

4. Infrastrukturprojekte Hochschulgebiet Zürich Zentrum 1. Entwicklungsachse

Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2022 und geänderter Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 28. Februar 2023

Vorlage 5814a (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag auf Rückweisung vor, den Antrag behandeln wir nach dem Eintreten.

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB): Mit der Vorlage 5814 Infrastrukturprojekte Hochschulgebiet Zürich Zentrum, erste Entwicklungsachse, kommt wie angekündigt ein weiteres Geschäft zur Beratung, das eng mit dem vorangehenden Geschäft (*Vorlage 5811a*) verknüpft ist. Wenn Gebäude, wie das eben beschlossene, für tausende von Studierenden und Mitarbeitenden gebaut werden, braucht es dafür in unmittelbarer Umgebung entsprechende Infrastrukturen in Form von Strassen, Velowegen, Tramhaltestellen und aber auch Aufenthaltsorte. Für die Verkehrserschliessung ist grundsätzlich die Stadt Zürich zuständig. Die im Hochschulgebiet ansässigen Institutionen sind aber in die Planung der Infrastrukturen im Umfeld der Universität (*UZH*), der ETH und des Universitätsspitals (*USZ*) im Hochschulgebiet eng involviert. Als Planungsgrundlage dient der Masterplan. Darin haben sich die Institutionen, der Kanton und die Stadt Zürich auf einen Kostenteiler geeinigt. Die vorliegende finanzielle Beteiligung des Kantons für die erste Entwicklungsachse erfolgt in Form einer Subvention an die Standortgemeinde Zürich.

Um ein Regelwerk zur Qualitätssicherung zu erhalten, haben der Kanton und die Stadt Zürich zusammen mit dem USZ, der UZH und der ETH Zürich sowie drei Teams, bestehend aus Fachleuten aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Verkehrsplanung, ein sogenanntes Weissbuch erarbeitet – Frau Bildungsdirektorin (*Regierungsrätin Silvia Steiner*) hat in ihrem Votum (*beim vorangehenden Geschäft*) darauf hingewiesen – und als Absichtserklärung im Sinne einer Selbstbindung verabschiedet. Als Kernstück des Weissbuches ist ein Stadt-raumkonzept entstanden. Zur kooperativen Umsetzung der im Weissbuch vorgesehenen Projekte im öffentlichen Raum des Hochschulgebietes Zürich Zentrum, kurz HGZZ, haben die Vertragsparteien den Vertrag über die kooperative Umsetzung der ersten Entwicklungsachse des Hochschulgebietes Zürich Zentrum abgeschlossen. Mit der Vorlage 5814 beantragt der Regierungsrat nun dem Kantonsrat, unter Vorbehalt der Bewilligung der Projekte durch den Gemeinderat, der Stadt Zürich eine Subvention von rund 19 Millionen Franken auszurichten.

Gemäss Vereinbarung steuert der Kanton Beiträge an die vier Projekte – ich zähle auf – «Parkschale», «Polysteig» und «Gartensequenz/Querspange» bei und tritt zudem bestimmte Landflächen im Gebiet der Hochschule an die Stadt Zürich ab.

Der grösste Teil der finanziellen Beteiligung, rund 15 Millionen Franken, entfallen auf das Projekt «Parkschale». Die «Parkschale» kommt beim Übergang vom Gloriapark zur Rämi- beziehungsweise Gloriastrasse zu liegen. Der baumreiche Kleinpark soll einen Begegnungsraum bilden und sich zudem als Treffpunkt mit einem kleinen Getränke- und Speiseangebot etablieren. Dabei soll das tieferliegende ehemalige Trinkwasserreservoir aus dem 19. Jahrhundert teilweise wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Für die Neugestaltung der Rämi- respektive Gloriastrasse sind lediglich rund 1,9 Millionen Franken vorgesehen. Das Projekt umfasst unter anderem eine teilweise Neuordnung der Tramhaltestellen, durchgehende Mittelinseln für Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr sowie zahlreiche Bäume.

Dieses Projekt sorgte in der KPB für hitzige Diskussionen, unter anderem darum, weil auf der Gloria- und der Rämistrasse Tempo 30 eingeführt werden soll. Und statt den bekannten Fussgängerstreifen sollen neu grossflächige Bodenmarkierungen vorgesehen werden, analog hier vorne auf dem Bullingerplatz (*vor dem Rathaus Hard*). Die Fussgänger sollen die Strasse künftig in einer Art Begegnungszone auf der gesamten Länge queren können. Die Fachplaner haben uns in der Kommission erläutert, dass damit der Verkehr nicht zum Stillstand kommen sollte, sondern, wenn auch mit reduziertem Tempo, kontinuierlich weiterfliessen soll. Ein Teil der Kommission befürchtet, dass dadurch der bereits heute entstehende Rückstau auf der Rämistrasse noch länger wird und die Achse Rämi-/Universitätsstrasse für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) praktisch nicht mehr befahrbar sei. Eine Kommissionsminderheit beantragt daher, das Geschäft an den Regierungsrat für weitere Abklärungen zurückzuweisen.

Weniger umstritten ist das Projekt «Polysteig». Mit diesem Projekt, an dem sich der Kanton mit rund 1,8 Millionen Franken beteiligt, soll die Fusswegverbindung vom Central bis zu ETH und Uni attraktiver gestalten. Eine im unteren Bereich breit geöffnete Treppenanlage soll künftig entlang der bestehenden Poly-Bahn ins Hochschulgebiet führen. Dem Wunsch nach einer städtebaulich markanten Treppenanlage, wie zum Beispiel beim Montmartre in Paris oder die Potemkinsche Treppe in Odessa, kommt die Central-Treppe nicht nahe, zu eng sind die hiesigen Platzverhältnisse in Zürich.

Das Projekt «Gartensequenz/Querspange» schafft neue Fusswegverbindungen rund um die Gärten zwischen Künstlergasse, Polyterrasse und Hirschengraben. Die Gärten der öffentlichen Institutionen sollen neu auch für eine breitere Öffentlichkeit geöffnet werden. An diesem Projekt beteiligt sich der Kanton mit rund 750'000 Franken.

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Kantonsrat, den Subventionsbeitrag um 100'000 Franken zu erhöhen. Mit dem Betrag sollen an passender Stelle in unmittelbarer Umgebung des FORUM UZH zusätzliche Veloabstellplätze gebaut werden. Im Zusammenhang mit der Vorlage 5811 wurde festgestellt, dass die Anzahl der Veloabstellplätze rund um das Forum eher knapp bemessen sind. Da auf dem Gelände des Forums keine weiteren Flächen vorhanden sind, sollen diese nun an geeigneter Stelle und in unmittelbarer Umgebung gebaut werden. In der Kommis-

sion wurden ganz generell die unzureichenden Parkierungsmöglichkeiten insgesamt moniert. Angesichts des zunehmenden Personenaufkommens im Hochschulgebiet drängt sich hier eine baldige Lösung auf. Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Kantonsrat daher, den Subventionsbeitrag um 100'000 Franken auf 19,364 Millionen Franken zu erhöhen.

Im Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, den Rückweisungsantrag abzulehnen und der Vorlage 5814a zuzustimmen. Besten Dank.

Walter Honegger (SVP, Wald): Wie wir bereits gehört haben, handelt es sich bei diesem Geschäft um eine ausserordentliche Subvention an die Stadt Zürich. Diese muss im Kantonsrat behandelt werden, weil es dafür keine gesetzliche Grundlage gibt. Eine solche Ausgabe muss also grundsätzlich sehr gut begründet werden, wenn wir Steuergelder dafür verwenden sollen, zumal mit dem Lastenausgleich an die Stadt Zürich eigentlich genau solche Projekte mitfinanziert werden könnten. Nun, auch wir haben uns grundsätzlich davon überzeugen lassen, dass wir diesen verschiedenen Teilprojekten die Subvention des Kantons zusprechen könnten. Eine einzige Ausnahme ist das Teilprojekt «Rämi-/Gloriastrasse» mit der Trammittellage und dem ungeschützten respektive freien Queren der Gleise für die Fussgänger. Dazu dann mehr bei der Abstimmung zur Rückweisung. Wir treten grundsätzlich auf die Vorlage ein. Herzlichen Dank.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Wie wir wissen und soeben auch gehört haben, ist das FORUM UZH für 6000 Studierende und 1100 Mitarbeitende geplant. Ein solch grosses Projekt muss zwingend in eine städtebauliche Entwicklung für das ganze Areal eingebettet sein. Wichtiger Bestandteil bilden dabei die «Parkschale» und die Neugestaltung beziehungsweise die Verschiebung der Haltestelle Kantonschule zur Rämi-/Gloriastrasse. Ein weiterer Teil ist die geplante «Querstange» in Form einer Gartensequenz, welche eine Durchquerung des Quartiers ermöglicht, und der damit verbundene «Polysteig», wie wir vom Präsidenten gehört haben, der einen direkten Aufstieg vom zentral ermöglicht. Das Projekt schafft somit einen Stadtgarten und bindet das Quartier ein. Die Begrünung leistet einen Beitrag zum Stadtklima und zur Aufenthaltsqualität. Für das Gesamtbild des künftigen Hochschulgebietes sind neben den einzelnen Bauten vor allem auch die Strassen und Freiräume dazwischen wesentlich. Diese Zwischenräume schaffen Identitäten, halten das Gebiet zusammen und verbinden es mit den umliegenden Quartieren. Das Strassenprojekt wie auch die ganzen Erschliessungen in diesem Gebiet sind auf Basis des Stadtraumkonzeptes erarbeitet und im Rahmen des Projektes Hochschulgebiet Zentrum Zürich entwickelt worden. Das heisst, das vorliegende Projekt ist Teil eines grösseren Ganzen und betrifft nicht nur diesen Bereich des FORUM UZH.

Auf Basis des Stadtraum-Konzeptes wurde das ursprünglich vorliegende Projekt weiterentwickelt. Zur Verbesserung der Verkehrsführung gibt es eine neue Tramhaltestelle beim Knoten Rämi-/Gloriastrasse in Form einer sogenannten Inselhaltestelle, wobei das Tram weiterhin ein Eigentrassee hat. Das wird auch auf der gesamten Rämistrasse so bleiben, weil man erkannt hat, dass es nicht möglich ist,

auf der Rämistrasse Fahrstreifen zusammenzulegen, weil sie sowohl mit dem ÖV als auch mit dem MIV sehr stark belastet sind. Das heisst, auf der Rämistrasse verbleibt weiterhin ein Tram-Eigenstrasse mit je rechts und links einem Fahrstreifen für den MIV. In der Gloriastrasse besteht bereits heute bergwärts ein Eigenstrasse für das Tram sowie eine Fahrspur für den MIV. Das wird auch in Zukunft so bleiben, insbesondere auch, weil dies die Rettungsachse für die Zufahrt zum neuen Notfall des USZ sein wird. Die einzige Änderung aus betrieblicher Sicht gibt es auf der Gloriastrasse: Stadteinwärts vom Vorderberg/Fluntern hinunter bis zum Gloria-Rank existiert heute Mischverkehr mit Tram und MIV auf der gleichen Fahrspur. Dieser Mischverkehr wird neu weitergeführt von der Tramhaltestelle Voltastrasse bis zur Kreuzung Gloria-/Rämistrasse.

Bedauerlich ist einzig die verpasste Chance, genügend Veloparkplätze für die Studierenden einzuplanen. Die KPB hat dies nun korrigiert und hofft, dass der Rat der Kommission folgt, da genügend Veloabstellplätze für ein attraktives Fahrradnetz essenziell sind. Wie wir sehen, handelt es sich um ein umfassendes Gesamtprojekt für die Stadt und die Bevölkerung, das gleichzeitig ein Symbol für eine neue Universität ist, die gegenüber dem Quartier offen ist, aber auch im Sinne eines römischen Forums-Treffpunkt für die Forschenden, Lehrenden und Lernenden funktioniert. Aus dieser Gesamtsicht ist es ein sehr erfreuliches Projekt und eine sinnvolle städtebauliche und raumplanerische Subvention für eine lebenswerte Stadt, die jeden Rappen wert ist.

Die SP unterstützt die vorliegende Subvention an die Stadt Zürich für die Infrastrukturprojekte des Hochschulgebietes Zürich und lehnt die Minderheitsanträge ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich votiere gleich zum Eintreten und zum Rückweisungsantrag, aber nicht zum Minderheitsantrag der GLP. Ich muss sagen, wir haben von der FDP einige Probleme mit dieser Vorlage gehabt. Wir haben die Richtplan-Debatte vor einigen Jahren betreffend Hochschulgebiet Zürich Zentrum massgeblich mitgeprägt. Die wichtigsten Änderungen, wie die Grösse des Perimeters und die Höhe der Gebäude, kamen von uns, von der FDP. Wir haben aber immer gefordert, dass die Erschliessung sehr wichtig ist. Die Erschliessung muss für die Studierenden, die Beschäftigten und Patienten gewährleistet werden. Sie muss einem Ansturm gerecht werden und die Institutionen müssen zu Fuss, mit dem ÖV, mit dem Auto und mit dem Velo immer gut erreichbar sein. Wir sind also immer hinter der Entwicklung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum gestanden, das Wissens- und Gesundheits-Cluster ist eine einmalige Chance. Wir haben vorher auch Ja gesagt zum FORUM UZH. Das Hochschulgebiet Zürich Zentrum vereinigt unsere Werte, Innovation, Forschung, vernetzte Bildung, aber bei dieser Kreditvorlage hat es in unseren Augen viele Schwachpunkte, die es verdienen würden, nochmals genau angeschaut zu werden.

Das erste Fragezeichen steht für uns schon im Titel: erste Entwicklungsachse. Gibt es eine zweite? Gibt es mehrere? Was beinhalten sie? Und wie viel kostet es? Wir wissen es nicht. Jedenfalls wissen wir nicht, was die weiteren finanziellen Auswirkungen sind.

Der Kanton Zürich ist in einen Vertrag eingebunden im Weissbuch und hat beim Stadtraumkonzept mitgearbeitet; alles nachzulesen. Gemäss diesem Vertrag steuert er für die genannten vier Projekte einen pauschalen Betrag in Form einer Subvention, die Zahlung, bei. Zur «Parkschale» gibt es nicht viel zu sagen, die FDP findet die Aufwertung des Parks gut. Sie dient den Studierenden, den Beschäftigten, den Patienten und Besuchern und vor allem auch der Quartierbevölkerung. Und der grösste Teil der Subvention heute kommt ebendieser «Parkschale» zugute. Der «Polysteig» ist für uns eine enttäuschende Aufwertung der bestehenden Treppenaufgänge. Es ist eine minimalistische Variante. Unserer Meinung nach wäre da mehr und Innovativeres möglich gewesen, wie wir bereits in der Richtplan-Debatte gefordert haben. Wir hatten Visionen von Rolltreppen, Liftanlagen vom Parkhaus Central und so weiter. Das Parkhaus Central ist mittlerweile stillgelegt. Der Kanton beteiligt sich mit 1,86 Millionen Franken am «Polysteig». Wir hoffen immer noch, dass die Erschliessung vom Central aus nochmals genau betrachtet wird. Und nicht gelöst ist auch die Erschliessung des Bellevue.

Weiter kritisieren wir die «Gartensequenz/Querspange». Sie ist auch noch sehr wenig konkret bekannt, nur so viel: dass Gärten geöffnet und für die Öffentlichkeit erlebbar gemacht werden. Wir werden uns wehren, wenn private Grundstücke davon betroffen sind. Der Kanton beteiligt sich an dieser Massnahme mit 344'000 Franken, nicht viel Geld, aber trotzdem: Wir werden diesen Punkt im Auge behalten.

Die grösste Kritik bringen wir bei der Neugestaltung Rämi-/Gloriastrasse an. Es handelt sich um eine überkommunale Strasse, die nicht nur die Institutionen, sondern die Stadt erschliesst. Neu ist durchgängig Tempo 30 geplant, keine Fussgängerstreifen mehr, dafür durchgehende Mittelinseln mit Querungsmöglichkeiten und zahlreichen Bäumen. Die Fussgänger können die Rämistrasse auf jeder Höhe überqueren und auch die Fahrzeuge können auf jeder Höhe die Mittelinsel überfahren. Tempo 30 gilt jetzt schon, aber es wird nicht aufgehen. Zusätzlich werden die Rettungsfahrzeuge nicht selten durch die Rämistrasse fahren. Das Tram hat ein Eigentrassee, kann somit 50 fahren, es geht einfach alles nicht auf. Beim flächigen Queren wird immer auf Köniz verwiesen, dort funktioniere es. Unserer Meinung nach sind Köniz und die Rämistrasse nicht vergleichbar. Wir haben ein Universitätsspital und Hochschulen mit zehntausenden von Menschen, die ein und aus gehen, und den Strassenverkehr und sieben Tramhaltestellen, deren Takt noch weiter verdichtet werden soll. Wir reden über eine Strasse durch ein Hochschulquartier, bitte seien Sie sich das bewusst. Zusätzlich wird auch noch die Künstlergasse gesperrt und die Freiestrasse wird zur Velovorzugsroute. Die Rämi- und Gloriastrasse werden durch den MIV somit noch weiter belastet. Das Konzept geht nicht auf. Den entsprechenden Subventionsbeitrag können wir in dieser Vorlage nicht kürzen, weil diesen ja die Bildungsdirektion bezahlt. Der Kanton bezahlt somit via Bildungsdirektion ein Verkehrskonzept, hinter dem wir nicht stehen können. Der Kanton hat nichts mehr zu sagen, die Stadt plant weiter. Wir stehen hier mit vielen Fragezeichen.

Wie anfangs gesagt, wir stehen hinter dem Hochschulgebiet Zürich Zentrum, aber das Verkehrskonzept sollte nochmals überdacht werden. Deshalb sind wir für die

Rückweisung. Die Rückweisung wird heute keine Mehrheit haben. Es ist ein politisches Zeichen und von unserer Seite ein Mahnruf. Wenn der Regierungsrat und die Ratsmehrheit also auf diese alles andere als perfekte Vorlage eintreten wollen und nicht bereit sind, nochmals über die Bücher zu gehen, nehmen wir dies zur Kenntnis. Wir sind uns dann bewusst, dass es keine bessere Vorlage geben wird. Der Kanton hält sich ans Weissbuch. Deshalb werden wir der Vorlage am Schluss auch zustimmen, aber nur, weil wir wollen, dass es weitergeht, wir wollen nicht blockieren. Aber wir hätten gerne die beste Lösung für den besten Gesundheits-Cluster in Zürich, wenn nicht gar in der Schweiz. Es wird in der Stadt aber noch eine Volksabstimmung geben über die Neugestaltung Rämi-/Gloriastrasse, und dort werden wir uns bestimmt nochmals einbringen mit unseren Forderungen.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Dem Antrag der Regierung für eine Subvention an die Infrastrukturprojekte im Hochschulgebiet stimmen wir Grünliberale zu. Die einzelnen Teilprojekte wurden bereits vorgestellt und stellen städtebaulich einen wichtigen Akzent. Die Teilprojekte sehen zum einen eine neue Verkehrsführung vor, die viel besprochen wurde und die aus unserer Sicht eine machbare Variante darstellen könnten. Zum anderen dienen die Teilprojekte sowohl der Hitzeminderung und somit dem Klimaschutz wie auch der Förderung der Biodiversität in der Stadt. Wir stellen zusätzlich den Antrag für eine Erhöhung der Ausgaben um 100'000 Franken. Mit diesen Mehrausgaben sollen die öffentlichen Abstellplätze für Velos geschaffen werden. Diese sollen insbesondere den Studierenden und Besuchenden des FORUM UZH zur Verfügung stehen. Die Anzahl Veloabstellplätze, die bereits eingeplant war, wurde aus Platzgründen lediglich für die Mitarbeitenden gerechnet. Dies möchten wir mit dem Antrag verändern und sehen auch die bessere Veloführung mit mehr Veloschnellrouten bei der grundsätzlichen Affinität der Studierenden zum Velofahren. Da müssten, angrenzend am Perimeter, auch Veloabstellplätze für die Studierenden erstellt werden können. Der Subvention an die Stadt Zürich im Hochschulgebiet werden wir demnach zustimmen und dem Antrag auf Erhöhung werden wir auch zustimmen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Mit der vorliegenden Subvention wird ein ganzer Strauss von Projekten unterstützt. Der Kanton hat sicherlich ein Interesse, dass auch die Strassenräume um seine Bauten gut gestaltet sind, namentlich das Universitätsgebäude, das FORUM UZH und das Universitätsspital. Auch die Zugänglichkeit der Bauten insbesondere vom Bahnhof her soll über die «Gartensequenz» verbessert werden. Die Lage der Tramhaltestellen wird bezüglich der Eingänge von Uni und FORUM UZH optimiert. Wir begrüßen explizit auch die gewählte Trammitellage. Der geplante Verzicht auf die Fussgängerstreifen im Bereich der Rämistrasse/Gloriastrasse ist aber noch nicht konform mit den einschlägigen Normen, und hier möchte ich auch die Aussage von Andrew Katumba richtigstellen: Vor dem Rathaus haben wir eine Begegnungszone, und in der Begegnungszone haben Fussgänger immer Vortritt. Im Bereich der Gloriastrasse/Rämistrasse haben wir eine verkehrsorientierte Strasse, wo der motorisierte Verkehr

auch bei Tempo 30 Vortritt hat, und Fussgänger müssen daher wegen der fehlenden Fussgängerstreifen warten, bis ihnen der motorisierte Verkehr den Vortritt gewährt. Die Argumentation, dass hier flächig gequert werden wird, ist eben nicht schlüssig, weil die Haltestellenkannten 30 Zentimeter hoch sind; da kann man nicht einfach flächig queren. Es wird eben so sein, dass sich die Fussgängerströme nach wie vor gebündelt am Anfang und am Schluss der Haltestellen konzentrieren und dort die Querung machen müssen.

Auch bezüglich Veloerschliessung des gesamten Quartiers gibt es noch Verbesserungsbedarf, und hier muss ich auch noch Monica Sanesi richtigstellen: Der Antrag hat in der Kommission eine Mehrheit erhalten, dass der Kredit um diese 100'000 Franken erhöht wird. Er ist somit Mehrheitsantrag und nicht mehr Minderheitsantrag.

Die Stadt hat im Baubewilligungsverfahren keine Veloabstellplätze für Studierende im Forum UZH gefordert. Es gibt nur Veloabstellplätze für Mitarbeitende. Das ist unverständlich und für uns nicht nachvollziehbar. Das Raumprogramm des FORUM UZH ist offensichtlich bis zum letzten Quadratmeter ausgequetscht worden, das wurde uns glaubhaft dargestellt. Wir haben daher die Forderung nach mehr Abstellplätzen nicht in Rahmen der FORUM-UZH-Vorlage eingebracht, sondern in diese Erschliessungsvorlage. Sie ist ja inhaltlich und baulich eng mit dem FORUM UZH verknüpft. Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum machen insbesondere auch Sinn, da sie ja für verschiedene Nutzungen verwendet werden können. Sie dienen nicht nur dem FORUM UZH, sondern eben auch dem Hauptgebäude der Uni sowie dem Universitätsspital und allenfalls noch weiteren Nutzungen. Bitte unterstützen Sie den Mehrheitsantrag der KPB.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Neben den Gebäuden prägen die Frei- und die Strassenräume das Hochschulquartier. Ein umstrittenes Element ist die Verschiebung und Neugestaltung der Tramhaltestellen. Diese macht aus unserer Sicht jedoch Sinn. Mit der Verlegung der Haltestellen werden die Wege der mit dem ÖV kommenden Studentinnen und Studenten und der Mitarbeitenden kürzer und sie können direkt zu den Uni-Gebäuden gelangen. Die Mittelinseln erhöhen dabei die Sicherheit im Strassenverkehr. Zwar wird es dadurch kurze Wartezeiten für einzelne Autofahrer geben, da sie die Weiterfahrt des Trams abwarten müssen. Doch dies scheint uns verkraftbar zu sein. Als ich an der Uni Zürich studierte, war es nicht anders: Wenn sich mehrere hundert Studierende gleichzeitig beispielsweise vom Uni-Hauptgebäude oder vom Hörsaal Häldeliweg zur Uni Irchel verschieben mussten und alle aufs Tram gingen, füllten sich die Strassen für kurze Zeit mit Menschen und für die Autos war ein ungestörtes Durchkommen nicht möglich. Wenn nun die Neugestaltung der Haltestellen die Wege verkürzt, die Menschenströme besser gelenkt werden und dadurch die Sicherheit im Strassenraum steigt, ist das nur wünschenswert.

Ein weiteres prägendes Element ist die «Parkschale», welche die verschiedenen Räume miteinander verbindet. Der Vorschlag überzeugt. Auch die Treppenanlage entlang der Poly-Bahn wie auch die Schaffung von Wegverbindungen rund um

die Gärten, die allesamt die Zugänglichkeit und Querungen verbessern und erleichtern, finden wir unterstützenswert. Die Mitte unterstützt daher den Antrag, die Subvention in der Höhe von 19,264 Millionen Franken an die Stadt Zürich auszurichten.

Die Erhöhung um 100'000 Franken für die Schaffung von öffentlichen Abstellplätzen für Velos lehnen wir ab. Für die Mitarbeitenden sind Veloabstellplätze eingeplant. Darüber hinaus ist das Hochschulquartier gut mit dem ÖV erschlossen. Und mit dem mit der Verlegung der Haltestellen wird dies noch besser der Fall sein. Die Rückweisung lehnen wir ab. Besten Dank.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Die EVP-Fraktion unterstützt die Erteilung einer Subvention an die Stadt Zürich für die Weiterentwicklung der Strassen und Freiräume zwischen den einzelnen Bauten des zukünftigen Hochschulgebietes. Die zukünftige Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität in diesem Gebiet soll umsichtig geplant und realisiert werden. Wir anerkennen in diesen Projekten die Verantwortung des Kantons in Zusammenhang mit der guten Erreichbarkeit der Universitätsgebäude, der Realisierung einer zeitgemässen Standortattraktivität, inklusive ansprechender Grünräume als Erholungszonen, die auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Wir von der EVP stimmen der Ausrichtung der Subvention zu, eine Rückweisung unterstützen wir nicht. Den Kommissionsantrag für die Erhöhung der Subventionen für die Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen befürworten wir. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ab jetzt beträgt die Redezeit fünf Minuten.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Besten Dank, das sollte reichen. Durch den Gotthard fahren täglich 17'000 Fahrzeuge. Kein Mensch hier drin würde auf die Idee kommen, im Gotthardtunnel flächendeckendes Queren zu erlauben. Durch die Rämistrasse vor der Uni fahren täglich ähnlich viele Fahrzeuge, nämlich 16'100 ungefähr. Und doch sollen jetzt dort die Fussgängerinnen und Fussgänger als biologische Verkehrshindernisse eingesetzt werden. Irgendwie erinnert mich das an das Spiel «Chicken Run», wo die Hühner über die Strasse gejagt werden, und ja, die einen oder anderen kommen da nicht ganz heil auf der anderen Seite an. Die Rämistrasse ist keine Quartierstrasse. Sie ist die einzige Hochleistungsstrasse östlich der Limmat, die von Norden nach Süden führt, die einzige in der Stadt Zürich. Es ist die höchst kategorisierte Strasse gemäss Richtplan, alles andere sind dann Autostrassen und Autobahnen. Und auf so einer Strasse wollen wir auf einer längeren Strecke die Fussgängerinnen und Fussgänger ohne Hilfe über die Strasse jagen? Sorry, aber das ist einfach «bireweich».

Wer die Nordbrücke kennt und dort ab und zu mit dem Auto durchfährt, der weiss genau, wie verwirlich das ist, wie gewisse Fussgängerinnen und Fussgänger das Gefühl haben, sie hätten Vortritt, Autos wiederum zum Teil das Gefühl haben, sie hätten keinen Vortritt. Die Situation ist verwirlich und definitiv nicht hilfreich, viel weniger hilfreich als Fussgängerstreifen, die jede Person versteht. Auch die Begründung für Tempo 30 bleibt offen: Ist es Sicherheit? Nein, im Moment ist es

kein Unfallschwerpunkt. Ist es Lärm? Wir haben dort keine Anwohnenden, also ist es wohl einfach reine Schikane. Die Konsequenz ist: Die Wohnquartiere im weiträumigen Umfeld müssen mit Schleichverkehr rechnen, weil sich die relativen Fahrzeiten verändern, und der ÖV wird verlangsamt und gleichzeitig verteuert. Auch der Mischverkehr Gloriastrasse stadteinwärts ist keine Notwendigkeit, sondern eine reine Schikane. Auch hier wird der Autoverkehr reagieren und auf andere Achsen in Wohnquartieren umschwenken. Dass die ÖV-Erschliessung wenig mutig ist, hat Sonja Rueff bereits erwähnt. Unter dem Strich dienen die Verkehrsanordnungen der Stadt weder dem Quartier noch der mobilen Bevölkerung, sondern lediglich der eigenen Ideologie.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Geschätzter Verkehrsexperte Bourgeois der FDP, es gibt einen Artikel 50 im Strassengesetz, ich zitiere diesen hiermit, auch wenn das der Regierungsrat, vertreten hier durch Frau Steiner, immer wieder abstreitet – ich weiss nicht, ob es ein Abkommen mit der Stadt Zürich gibt, damit dieser Artikel nie angewendet wird, wir haben es schon bei der Bellerivestrasse gesehen –, ich zitiere Artikel 50: «Anstelle der Städte kann der Staat» – also der Kanton – «jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in diesen beiden Gemeinden Zürich und Winterthur erstellen oder ausbauen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegung der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde diese Verwirklichung ablehnt.» Genau um das geht es, Marc Bourgeois. Hört endlich auf mit diesen Floskeln! Nehmt eure Regierungsräte und sagt diesen Regierungsräten, die bürgerliche Regierung, die die bürgerliche Mehrheit soll diesen Artikel endlich durchsetzen. Und dann ist es fertig mit Tempo 30 auf den Hauptachsen. Und dann ist es fertig mit dem Rückbau der Hauptachsen. Offen, ehrlich und direkt, so stelle ich mir eine bürgerliche Politik vor.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Minderheitsantrag Walter Honegger, Barbara Grüter, Hans Egli, Domenik Ledergerber, Sonja Rueff, Stephan Weber:

Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen, mit dem Auftrag zu klären, welche Konsequenzen die Streichung der Subvention des Kantons für die Neugestaltung Rämi- / Gloriastrasse, Trammittellage auf das Projekt und dessen Finanzierung hätte.

Walter Honegger (SVP, Wald): Eine Rückweisung und nicht einfach eine Ablehnung haben wir aus den drei folgenden Gründen beantragt, welche das Projekt Gloria-/Rämistrasse betreffen:

Erstens: Die Planer und die Projektverantwortlichen konnten uns nicht überzeugen, dass das fussgängerstreifenlose Queren der Strassen auch wirklich funktioniert. Wir sind der Meinung, dass dies zu vielen gefährlichen Situationen gerade für gehbeeinträchtigte Personen führen wird. Auch die Aussage von Thomas

Schweizer zeigt auf, dass eigentlich eine gebündelte Querung die Folge sein wird. Und da macht es ja wirklich Sinn, Fussgängerstreifen von Anfang an zu zeichnen. Zweitens: Eine computersimulierte Darstellung habe aufgezeigt, dass es vor dem FORUM zu keinen oder nur geringfügigen Verzögerungen für den motorisierten Verkehr kommen würde. Dies ist für uns schwer nachvollziehbar, das heisst, wir konnten nicht wirklich überzeugt werden, dass die neue Verkehrsführung auch wirklich genügend funktioniert, damit es vor dem Hochschulgebiet zu keinem Kollaps kommen wird.

Drittens: Auf die Frage in der Kommission hin, was passiere, wenn der Kantonsrat dieses Teilprojekt ablehnt, wurde uns mitgeteilt, dass die ETH, die UZH und das USZ, also der Kanton, sich ursprünglich auf eine Drittelung dieser Kosten geeinigt haben und dass es nicht sicher ist, ob die beiden anderen Projektbeteiligten die ganzen Kosten übernehmen würden. In der gleichen Antwort wurde auch noch mitgeteilt, dass 5,9 Millionen Franken nicht abgeschriebene Werte von Strassen und Einrichtungen für die Neugestaltung geopfert werden. Dies erachten wir definitiv als zu hoch.

So haben wir den Rückweisungsantrag für das ganze Geschäft gestellt, mit der Idee, dass die kritisierten Punkte geklärt und verbessert werden können. Sofern dieser Antrag im Rat nicht durchgehen wird, werden wir konsequenterweise das gesamte Subventionsgesuch von fast 20 Millionen Franken ablehnen. Ebenfalls lehnen wir den marginalen Antrag der GLP ab, zusätzliche 100'000 Franken für die Schaffung von weiteren öffentlichen Veloabstellplätzen zu sprechen. Die Planer haben sich an die gestellten Vorgaben gehalten und es besteht kein Grund, diese Vorgaben planlos umzustossen. Herzlichen Dank.

Peter Schick (SVP, Zürich): Ich möchte zu unserem Rückweisungsantrag noch etwas präzisieren, und zwar geht es um die Neugestaltung Gloria-/Rämistrasse, Trammitellage, das sogenannte flächige Queren. Bei den Tramstationen soll flächiges Queren ganz ohne Zebrastreifen möglich sein. Bei dieser wahnwitzigen Idee wurde ganz klar ein Teil unserer Bevölkerung nicht berücksichtigt oder bewusst weggelassen, und zwar die Tatsache, dass für Menschen mit Einschränkungen in der Wahrnehmung, zum Beispiel Seh- oder Hörbehinderte, oder in der Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit sowie auch für Kinder oder Personen, die altersbedingt ein erhöhtes Schutzbedürfnis haben, ein gefahrloses Überqueren der Strasse nicht möglich ist. Das wurde bis jetzt in beiden Voten überhaupt noch nie erwähnt. Wenn sogar die jetzige Tiefbauvorsteherin in der Stadt Zürich (*Stadträtin Simone Brander*) in einem Postulat, das sie noch als Gemeinderätin einreichte, bemängelte, ich zitiere aus dem Postulat: «Das vielzitierte und gelobte Beispiel Köniz kann nicht für die Tauglichkeit und Sicherheit beigezogen werden, da dort keine Trams verkehren und die Gesamtbreite der zu querenden Fahrbahn wesentlich geringer ist. Der stark zunehmende Veloverkehr und das grosse Gefälle der Gloriastrasse sind ebenfalls nicht vergleichbar mit Köniz.» Bemerkung meinerseits: Die Tiefbauvorsteherin kann jetzt ihr Postulat beantworten und eine Lösung

präsentieren. Da können wir gespannt sein, was dann da herauskommt. Jetzt wollen uns die Regierung und ihre Planungsteams weismachen, dass es hier funktionieren soll.

Das Einzige, das funktionieren wird, ist, dass der MIV komplett zum Erliegen kommt und es wahrscheinlich nicht lange geht, bis es da «chlöpft» zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Auf diese Fragen und noch viel mehr bekamen wir nur ungenügende Antworten. Und immer wieder hiess es, dass es bei Computersimulationen funktioniert hätte. Die anderen Subventionsbeiträge, wie schon von Herrn Honegger erwähnt, könnten für uns in Ordnung sein. Aber bei diesem Punkt ist es ungenügend, mangelhaft, darum soll das Geschäft an den Absender zurückgeschickt werden.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Rückweisungsantrag von Walter Honegger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Walter Honegger, Hans Egli, Barbara Grüter, Marzena Kopp, Domenik Ledergerber, Sonja Rueff, Stephan Weber:

I. Für die Infrastrukturmassnahmen der 1. Entwicklungsachse im Hochschulgebiet Zürich Zentrum wird der Stadt Zürich – unter Vorbehalt der Bewilligung der Projekte durch den Gemeinderat der Stadt Zürich – eine Subvention von Fr. 19'264'000 ausgerichtet.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Walter Honegger gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir noch fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht aus 180 Mitgliedern, weshalb es mindestens 91 Stimmen braucht. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für Ziffer I der Vorlage 5814a stimmen 121 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.