



## Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 5. Juli 2023

GR Nr. 2023/344

### **Volksinitiative «Mythen-Park», Umsetzungsvorlage, neue einmalige Ausgaben, Ablehnung**

Am 1. November 2021 wurde die Volksinitiative «Mythen-Park» mit 3103 gültigen Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht. Mit der Volksinitiative (nachfolgend Initiative) in Form der allgemeinen Anregung wird folgendes Begehren gestellt:

Die Stadt Zürich entwickelt und realisiert im Bereich vom Strandbad Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai einen möglichst zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Park und erstellt eine entsprechende Umsetzungsvorlage zuhanden einer allfälligen Volksabstimmung. In Absprache mit dem Kanton soll das Teilstück des Mythenquais ab Einmündung Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai aufgehoben und Teil der Parkanlage werden.

Begründung:

Das einmalige Juwel von Zürich ist der See mit seinen öffentlich zugänglichen Ufern. Die IG Seepärke will dieses grosse Potential besser nutzen und ganz im Sinne von Arnold Bürkli (Stadtingenieur von 1860 – 1881) qualitativ hochwertige Erholungszone schaffen. Es sollen grosszügige, ruhige Parks möglichst ohne Verkehr geschaffen werden.

Als erstes soll der Bereich vom Strandbad bis zum General-Guisan-Quai der Bevölkerung zurückgegeben werden. 1880 hat Arnold Bürkli diesen Bereich aufgeschüttet, um eine dringend nötige grosse Erholungszone und einen Park zu schaffen. Schon damals war Zürich dicht bebaut mit praktisch keinen Erholungszone.

Dieser neue Mythenpark am See bildet zusammen mit dem Belvoirpark und dem Rieterpark die grösste zusammenhängende Erholungs- und Grünfläche im Zentrum der Stadt Zürich.

Durch die Aufhebung der Strasse wird neben der geplanten neuen Sukkulente-Sammlung Zürich eine grosse Fläche frei. Diese bietet auch Platz für ergänzende Nutzungen, wie z. B. einem Papiliorama, einem Exotic Haus oder einer Voliere (Ersatz für das vergammelte Haus im Arboretum) etc. Es soll innerhalb der Parklandschaft ein attraktiver Treffpunkt für Familien und breite Bevölkerungskreise entstehen. Der berühmte von Robert Maillard 1930 erbaute Musikpavillon soll im neuen Mythenpark zu neuer Blüte gelangen. Derzeit fristet er ein unwürdiges Dasein zwischen Sportanlage Sihlhölzli und Autobahnzubringer.

Die durchgängigen Parkanlagen rund um das städtische Seebecken sollen mit einer Fähre für Fussgänger und Velos zwischen Sukkulente-Sammlung Zürich und Zürihorn verbunden werden.

### **1. Ausgangslage**

Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1275/2021 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative «Mythen-Park» fest. Zudem beauftragte er den damaligen Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (VTE), die Gültigkeit der Volksinitiative (nachfolgend Initiative) zu prüfen und dem Stadtrat zuhanden des Gemeinderats gleichzeitig Antrag sowohl zur Gültigkeit der Volksinitiative als auch darüber zu stellen, ob eine Umsetzungsvorlage zur Initiative und gegebenenfalls ein Gegenvorschlag auszuarbeiten sind.

Mit STRB Nr. 91/2022 wurde dem Gemeinderat beantragt, dass die Initiative gültig ist und der Stadtrat beauftragt wird, eine Umsetzungsvorlage mit Gegenvorschlag auszuarbeiten. Zum auszuarbeitenden Gegenvorschlag hielt der Stadtrat fest, dass dieser eine Umsetzungsvorlage zur Schaffung eines möglichst zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Parks im



2/14

Bereich vom Strandbad Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai, ohne Miteinbezug des fraglichen Teilstücks des überkommunal klassierten Mythenquais, beinhalten solle.

Mit Beschluss GR Nr. 2022/33 vom 13. Juli 2022 hat der Gemeinderat in Übereinstimmung mit dem Stadtrat folgendes beschlossen:

1. Die am 1. November 2021 eingereichte Volksinitiative «Mythen-Park» ist gültig.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, eine ausformulierte Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit Gegenvorschlag dazu auszuarbeiten.

Am 29. Juni 2022 reichte die AL-Fraktion das Postulat GR Nr. 2022/289 betreffend Volksinitiative «Mythen-Park», Umsetzung ohne Erstellung von Tunnels oder Tieferlegung von Strassen, ein. Das Postulat wurde am 13. Juli 2022 dem Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) mit einer Textänderung zur Prüfung überwiesen. Dieser Vorstoss fordert den Stadtrat auf zu prüfen, wie sowohl die Umsetzungsvorlage für die Volksinitiative «Mythen-Park» als auch ein allfälliger Gegenvorschlag dazu ohne die Erstellung von Tunnels oder Tieferlegung von Strassen und ohne eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in die Wohnquartiere erfolgen kann.

Eine vertiefte Prüfung von möglichen Varianten für eine Umsetzungsvorlage für einen Gegenvorschlag hat ergeben, dass der Initiative kein sinnvoller Gegenvorschlag gegenübergestellt werden kann. Deshalb beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat mit STRB Nr. 431/2023 vom 1. März 2023, den am 13. Juli 2022 gefällten Verfahrensentscheid wiedererwägungsweise aufzuheben und neu zu fassen, sodass für die Initiative eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten ist, jedoch auf einen Gegenvorschlag verzichtet wird. Der Gemeinderat fasste am 24. Mai 2023 einen entsprechenden Beschluss, mit dem er den Verfahrensentscheid vom 13. Juli 2022 wiedererwägungsweise aufhob und den Stadtrat beauftragte, eine Umsetzungsvorlage (ohne Gegenvorschlag) auszuarbeiten (GR Nr. 2023/82).

Hat der Stadtrat – gemäss ursprünglichem, unterdessen wiedererwägungsweise aufgehobenem gemeinderätlichen Verfahrensentscheid (GR Nr. 2022/33 vom 13. Juli 2022) – neben der Umsetzungsvorlage auch einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, ist die betreffende Vorlage dem Gemeinderat innert 19 Monaten nach Einreichung der Initiative zu unterbreiten (§§ 155 i. V. m. 135 Gesetz über die politischen Rechte [GPR, LS 161] i. V. m. § 65b Abs. 3 Verordnung über die politischen Rechte [VPR, LS 161.1]). Hat der Stadtrat eine Umsetzungsvorlage ohne Gegenvorschlag zu unterbreiten, beträgt die Frist für «Bericht und Antrag» 16 Monate nach Einreichung der Initiative (§§ 155 i. V. m. 135 GPR i. V. m. § 65b Abs. 2 VPR). Aufgrund des nachträglichen Verzichts auf einen Gegenvorschlag verkürzt sich die Frist von 19 Monaten auf 16 Monate seit Einreichung der Initiative. Der Stadtrat hätte die Umsetzungsvorlage für die Initiative daher bereits am 1. März 2023 vorlegen müssen (§ 65b Abs. 2 VPR).

Der Gemeinderat hat über die Umsetzungsvorlage (ohne Gegenvorschlag) innert 23 Monaten nach Einreichung der Initiative zu entscheiden, also bis am 1. Oktober 2023 (§ 136 GPR i. V. m. § 65b Abs. 2 VPR).



3/14

## **2. Inhalt und Würdigung der Initiative**

Die Initiative verlangt die Entwicklung und Realisierung eines zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Parks im Bereich vom Strandbad Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai. Dazu soll das Teilstück der kantonal klassierten Strasse Mythenquai ab Einmündung der Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai aufgehoben und Teil der Parkanlage werden.

Die Forderung der Initiative, einen möglichst zusammenhängenden und öffentlich zugänglichen Park entlang des Sees zwischen Alfred-Escher-Strasse und General-Guisan-Quai zu schaffen, wird vom Stadtrat grundsätzlich begrüsst. Die Aufhebung des Teilabschnitts des Mythenquais zwischen Alfred-Escher-Strasse und General-Guisan-Quai ist jedoch differenziert zu betrachten. Der Mythenquai wurde stadthistorisch betrachtet als Stadtstrasse mit repräsentativen Bauten, die sich auf den Mythenquai orientieren, angelegt. Zudem ist die überkommunal klassierte Strasse im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrasse festgelegt und bildet heute eine wichtige Einfallsachse sowie Verbindung für den MIV vom Süden der Stadt in die Innenstadt sowie in die Quartiere rechts der Limmat. Der MIV und der öffentliche Verkehr (ÖV) können nicht ohne grundsätzliche Anpassungen der verkehrlichen Randbedingungen auf die Alfred-Escher-Strasse verlagert werden.

Eine Aufhebung des Teilstücks ist sowohl verkehrlich als auch städtebaulich sowie freiräumlich zu beurteilen. Zudem kann der kantonal klassierte Strassenabschnitt von der Stadt nicht in eigener Kompetenz aufgehoben werden.

## **3. Übergeordnete Rahmenbedingungen**

Die Aufhebung des überkommunal klassierten Mythenquais würde die Mitwirkung und Zustimmung der kantonalen Behörden voraussetzen. Gemäss dem kantonalen Teilrichtplan Verkehr 2015 ist der Mythenquai im fraglichen Abschnitt als bestehende Hauptverkehrsstrasse (HVS-3) eingetragen. Damit das von der Initiative bezeichnete Teilstück des Mythenquais ab Einmündung Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai aufgehoben werden könnte, wäre eine entsprechende Revision des kantonalen Teilrichtplans Verkehr erforderlich. Der Richtplan orientiert sich in seiner Festlegung zudem explizit an der heutigen Lage der Verkehrsführung à Niveau und sieht keine Tieferlegung der Hauptverkehrsstrasse in diesem Raum vor.

Im Richtplan bestehen mit dem Seebeckentunnel (HVS geplant) und dem Seetunnel (Variante Hochleistungsstrasse geplant) geplante Elemente, die als Alternativen oder Entlastung für die Achse Mythenquai in Frage kommen könnten. Sie haben jedoch beide einen sehr langfristigen Zeithorizont und es wurden noch keine konkreten Planungsarbeiten ausgelöst. Der Stadtrat möchte die berechtigte Forderung zur Aufwertung des Seeufers nicht von diesen langfristigen und ungewissen Planungen abhängig machen.

Um eine Anpassung des kantonalen Richtplans erwirken zu können, müsste mindestens eine Klärung auf der Detaillierungstiefe einer Machbarkeitsstudie vorliegen, die konkret die verkehrliche Machbarkeit einer Aufhebung des Mythenquais mit und ohne alternative, neue Infrastruktur (Tieferlegung, Seebeckentunnel) nachweist. Erst auf der Basis entsprechender Nachweise



4/14

kann der Kanton beurteilen, ob eine Anpassung des Richtplans sinnvoll und ein Projekt realistisch ist. Der kantonale Richtplan wird vom Kantonsrat festgesetzt und vom Bundesrat genehmigt.

Die überkommunalen Strassen auf dem Stadtgebiet werden gestützt auf das Strassengesetz (StrG, LS 722.1) zwar durch die Stadt Zürich erstellt, ausgebaut und unterhalten. Das effektiv und basierend auf einem angepassten Richtplan ausgearbeitete Projekt muss jedoch durch den Kanton (Regierungsrat) genehmigt werden (§ 45 StrG).

Wird mit der Volksabstimmung einer Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Mythen-Park» zugestimmt, ist folglich die Umsetzung nur vorbehältlich der Zustimmung des Kantons möglich.

#### **4. Heutige Situation und räumliche Einordnung**

##### **Historische und städtebauliche Einordnung**

Das Gebiet zwischen Mythenquai und heutigem Seeufer wurde im Zuge der zwischen 1881 und 1887 erstellten Quaianlagen, einem Hauptwerk von Karl Bürkli (1833–1894), angelegt. Ende des 18. Jahrhunderts verlief das Ufer noch hinter der späteren Alfred-Escher-Strasse. Bereits 1830 wurde mit Geländeaufschüttungen begonnen und 1888 der heutige Uferverlauf erreicht. 1922 wurde die linksufrige Bahnlinie unter den Boden verlegt und anstelle des ehemaligen Bahntrassees die Alfred-Escher-Strasse angelegt.

Als Folge des in das Quartier Enge expandierenden Stadtzentrums liessen sich um die Jahrhundertwende zahlreiche Versicherungsgesellschaften wie die Rentenanstalt (1897) und die Zürich Versicherung (1901) mit ihren zum See orientierten Schaufrenten nieder. Die heute reinen Geschäftshäuser enthielten ursprünglich auch Wohnungen an exklusiver Lage. Palastartige Bauten mit einer repräsentativen Ausstrahlung prägen seither die Stadtsilhouette entlang des Mythenquais. Der Mythenquai selbst wurde als grosszügige Stadtstrasse entlang der Seefront angelegt und bildete den räumlichen Übergang zwischen der landschaftlichen Parkanlage und dem Siedlungsgebiet mit den zum Mythenquai hin orientierten Gebäuden.

Die Quaianlagen mit Parkanlagen und Uferpromenade sowie den repräsentativen Häuserfronten entlang des Mythenquais sowie weiter entlang General-Guisan-Quai und Utoquai haben den Charakter eines Gesamtkunstwerks bewahrt. Mit den Quaianlagen legte die Stadt Zürich am gesamten unteren Seebecken ihre mittelalterliche Abgeschlossenheit ab, um sich als einstige Flusstadt gegen den See zu orientieren.

Der Mythenquai verbindet historisch bedeutende und entsprechend sensible Räume. Die Seefront mit den Quaianlagen am General-Guisan-Quai und am Mythenquai ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS der Stadt Zürich (Zürich Enge) aufgeführt: Die Quaianlagen (Umgebungszone II) sind als wichtige Freiräume mit dem Erhaltungsziel A versehen (Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche). Zahlreiche Frontbauten sind als Einzelelemente mit dem Erhaltungsziel A (Erhalten der Substanz) aufgeführt. Die Gebiete 1, 4 und die Baugruppe 1.1, in denen sie liegen, tragen die Erhaltungsziele Substanz-, Struktur- oder Charaktererhalt. Die Seefront ist ausserdem Teil des im kantonalen Richtplan eingetragenen schutzwürdigen Ortsbilds Innenstadt der Stadt Zürich (kantonale Bedeutung). Zudem ist das Arboretum im Inventar der schützenswerten Gärten und Anlagen von



5/14

kommunaler Bedeutung aufgelistet. Mehrere Gebäude entlang des Mythenquais sind im Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler oder überkommunaler Bedeutung eingetragen oder geschützt (kommunal).

Die zwischen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse situierten Bauten, die sukzessive erweitert und verdichtet werden, weisen zum Mythenquai repräsentative Fassaden und monumentale Haupteingänge auf. Betrieblich wichtige Eingänge befinden sich mittlerweile überwiegend an der Alfred-Escher-Strasse oder entlang der untergeordneten Querstrassen. Ist die Alfred-Escher-Strasse auf ihrer Ostseite also von den grossen Versicherungsbauten geprägt, schliesst auf der westlichen Seite eine wesentlich kleinteiligere Baustruktur an, die insbesondere auch Wohnbauten umfasst und öffentliche Erdgeschossnutzungen aufweist. Die Alfred-Escher-Strasse entwickelt sich damit zunehmend zu einer lebendigen Stadtstrasse mit eigener Identität und Qualität.

### **Verkehrliche Einordnung**

Die Strassen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse bilden heute zwei wichtige Einfallssachsen und Verbindungen für den MIV. Dies widerspiegelt auch die Verkehrsbelastung mit einem durchschnittlichen Werktagerverkehr am Mythenquai von rund 12 500 Fahrzeugen und an der Alfred-Escher-Strasse von rund 8500 Fahrzeugen. Im innerstädtischen Bereich weist der Tagesverlauf ganztags hohe Werte auf und ist nur minim von den typischen Verkehrsspitzen am Morgen und Abend geprägt. Beide Achsen sind als überkommunale Hauptverkehrsstrassen klassiert und mit einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 signalisiert. Der Knotenpunkt Mythenquai/General-Guisan-Quai bewegt sich bereits heute an der Kapazitätsgrenze (Verkehrsqualitätsstufe D in der Abendspitze, Auslastung etwa 90 Prozent). Durch die hohen Verkehrsmengen, die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und die grosszügigen Strassenquerschnitte wirken sowohl der Mythenquai als auch die Alfred-Escher-Strasse stark räumlich und funktional trennend. Während am Mythenquai nur Büronutzungen liegen, sind entlang der Alfred-Escher-Strasse rund 300 Einwohnende vom heutigen Verkehr und damit insbesondere auch vom Strassenlärm betroffen. Gemäss Geschwindigkeitsplan der Strassenlärmreduktion 3. Etappe soll die Höchstgeschwindigkeit entlang der Alfred-Escher-Strasse künftig mit 30 km/h beschränkt werden.

Im Mythenquai verkehren die Buslinien 161 und 165, die auch die Erschliessung des Gebiets (Haltestellen Rentenanstalt und Schweizer Rück) mit dem ÖV gewährleisten. Zusammen bilden die beiden Buslinien einen 7,5-Minuten-Takt (Hauptverkehrszeiten) zwischen Bürkliplatz und Kilchberg. Die beiden Buslinien bilden insbesondere ein wichtiges Angebot für den Freizeitverkehr und erschliessen die Freiräume und Freizeitangebote entlang des Seebeckens. Im näheren Umfeld entlang der Seestrasse verkehrt zusätzlich die Tramlinie 7. Ebenfalls in Gehdistanz zum Seeufer befindet sich die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Enge/Tessinerplatz.

Der Fussverkehr wird vor allem durch die Parkanlagen entlang des Seeufers geführt. Gemäss regionalem Richtplan verläuft je eine Veloverbindung entlang des Mythenquais und der Alfred-Escher-Strasse. Die Verbindung entlang des Mythenquais ist in der städtischen Velonetzung als Vorzugsroute klassiert, die Verbindung entlang der Alfred-Escher-Strasse als Hauptroute. Wichtig sind auch die Querverbindungen und Anbindungen vom Quartier zum See. Sie



6/14

bilden wichtige Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr, mit Potenzial zur Aufwertung und Optimierung. Insbesondere die Breitingenstrasse und die Sternenstrasse sind die direktesten und somit wichtigsten Fuss- und Veloverbindungen zwischen Quartier und See.

### **Freiräumliche Einordnung**

Das Seebecken dient mehrheitlich der Erholung und Freizeit und soll der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Uferbereiche werden heute intensiv und auf unterschiedlichste Weise genutzt. Damit die Verträglichkeit aller Tätigkeiten gewährleistet bleibt, sind die Nutzungen aufeinander abzustimmen und zu entflechten. Die Parkfläche beschränkt sich heute im Bereich Mythenquai auf die grosszügige Grünanlage Arboretum. Die restlichen Flächen zwischen Mythenquai und See sind geprägt von grossflächigen Parkierungsanlagen (Hafen Enge und Strandbad Mythenquai).

Das linke Seeufer ist grundsätzlich stärker gegliedert und gekennzeichnet durch einzelne individuelle Kompartimente mit unterschiedlichen Nutzungen, während das rechte Seeufer durch ein Kontinuum räumlich durchlässiger Parksequenzen geprägt ist. Diese Eigenheiten von hoher Qualität sollen denn auch gemäss «Seebecken der Stadt Zürich – Leitbild und Strategie» gestärkt und weiterentwickelt werden. Das Leitbild dient als behördenverbindliche Planungsgrundlage, die durch Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitet und vom Stadtrat 2009 verabschiedet wurde.

## **5. Entwicklungen und aktuell laufende Projekte**

### **Verkehrliche Entwicklung**

Die Stadt Zürich soll bis 2040 klimaneutral werden, die Stadtverwaltung bis 2035 (Art. 152 Gemeindeordnung [GO, AS 101.100], STRB Nr. 381/2021). Gemäss kommunalem Richtplan ist die städtische Mobilität auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgas-Emissionen bis 2030 auszurichten. Mit Netto-Null und der städtischen Mobilitätsstrategie ist gesamtstädtisch eine starke Verkehrsreduktion im MIV erforderlich.

Gemäss der Richtplanung sowie der städtischen Strategien sollen die Quartiere von Durchgangsverkehr befreit werden, insbesondere die Quartierstrassen, auf denen Velovorzugsrouten verlaufen. Die überkommunalen Strassen werden somit nicht oder nur in geringem Umfang entlastet, denn sie müssen künftig auch den MIV der untergeordneten Strassen aufnehmen, der nicht auf den Umweltverbund verlagert werden kann. Dies bedeutet, dass die Achsen Mythenquai und Alfred-Escher-Strasse auch künftig ähnliche Verkehrsmengen aufweisen werden wie heute. Der Handlungsspielraum wird somit auf diesen überkommunal klassierten Strassen gering bleiben.

### **Konkrete Planungen und Projekte**

Im näheren Umfeld des Mythenquais sind diverse Arealentwicklungen sowie Hoch- und Tiefbauprojekte in Planung oder bereits abgeschlossen. Sie bilden somit den relevanten Referenzzustand und die Basis für die Überlegungen zur Umsetzung der Initiative.



Projekt	Stand
Tiefbauprojekt Mythenquai (10070)	Bau abgeschlossen
Tiefbauprojekt Alfred-Escher-Strasse (14022)	Vorstudie (Phase 21), geplanter Baustart ab 2026
Tiefbauprojekt Seestrasse/Mythenquai (00308)	Bewilligung (Phase 33), geplanter Baustart ab 2025
Tiefbauprojekt General-Guisan-Quai (08077)	Vorprojekt (Phase 31), geplanter Baustart ab 2025
Hochbauprojekt Swiss Re Lake (Mythenschloss)	In Bau (privates Hochbauprojekt)
Neugestaltung Hafepromenade Enge	Projektwettbewerb abgeschlossen, Ausarbeitung Vorprojekt, geplanter Baustart ab 2026
Gebiet Sukkulenten-Sammlung: Neubau/Instandsetzung Sukkulenten-Sammlung, Umlegung Mythenquai, neuer Park	Testplanung abgeschlossen, Vertiefungsstudie laufend, geplanter Baustart noch unbekannt (frühestens ab 2028 möglich)

In den verschiedenen Tiefbauprojekten erfolgt eine Umgestaltung der Strassenräume im Rahmen der notwendigen Sanierungen. Diese werden in der Regel durch zeitkritischen Sanierungsbedarf an Werkleitungen oder dringende Bedürfnisse an der Oberfläche ausgelöst. Die betroffenen Achsen werden insbesondere zugunsten einer verbesserten Velo- und Fussverkehrsführung sowie von Baumpflanzungen umgestaltet. Entlang des gesamten Mythenquais und weiter entlang des General-Guisan-Quais steht dabei die Umsetzung eines durchgehenden Zweirichtungswegs als Teil des Velovorzugsroutennetzes im Vordergrund. Als Bestandteil der 3. Etappe Strassenlärmsanierung ist zudem auf der Alfred-Escher-Strasse Tempo 30 vorgesehen. Nach Umsetzung dieser Projekte sind aufgrund der hohen Restwerte der Anlagen aus wirtschaftlicher Sicht erst wieder mit einem künftigen, grösseren Unterhaltsbedarf umfassende Erneuerungen oder Umgestaltungen angezeigt. Aufgrund der Lebensdauer der Anlagen lassen sich umfangreiche Erneuerungen, die eine komplette Neugestaltung gemäss Anliegen der Volksinitiative erreichen, somit wirtschaftlich und aus Überlegungen des Klimaschutzes in den nächsten 30 Jahren nicht rechtfertigen.

Im Zusammenhang mit dem geplanten, privaten Neubau der Swiss Re können 127 oberirdische Parkplätze vom Parkplatz beim Hafen Enge in die neue Tiefgarage der Swiss Re verlagert werden. Die damit gewonnene Fläche von rund 3800 m<sup>2</sup> wird in die angrenzende Parkanlage integriert und zur Erholungsfläche umgestaltet. Das Siegerprojekt «Porto Stretto» des Wettbewerbs sieht eine breite, chaussierte Promenade in einem lichten Pappelhain mit vielen Sitzgelegenheiten und einem neuen Kioskgebäude vor. Mit dem Projekt entsteht somit am Hafen Enge insgesamt eine rund 8650 m<sup>2</sup> grosse, neue Erholungsfläche, die direkt an das Arboretum anschliesst und mit den bestehenden Grün- und Aufenthaltsflächen beim Wabengarten verbindet.

Zum Gebiet Sukkulenten-Sammlung Zürich liegen nach abgeschlossener Testplanung erste Ideen für eine Neuorganisation vor. Auch hier soll das flächenintensive, oberirdische Parkierungsangebot auf ein Minimum reduziert werden. Heute werden im Gebiet Sukkulenten-Sammlung rund 12 000 m<sup>2</sup> durch Parkierungsflächen und versiegelte Verkehrsflächen besetzt. Die mit der Instandsetzung oder dem Neubau der Sukkulenten-Sammlung angestrebte Nutzungsbündelung und die Beschränkung der gebietsinternen Verkehrsflächen auf ein minimal notwendiges Mass schaffen zusätzliches Flächenpotenzial für eine Aufwertung. Vorgesehen ist eine Parkanlage, die sich vom Strandbad Mythenquai bis zum Wabengarten erstreckt. Dieser Park, der auch im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und

8/14

Anlagen (SLöBA) enthalten ist, integriert die Sukkulente-Sammlung und schafft Grünverbindungen zwischen Belvoir- und Rieterpark und dem Seeufer. Um den zusammenhängenden Freiraum zu maximieren, sind eine Verschiebung des Verkehrsknotens Mythenquai/Alfred-Escher-Strasse nach Norden und eine flächeneffizientere Ausgestaltung desselben vorgesehen. Insgesamt entstehen somit auch hier rund 27 000 m<sup>2</sup> zusätzliche Freiraum- und Erholungsflächen, die neu für die Bevölkerung zur Verfügung stehen für Naherholung und Aufenthalt, und die Verbindung schaffen zwischen Wabengarten und dem Grünraum des Strandbads Mythenquai und in Folge der Landiwiese.

### Einordnung und Beurteilung Referenzzustand 2030

Bis 2030 wird sich somit mit der Umsetzung der bereits gestarteten Planungen und Projekte sowohl das Strassenbild als auch das Gesicht der Quai- und Parkanlagen im Gebiet Mythenquai stark verändern. Mit der Weiterentwicklung der beiden Gebiete Hafen Enge und Sukkulente-Sammlung werden weitere Kompartimente entlang des linken Seeufers in öffentlich nutzbare, stark begrünte Frei- und Naherholungsräume umgewandelt. Zudem werden bestehende Freiräume entlang des Seeufers, die bisher durch die versiegelten Parkierungsflächen unterbrochen und isoliert waren, räumlich verbunden. Dadurch entsteht vom Arboretum bis zum Strandbad Mythenquai ein grosser, zusammenhängender Freiraum, dessen einzelne Kompartimente unterschiedliche Gestaltungen und Nutzungsmöglichkeiten aufweisen werden. Die Frei- und Naherholungsräume werden um rund 35 000 m<sup>2</sup> vergrössert.



Abbildung 1: Referenzzustand 2030 mit umgesetzten Projekten

Daraus ergibt sich, dass die primäre Forderung der Initiative nach einer Erweiterung des Freiraumangebots mittels zusätzlicher, grosser Freiräume und zusammenhängender Parkanlagen mit diesen Planungen bereits umfassend umgesetzt wird.

Die Projekte können aus folgenden Gründen jedoch nicht als Gegenvorschlag zusammengefasst werden, sondern stellen einen künftigen Referenzzustand 2030 dar:

Würden die Projekte in einem Gegenvorschlag zusammengefasst, würde damit der Grundsatz der Einheit der Materie verletzt. In einem Urteil, das den Kanton Zürich betraf, hielt das Bundesgericht zum Grundsatz der Einheit der Materie folgendes fest (BGE 129 I 366 ff., E. 2.2):



9/14

*«Der Grundsatz der Einheit der Materie verlangt, dass zwei oder mehrere Sachfragen und Materien nicht in einer Art und Weise miteinander zu einer einzigen Abstimmungsvorlage verbunden werden, die die Stimmberechtigten in eine Zwangslage versetzen und ihnen keine freie Wahl zwischen den einzelnen Teilen belassen. Wird der Grundsatz missachtet, können die Stimmbürger ihre Auffassung nicht ihrem Willen gemäss zum Ausdruck bringen: Entweder müssen sie der Gesamtvorlage zustimmen, obschon sie einen oder gewisse Teile missbilligen, oder sie müssen die Vorlage ablehnen, obwohl sie den ändern oder andere Teile befürworten [...]»*

Die Stimmberechtigten müssen sich daher in je einer separaten Vorlage zum Projekt Hafensperrung Enge und Entwicklung Sukkulanten-Sammlung mit Parkanlage äussern können. Es muss möglich sein, keinem, einem oder beiden Projekten zuzustimmen. Nach heutigem Wissensstand werden die Verpflichtungskredite für diese Projekte mindestens dem fakultativen Referendum unterstehen.

Zudem weisen die Projekte unterschiedliche Planungsverfahren und auch unterschiedliche Realisierungshorizonte auf. Ein Zusammenführen der unterschiedlichen Planungsverfahren oder der Projekte ist nicht zweckmässig. An einer raschen Realisierung des Projekts für einen neuen Park im Bereich des Hafens Enge besteht zudem ein sehr grosses Interesse, da ein Anspruch der Stadt auf Beiträge der Swiss Re und der Zürich Versicherung nur besteht, wenn bis 2026 ein Ausgabenbeschluss für die Realisierung einer öffentlich sichtbaren Aufwertung der Hafensperrung Enge vorliegt.

Auch für sich allein kann das Projekt Sukkulanten-Sammlung nicht Gegenstand eines Gegenvorschlags sein. Ein Gegenvorschlag muss neben weiteren Kriterien denselben Regelungsgegenstand betreffen wie die Initiative bzw. Umsetzungsvorlage (§ 138b lit. b GPR). Ein Gegenvorschlag muss einen genügenden Zusammenhang mit der Initiative aufweisen und sich an deren Inhalt und Stossrichtung orientieren. Ein Gegenvorschlag, der das Projekt Sukkulanten-Sammlung enthalten würde, wäre rechtlich nicht zulässig, weil mit dem Umbau oder Neubau der Sukkulanten-Sammlung die Initiative um ein sachfremdes Element ergänzt würde. Hingegen könnte das Projekt Hafensperrung Enge für sich allein theoretisch der Initiative als Gegenvorschlag gegenübergestellt werden. Allerdings würde das Projekt Hafensperrung Enge damit vom Schicksal der Initiative abhängig gemacht, was politisch nicht erwünscht ist. Daher soll das Projekt Hafensperrung Enge als eigenständiges Projekt verfolgt werden.

Im Referenzzustand 2030 wird mit den derzeit bereits geplanten Umgestaltungen und Aufwertungen entlang des Mythenquais das Freiraumangebot beachtlich erweitert und aufgewertet. Was als Defizit bestehen bleibt, sind jedoch die negativen Effekte durch die Hauptverkehrsstrasse Mythenquai, wie z. B. Trennwirkung, Lärm- und Luftbelastung. Diese Defizite betreffen jedoch nicht nur den Abschnitt Mythenquai zwischen Alfred-Escher-Strasse und General-Guisan-Quai, sondern das gesamte Seebecken. Mit dem General-Guisan-Quai und der Bellevuestrasse bestehen analoge und sogar akzentuiertere Situationen in der Fortsetzung über das Bellevue hinaus und entlang des rechten Seebeckens. Die Initiative «Mythen-Park» würde somit nur in einem kleinen Teil des Seebeckens eine Lösung bieten. Im Sinne der Idee «die Stadt an den See bringen» wäre eine Verkehrsentlastung entlang des gesamten Seebeckens erstrebenswert.



10/14

## 6. Lösungsansätze zur Umsetzung der Initiative

Die Initiative fordert die Erstellung eines möglichst zusammenhängenden, öffentlich zugänglichen Parks. Dazu soll das Teilstück des Mythenquais ab Einmündung Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai aufgehoben und Teil der Parkanlage werden. Grundsätzlich steht für die Umsetzung somit die Frage im Vordergrund, ob und wie der Verkehr entsprechend auf alternative Achsen verlagert und verträglich abgewickelt werden kann oder welche Massnahmen dazu notwendig sind.

Unter der Federführung des Tiefbauamts (TAZ) haben die betroffenen städtischen Dienstabteilungen in einer Studie die Möglichkeiten und Varianten zur Umsetzung der Initiative geprüft. Der zur Ausarbeitung der Umsetzungsvorlage gesetzlich vorgegebene knappe Terminrahmen erlaubt dabei eine nur sehr grobe Betrachtung. Die detaillierte Ausarbeitung und Optimierung von Varianten muss späteren Projektschritten vorbehalten bleiben. Insbesondere müssen die tatsächliche Ausgestaltung des Raums im Sinne eines «Parks» sowie die weiteren Massnahmen zur Umsetzung der Verkehrsführung und deren Leistungsfähigkeit im Einzelnen noch ausgearbeitet und nachgewiesen werden. Dementsprechend ist auch die im Rahmen der Studie erarbeitete Kostenschätzung für die Umsetzungsvorlage mit einer grossen Unsicherheit verbunden ( $\pm 50$  Prozent).

Zur Erfüllung der Forderungen der Initiative wurde im Rahmen der Studie ein breiter Fächer an Lösungsansätzen untersucht. Die geprüften Ansätze umfassen Lösungen mit kompletter und teilweiser Sperrung des Mythenquais, neuen Verkehrsregimen (z. B. mit Einbahnsystemen), Tieferlegungsvarianten, Freiraumerweiterungen Richtung See sowie einer weitergehenden Umgestaltung des Mythenquais. Alle Lösungsansätze wurden anhand vordefinierter qualitativer Kriterien bewertet und anhand ihrer Gesamtwirkung beurteilt.

## 7. Erkenntnisse und Festlegung Umsetzungsvorlage

Da bereits im Referenzzustand 2030 mit den bestehenden Planungen und Projekten neue Park- und Freiflächen im Umfang von insgesamt rund 35 000 m<sup>2</sup> entstehen, zeigen in der Bewertung überhaupt nur wenige Varianten geringfügige Verbesserungen gegenüber dem Referenzzustand 2030 in Teilaspekten. Bei allen Varianten ergeben sich aber grössere Nachteile bezüglich unterschiedlicher, bewerteter Kriterien, sei es aufgrund der Verkehrsverlagerungen, des baulichen Aufwands oder der Umsetzungsrisiken. Damit stellt sich bei allen Varianten die Frage nach der Verhältnismässigkeit des Aufwands im Vergleich zum zusätzlich erreichbaren Nutzen gegenüber dem Referenzzustand 2030.

Bei einer Aufhebung des Mythenquais gilt es auch weiterhin, die Erschliessung der bestehenden Nutzungen sicherzustellen. Die Wasserschutzpolizei, Kiosk und Restaurant in der Quaianlage, der Hafen sowie die Gebäude entlang des Mythenquais und die Parkanlagen benötigen Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten für Notfälle, Anlieferungen und Unterhalt. Auch für die Führung der Buslinien stellt sich die Frage, ob diese weiterhin in der heutigen Achse verkehren sollen, da sie insbesondere die Freizeitnutzungen erschliessen. Eine alternative Führung über die Alfred-Escher-Strasse benötigt entsprechend neue Infrastrukturen und Massnahmen zur Bus-Priorisierung (Busspuren) in der Alfred-Escher-Strasse, die dort einen Strassenausbau mit Landerwerb bedingen.



## **8. Umsetzungsvorlage Initiative – Tieferlegung Mythenquai**

Aus den Untersuchungen und den umfassenden Überlegungen zu den möglichen Varianten und deren verkehrlichen Konsequenzen zeigt sich, dass die Umsetzung der Initiative mit den gegebenen Rahmenbedingungen eine Tieferlegung des Mythenquais voraussetzt. Nur mit einer unterirdischen Führung des MIV kann der heutige Mythenquai unter den heutigen verkehrlichen Rahmenbedingungen umfassend vom MIV befreit werden. Alle weiteren Varianten, die den Verkehr des Mythenquais vollumfänglich auf die Alfred-Escher-Strasse verlagern, bewirken am Knoten Alfred-Escher-/General-Wille-Strasse Auslastungen von rund 160 Prozent. Für diese Varianten wären somit starke grossräumige Eingriffe in das übergeordnete Verkehrssystem notwendig, da für deren Umsetzung die Verkehrsmengen sehr stark (30 bis 60 Prozent) reduziert werden müssten. Dies wäre nicht ausschliesslich auf der Achse Mythenquai, sondern auch auf den Achsen Tunnelstrasse und General-Guisan-Quai erforderlich. Die Massnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele bezüglich Mobilität (Mobilitätsstrategie und Netto-Null-Ziele) bringen hierfür auf den übergeordneten Achsen kurz bis mittelfristig noch keinen genügend grossen Spielraum. Diese Lösungsansätze werden daher als nicht realistisch beurteilt.

Die Tieferlegung wird für den Abschnitt Strandbad Mythenquai bis zum General-Guisan-Quai vorgesehen. Die Verkehrsführung im etwa 700 m langen Tunnel erfolgt für den MIV mit einer Fahrspur pro Richtung. Unter der Annahme, dass der Tunnel mindestens 8 m tief unter der Erdoberfläche zu liegen kommen muss, werden zwei Rampenbauwerke von mindestens 90 m Länge notwendig. Die genaue Lage der Tunnelportale ist im Rahmen der Projektierung noch zu prüfen und definitiv festzulegen. Das südliche Portal würde im Bereich der heutigen Sukkulenten-Sammlung, das nördliche entlang des Gebäudes Mythenquai 2 zu liegen kommen. Aufgrund der Länge der Rampen und des Portalbauwerks dürfte im nördlichen Bereich eine Anordnung näher am Knoten General-Wille-Strasse kaum möglich sein.

Der Abschnitt des Mythenquais, der im Vergleich zum Referenzzustand 2030 abschnittsweise vollständig aufgehoben werden könnte, weist eine Länge von etwa 450 m auf. Dieser freigespielte Abschnitt kann zugunsten der Parkanlage genutzt werden, muss jedoch weiterhin eine untergeordnete Erschliessungsfunktion für die vorhandenen Nutzungen sowie für den Fuss- und Veloverkehr wahrnehmen können.

Der Abzweiger in die Alfred-Escher-Strasse wird vor dem südlichen Tunnelportal angeordnet und die Führung der Buslinien erfolgt neu über die Alfred-Escher-Strasse. Die Haltestelle Schweizer Rück muss ebenfalls in die Alfred-Escher-Strasse verlegt werden, die heutige Haltestelle Rentenanstalt wird auf die General-Wille-Strasse gerückt und mit der bestehenden Tramhaltestelle zusammengelegt.



12/14

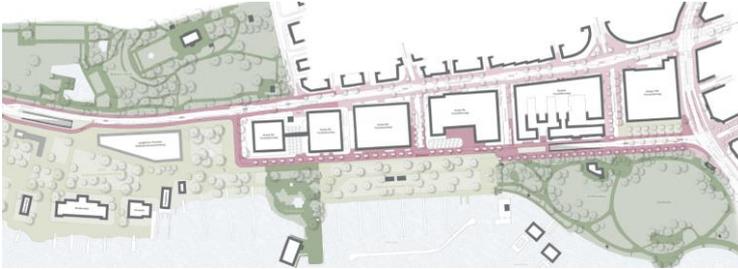


Abbildung 2: Umsetzungsvorlage Initiative – Tieferlegung Mythenquai

Die Tieferlegung ist aus bautechnischer Sicht an dieser Lage aufgrund des vorherrschenden Baugrunds äusserst herausfordernd und aufwendig (Nähe zum See, Seekreide ab etwa zwei Metern Tiefe, Schüttungsmaterial). Die Herausforderungen und notwendigen Massnahmen werden sich erst im Rahmen der Projektierung klären, daher ist auch eine Kostenschätzung für die Realisierung zum heutigen Zeitpunkt mit sehr grossen Unsicherheiten verbunden. Planungsrechtlich würde eine Tieferlegung der überkommunal klassierten Achse Mythenquai ebenfalls eine Revision des kantonalen Richtplans bedingen. Die Umsetzungsvorlage kann somit nur vorbehältlich der Zustimmung des Kantons umgesetzt werden.

Mit der Tieferlegung kann ein 450 m langes Teilstück vollständig vom MIV befreit werden. Die Trennwirkung der Achse Mythenquai entfällt damit auf dem unterirdisch geführten Abschnitt. Der Raum kann in diesem Bereich vom See oder den bestehenden Parkanlagen bis an die Grundstücksgrenzen der Versicherungsbauten zur Umsetzung von etwa 4500 m<sup>2</sup> zusätzlicher Parkflächen und einer oberirdischen Erschliessungsstrasse neu gedacht werden. Mit den beiden massiven Tunnelportalsituationen werden jedoch auch neue trennende Elemente geschaffen. Die grossen räumlichen Einschnitte vergrössern den Strassenraum an diesen Orten und verunmöglichen ein freies Zirkulieren. Visuell und räumlich wirken sie stark trennend und für diesen Raum ortsfremd.

## 9. Kosten

Üblicherweise wird zur Ausarbeitung eines Strassenbauprojekts zuerst ein Projektierungskreditantrag ausgelöst, um anschliessend einen Ausführungskreditantrag mit gesicherter Kostenbasis bzw. einen Kostenvoranschlag mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10$  Prozent beantragen zu können. Aufgrund der Frist zur Unterbreitung einer Umsetzungsvorlage (§ 135 GPR i. V. m. § 65b Abs. 2 VPR) muss ausnahmsweise direkt – d. h. ohne ausgearbeitetes Bauprojekt – ein Ausführungskredit beantragt werden. Dieser Weg entspricht nicht dem ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozess. Bei der groben Kostenschätzung auf Basis einer ersten Grobstudie handelt es sich lediglich um eine Grössenordnung. Der im Vergleich zu einem detaillierten Kostenvoranschlag ( $\pm 10$  Prozent) verminderten Genauigkeit wird mit einer entsprechenden Reserve von 50 Prozent begegnet.

Die Erstellungskosten für die Umsetzung der Volksinitiative «Mythen-Park» werden auf rund Fr. 157 180 000.– geschätzt. Zuzüglich MWST und Reserven resultieren neue einmalige Ausgaben von Fr. 254 870 000.– (Preisbasis 1. April 2023, Zürcher Index der Wohnbaupreise), die sich wie folgt zusammensetzen:



13/14

	Gesamtkosten Fr. (gerundet)
Anpassungen Oberfläche	6 900 000
Werkleitungen, Abbruch und Umlegungen	9 510 000
Neubau Tunnel mit Rampen	116 750 000
Zwischentotal Bauwerkskosten (BWK)	133 160 000
Vorbereitung Tiefbau und Provisorien (V)	1 180 000
Planung und Projektierung (15 % von BWK + V)	20 150 000
Nebenkosten (2 % von BWK + V)	2 690 000
Zwischentotal Erstellungskosten (EK)	157 180 000
MWST (8,1 % von EK)	12 730 000
Zwischensumme	169 910 000
Reserven (50 %)	84 960 000
<b>Total</b>	<b>254 870 000</b>

### Folgekosten

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,375 % von Fr. 254 870 000.– (gemäss STRB Nr. 298/2022)	3 500 000
Abschreibungen	
Übriger Tiefbau (3,3 % von Fr. 254 870 000.–, 30 Jahre)	8 410 000
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 254 870 000.–	3 820 000
<b>Total</b>	<b>15 730 000</b>

Eine Aufteilung der Kosten und Folgekosten auf die voraussichtlich beteiligten Dienstabteilungen (insbesondere: TAZ, Grün Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsbetriebe, Entsorgung + Recycling Zürich) ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

### 10. Schlussfolgerung

Aus Sicht des Stadtrats sind Lösungen mit zusätzlichen, neuen und umfangreichen Strassenverkehrsinfrastrukturen wie die Tieferlegung von Strassen vor dem Hintergrund der städtischen Strategien und Ziele kritisch zu beurteilen. Die Aufhebung der Achse Mythenquai und die Umgestaltung im beschriebenen Sinne bieten gegenüber dem Referenzzustand 2030 nur einen geringen Mehrwert.

Diesem Mehrwert stehen unverhältnismässig hohe Kosten für die Realisierung sowie auch für den Betrieb und Unterhalt über die gesamte Lebensdauer der Anlage gegenüber. Es entstünden zudem mit den Rampen und Portalen einschränkende Elemente, die das Stadtbild und den öffentlichen Raum stark prägen und die Nutzung einschränken würden. Die hohen Kosten von rund Fr. 254 870 000.– übersteigen die üblichen Kosten für reine, neue Parkanlagen um ein Vielfaches. Die Kosten sowie die betrieblichen Folgekosten von rund Fr. 3 820 000.– pro Jahr könnten an diesem Ort auch nicht mit einem wesentlichen Zusatznutzen (z. B. als Lärmschutzmassnahme) begründet werden.

Die aktuellen Planungsgrundlagen entsprechen noch nicht dem Stand einer vertieften Machbarkeitsstudie oder gar Projektierung, sondern einer Grobstudie. Die Einschätzungen und die Kostenschätzung sind somit noch mit grossen Unsicherheiten behaftet. Betreffend die Kosten



14/14

ist insbesondere der sensible Baugrund ein grösserer Risikofaktor, der zum jetzigen Zeitpunkt und mit der bestehenden Planungstiefe noch zu wenig genau abgeschätzt werden kann.

Deshalb empfiehlt der Stadtrat dem Gemeinderat, die Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative «Mythen-Park» abzulehnen. Lehnt der Gemeinderat die Umsetzungsvorlage ab, findet eine Volksabstimmung über die Initiative in Form der allgemeinen Anregung statt. Der Gemeinderat beschliesst in diesem Fall eine Abstimmungsempfehlung (§ 136 Abs. 1 GPR). Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.

### **11. Zuständigkeit und Budgetnachweis**

Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck sind die Stimmberechtigten zuständig (Art. 35 Abs. 1 lit. a GO).

Sollte der Gemeinderat entgegen dem Antrag des Stadtrats der Umsetzungsvorlage zustimmen und sollten die Ausgaben von den Stimmberechtigten bewilligt werden, würden die Ausgaben zu gegebener Zeit ins Budget und in den Finanz- und Aufgabenplan aufgenommen.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung (ROAB, AS 172.101) das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorbehältlich der Annahme der Umsetzungsvorlage durch den Gemeinderat und die Stimmberechtigten ist vorliegend das TED mit der Umsetzung zu beauftragen.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

#### **A. Zur Ablehnung:**

**Zuhanden der Stimmberechtigten:**

**Für die Umsetzung der Volksinitiative «Mythen-Park» werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 254 870 000.– für den Tunnelbau einschliesslich Rampenanlagen, Betriebseinrichtungen, Verlegung von Werkleitungen sowie die Neugestaltung der Oberfläche bewilligt (Preisbasis: 1. April 2023, Zürcher Index der Wohnbaupreise).**

#### **B. Unter Vorbehalt der Ablehnung der Umsetzungsvorlage gemäss Ziffer A:**

**In eigener Befugnis und unter Ausschluss des Referendums:**

**Den Stimmberechtigten wird die Ablehnung der Volksinitiative «Mythen-Park» empfohlen.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti