, dass es nicht um Greenwashing geht. Wir Grüne haben aus diesen Gründen die Stimmfreigabe beschlossen.

Derek Richter (SVP): Springen wir ins Jahr 2037: Das vierte Gleis steht, alle sind glücklich. Machen wir so weiter, sind wir in 13 Jahren wieder am gleichen Punkt. Die linksgrüne Seite bis in die Mitte praktiziert absolute Masslosigkeit. Sie haben den Bezug zum Geld verloren. Sie haben aber auch den Bezug zur Realität verloren. Die Massen, die wir jeden Morgen am Bahnhof Stadelhofen sehen, müssen Sie bildlich auf den Heimplatz projizieren. Das kann nicht funktionieren. Es führt zu Verkehrskollaps und Sicherheitsproblemen. Der Souverän versenkte das U-Bahn-Projekt in den Jahren 1962 und 1973 korrekterweise. Dass wir nun doch eine U-Bahn bauen, ist Verrat am Wählerwillen.

Michael Schmid (AL): Dem Votum von Stephan Iten (SVP) stimme ich in vielen Punkten zu. Die Unklarheit des vorgelegten Projekts sehe ich ebenso kritisch. Sie ist aber auch der Grund dafür, weshalb wir dem Projektionskredit inklusive Ergänzung zustimmen. Danach haben wir hoffentlich mehr Klarheit für einen weniger voreingenommenen Entscheid. Die prognostizierten Verkehrsströme in den verschiedenen Varianten müssen genauer geprüft werden. Die grosse Herausforderung ist der Weg der Menschen aus dem Bahnhof hinaus. Ein zusätzlicher Ausgang im Norden – ob beim Heimplatz oder der Hohen Promenade – macht sicher einen Unterschied. Es ist illusorisch, den Tunnel CO₂-neutral bauen zu wollen. Dennoch hätte ich gerne einen Bericht, um zu sehen, wie desaströs die Bilanz aussieht. Zusammen mit anderen Kriterien wird dies zum Entscheid über den Projektionskredit beitragen. Selbstverständlich spielt dabei auch das Geld eine Rolle, zu dem wir durchaus einen Bezug haben. Mit Blick auf den geplanten Autobahnausbau kann man an ebendiesem Bezug auf rechter Seite zweifeln.

Stefan Urech (SVP): Ich bin über gewisse wohlwollende Voten zur Unterführung überrascht. Als ich nach dem tragischen Tod des Jungen am Escher-Wyss-Platz vorschlug, die dort bestehende Unterführung wieder zu öffnen, wurde ich belehrt, dass Unterführungen heute nicht mehr realisiert würden. Fussgänger gehörten an die Oberfläche. Auch die Sprecherin des Tiefbauamts liess sich vor weniger als zwei Jahren zitieren: «Unterführungen sind Relikte aus einer vergangenen Zeit, als der Verkehrsraum noch den Autos gehörte.» Der Escher-Wyss-Platz ist ebenfalls dicht befahren und begangen.



Während dort eine Unterführung für Sie keine Option war, ist eine beim Bahnhof Stadelhofen nun «smart, gut, schnell». Bitte erklären Sie mir, wo der Unterschied liegt.

Samuel Balsiger (SVP): Auf linker Seite wurde gesagt, Personenströme würden massiv zunehmen und es sei unbestritten, dass es diesbezüglich Lösungen brauche. Die GLP meinte, es werde eng, und die FDP forderte visionäres Handeln. Visionär war die SVP im Jahr 2020, als sie mit dem Spruch «Es wird eng» in den Abstimmungskampf zur Begrenzungsinitiative startete. Wir hatten die Vision, dass wir unter der masslosen Zuwanderung nicht weiterleben können. Nun führen wir wöchentliche Diskussionen darum.

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

STR Simone Brander: Beim Zugang Nord kommt alles zusammen: Visionäre Stadtplanung, die Stärkung des ÖV und Fussverkehrs sowie eine der Schweizer Lieblingsdisziplinen: der Tunnelbau inklusive kniffliger geologischer Fragen. Es geht um eine bessere Anbindung bergseitig an den Bahnhof Stadelhofen. Wenn Sie dem Antrag des Stadtrats heute zustimmen, sagen Sie noch nicht Ja zu einer bestimmten Lösung. Auf Wunsch der Kommission hielten wir den Fächer offen. Die heutige Zustimmung bedeutet ein Ja dazu, vorwärts zu arbeiten. Wir sind bei diesem Bauprojekt bloss die Juniorpartnerin der SBB. Das eigentliche Projekt ist das vierte Gleis am Bahnhof Stadelhofen, das die Stadt schon lange forderte. Der Status als Nebenprojekt verlangt von uns verschiedene Zugeständnisse. Wir müssen uns in den Zeitplan der SBB einreihen, innerhalb der baulichen Umsetzung des Bahnprojekts agieren und unsere Bauarbeiten an diese anhängen. Aus diesem Grund stehen wir unter einem gewissen Zeitdruck. Wir sind überzeugt, dass ein Tunnel eine super Verbindung zwischen dem Heimplatz und dem Bahnhof Stadelhofen darstellt. Speziell ist, dass wir jetzt Geld sprechen müssen, obwohl die Details noch nicht geklärt sind. Dies kann auch ein Vorteil sein, denn es verschafft der Stadt eine gewisse Flexibilität. Diese ist dringend nötig, bis wir mehr abgeklärt haben. Tunnelbauten lassen sich kostenmässig viel weniger genau prognostizieren als Strassenbauprojekte oder Brücken. Der Stadtrat ist gerne bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Emissionsarmes Bauen ist selbstverständlich in unserem Sinn. Es wird noch lange dauern, bis das vierte Gleis und der Zugang Nord fertiggestellt sind. Ich hoffe, dass einige im Saal die feierliche Einweihung – vermutlich Ende der 2030er-Jahre – miterleben werden.

Änderungsantrag

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für das Projekt Zugang Nord werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 860 000.– gemäss STRB Nr. 3339/2023 um insgesamt Fr. 9 450 000.– 9 750 000.–



10 / 12

auf Fr. ~~11 310 000.–~~11 610 000.– (Preisstand: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) wie folgt erhöht:

- a. für zusätzliche Projektierungsarbeiten (inkl. einer weitgehend oberirdischen Verbindung zwischen Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz) um Fr. ~~3 000 000.–~~3 300 000.–
- b. für die Vorinvestition für die Realisierung von Vorausmassnahmen um Fr. 6 450 000.–.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 90 gegen 26 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den bereinigten Antrag des Stadtrats

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum bereinigten Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des bereinigten Antrags des Stadtrats.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 92 gegen 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.



11 / 12

Damit ist beschlossen:

Für das Projekt Zugang Nord werden die neuen einmaligen Ausgaben von Fr. 1 860 000.– gemäss STRB Nr. 3339/2023 um insgesamt Fr. 9 750 000.– auf Fr. 11 610 000.– (Preisstand: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich) wie folgt erhöht:

1. für zusätzliche Projektierungsarbeiten (inkl. einer weitgehend oberirdischen Verbindung zwischen Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz) um Fr. 3 300 000.–
2. für die Vorinvestition für die Realisierung von Vorausmassnahmen um Fr. 6 450 000.–.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 30. Oktober 2024 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 30. Dezember 2024)

3850. 2024/478

Postulat von Dr. Roland Hohmann (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) vom 02.10.2024:

Erstellung der unterirdischen Verbindung vom Bahnhof Stadelhofen zum Heimplatz im Einklang mit dem Netto-Null-Ziel

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2024/210, Beschluss-Nr. 3849/2024

Dr. Roland Hohmann (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3818/2024).

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

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

Das Postulat wird mit 61 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



Stadt Zürich
Gemeinderat

12 / 12

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat