

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

8. April 2015

### **Motion der SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, AL- und CVP-Fraktion betreffend Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumsstrasse, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 1. Oktober 2014 reichten die SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, CVP- und AL-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2014/308, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, wie in einer strategischen Planung klare Vorgaben definiert werden können, damit die mittel- und langfristigen Projekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse aufeinander abgestimmt werden.

Begründung:

Mittel- und langfristig stehen grosse Projekte im Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/ Museumstrasse an. Ausserdem bringt die volle Inbetriebnahme der Durchmesserlinie grosse Veränderungen der FussgängerInnenströme.

In die strategische Planung sollen alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden einbezogen werden. Es soll eine Gesamtschau über die mittel- und langfristige Entwicklung des Perimeters um den HB erarbeitet werden. Der gesamte Verkehr soll sicherer und flüssiger verkehren.

Die Betriebsstabilität und die Leistungsfähigkeit des Tramnetzes im Raum HB sind ungenügend und die Trams behindern sich gegenseitig. Gemäss VBZ-Netzstudie 2030 braucht es aufgrund der Kapazitätsengpässe auf der Bahnhofbrücke künftig 3 oder 4 Gleise. Das führt zwangsläufig zu einer breiteren Brücke, sodass die Bahnhofbrücke nicht nur erneuert, sondern sogar ersetzt werden muss.

Wegen der Durchmesserlinie nehmen die Umsteigenden substantiell zu und verschieben sich nach Westen in den Bereich der neuen Passagen Gessnerallee und Sihlquai. Die Haltestelle Bahnhofquai verliert damit ihre ursprüngliche Bedeutung vollständig. Die Haltestellen Sihlquai und Bahnhofquai sind nicht behindertengerecht. Es stellt sich die Frage, ob z. B. diese beiden Haltestellen im Bereich zwischen Sihlquai und Landesmuseum zusammengefasst werden könnten. Damit könnten sie direkter und attraktiver an die neuen Passagen angebunden werden. Diese neue Haltestelle könnte zudem in eine Gerade gelegt werden und ohne Kompromisse behindertentauglich und leistungsfähig ausgestaltet werden. Diese Massnahme würde sich auch positiv auf die Fahrzeiten der Trams auswirken.

Bevor die nächsten Projekte geplant und gebaut werden, sollte die langfristige Linienführung der Tramachsen überprüft werden. So stellt sich die Frage, ob die Tramachse Limmatquai–Bahnhofquai allenfalls über das Neumühlequai und über die Walchebrücke zur Museumstrasse verlegt werden sollte.

Der Raum Hauptbahnhof/Central soll städtebaulich aufgewertet und der Zugang zur Altstadt bzw. Polybahn attraktiver und fussgängerfreundlich gestaltet werden.

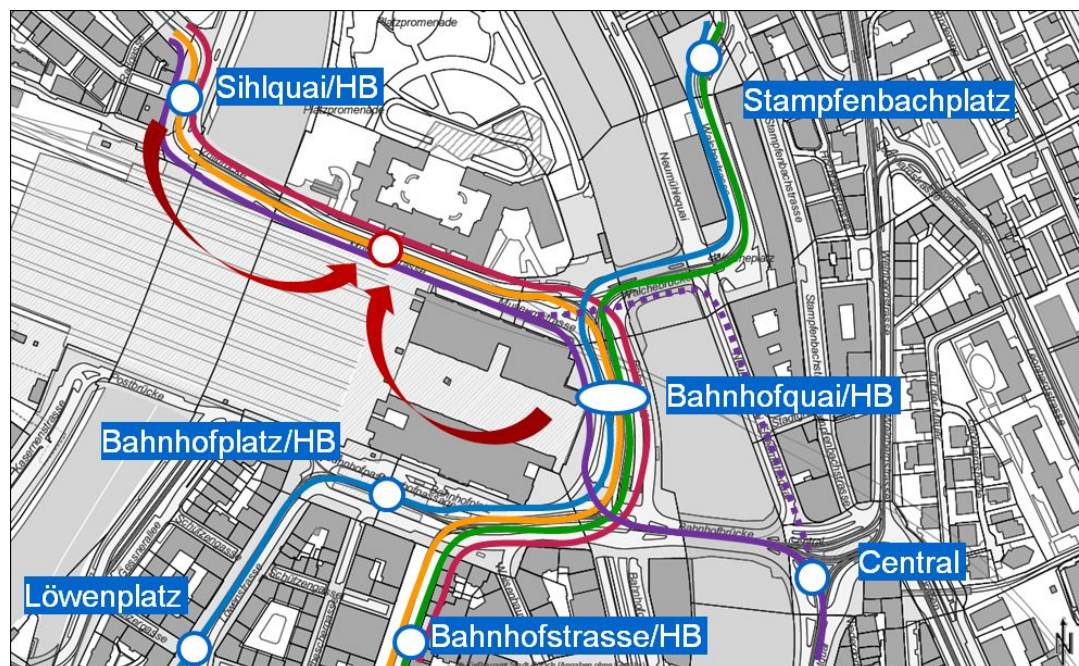
Damit kann auch die Zukunft des Globusprovisoriums geklärt werden, bzw. es kann definiert werden welche Randbedingungen für eine künftige Nutzung gelten sollen.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR; AS 171.100) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Der Hauptbahnhof Zürich (HB) ist der zentrale Knoten im Zürcher ÖV-Netz. Zudem ist er als Tor zur Innenstadt und als umfassendes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum von grosser Bedeutung. Der am Passagieraufkommen gemessene grösste Bahnhof der Schweiz ist aus den umliegenden Quartieren zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar. In der Weisung zur «Motion Bahnhöfe» (GR Nr. 2013/360) wurde ein Massnahmenkonzept entwickelt und in einem Objektblatt dokumentiert (vgl. Akte). Darin wird aufgezeigt, wie die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zum HB sichergestellt wird.

Der Raum Bahnhofplatz / Bahnhofquai / Central ist zudem der Hauptankunftsort in der Stadt Zürich. Die Wahrnehmung und die Qualität des Raums entsprechen aber nicht seinem Stellenwert. Die bestehenden Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und die Taxis sind verkehrsorientiert und haben für den Fussverkehr eine trennende Wirkung. Eine grundlegende Verbesserung der räumlichen Situation kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Verkehrsführung neu organisiert wird. Verschiedene Studien von Tiefbauamt und Amt für Städtebau haben mögliche Handlungsspielräume und Optimierungspotentiale in diesem Perimeter aufgezeigt. Darin wurden Ideen für alternative Verkehrsführungen entwickelt, die neue Aufenthaltsflächen ermöglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Umsetzung verkehrstechnisch und bautechnisch sehr anspruchsvoll ist und vertiefte Untersuchungen zur Klärung der Machbarkeit bedingt.



Heutige Haltestellenanordnung in Blau, geforderte in Rot; bestehende Linienführungen als durchgezogene Linien und geforderte als gestrichelte Linie.

Der Stadtrat teilt die Meinung, dass sich die Passagierströme der SBB mit der Eröffnung der Durchmesserlinie tendenziell nach Westen in den Bereich der Passagen Gessnerallee und Sihlquai verschieben. Gleichzeitig findet er es aber weder zweckmässig noch machbar, die Haltestellen Bahnhofquai/HB und Sihlquai/HB zusammenzulegen. Heute wie auch künftig fließen grosse Fussverkehrsströme zwischen der Haupthalle des HB, dem Bahnhofquai und dem Central. Die Haltestelle Bahnhofquai/HB ist somit am richtigen Ort. Zudem bleibt diese auch eine wichtige Umsteigehaltestelle. Eine neue Haltestelle in der Museumstrasse könnte

von den Linien 11 und 14 aus der Stampfenbachstrasse nicht angefahren werden. Somit würden wichtige Umsteigebeziehungen wegfallen, für die es keine Alternativen gibt (z. B. zwischen den Linien 4 und 11 oder den Linien 13 und 14). Die Haltestelle Bahnhofquai/HB ist heute zwar noch nicht behindertengerecht ausgebaut, die räumlichen Verhältnisse lassen dies für einen zukünftigen Umbau aber zu. Die Realisierung einer neuen Haltestelle in der Museumstrasse schätzt der Stadtrat zudem als schwierig ein: Die räumlichen Gegebenheiten würden voraussichtlich Kaphaltestellen bedingen, die bei den heutigen Verkehrsmengen und der entsprechend notwendigen Verkehrssteuerung auf dieser regional klassierten Verbindungsstrasse kaum vertretbar sind. Die heutige Anordnung der Haltestelle Sihlquai/HB ist überdies sehr gut auf die Passage Sihlquai und die Zugänge zum HB ausgerichtet. Die Haltestelle ist mit einer Teilerhöhung auch bereits behindertengerecht ausgebaut; die Haltekante durchgehend zu erhöhen, ist wegen der Kurvenlage nicht möglich.

Ebenfalls nicht zweckmässig findet es der Stadtrat, die Tramlinie 4 auf den Neumühlequai zu verlegen. Dadurch fielen wichtige Umsteigebeziehungen zwischen den Linien 4 und 11 bzw. 4 und 14 weg, was den Nutzen der Verlegung infrage stellen würde. Kommt hinzu, dass die entsprechende Linienführung zwar die Bahnhofbrücke entlastet, dafür aber die ebenfalls bereits hoch ausgelastete Walchebrücke nochmals stärker belasten würde.

Mit der Motion wird vom Stadtrat eine Vorlage verlangt, *«wie in einer strategischen Planung klare Vorgaben definiert werden können, damit die mittel- und langfristigen Projekte für die veränderten Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse aufeinander abgestimmt werden»*. Eine strategische Planung im beantragten Sinn kann nicht Gegenstand einer Motion sein. Das Anliegen erfasst kein Geschäft, das gemäss Art. 10 und Art. 41 Gemeindeordnung in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats, liegen würde. Die verlangten klaren Vorgaben für eine strategische Planung zur Abstimmung der Verkehrsströme rund um den HB lassen sich darum nicht in einen Erlass bzw. in eine Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses in der Kompetenz des Gemeinderats, der Gemeinde umgiessen (vgl. Art. 90 Abs. 1 GeschO GR). Das Anliegen ist deshalb nicht motionsfähig.

Da der Stadtrat die Notwendigkeit einer strategischen Planung und eine daraus abgeleitete Abstimmung künftiger Projekte im Bereich von Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse ebenfalls wie der Gemeinderat als wichtig einschätzt, ist er bereit, den Vorstoss als Postulat entgegen zu nehmen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**