

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

25. November 2015

Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. Mai 2015 reichte die SP-, Grüne- und GLP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2015/159, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, die durchgehende Velorouten entlang der Rämistrasse sowie attraktive Fusswegverbindungen zwischen Bellevue und Heimplatz vorsieht, ohne dabei die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu beeinträchtigen.

Begründung:

Der Masterplan Hochschulgebiet sieht vor, die in der Spitzenstunde vorgesehene Verkehrszunahme von 45% für das ganze Gebiet zur Hälfte durch Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Damit gewinnt die Achse Bellevue/Bahnhof Stadelhofen – Heimplatz für den Fuss- und Veloverkehr noch einmal grössere Bedeutung. Entsprechend will der Masterplan die Achse entlang der Rämistrasse für den Fuss- und Veloverkehr auch attraktiv gestalten.

Die vom Stadtrat bisher vorgeschlagene Gestaltung genügt diesen Anforderungen allerdings nicht. Wenn Trottoirs verschmälert oder Velofahrende auf ein schmales Trottoir gezwungen werden, werden damit nicht nur Richtplaneinträge missachtet, sondern die Erschliessung des Hochschulgebietes ist an sich in Frage gestellt. Deshalb muss die Stadt Zürich, die bei der Gestaltung der Rämistrasse federführend ist, ihre Planung komplett revidieren. Dabei sind auch unkonventionelle Lösungen in betrieblicher, verkehrsorganisatorischer und infrastrukturellen Hinsicht zu prüfen.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige 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:

Ausgangslage

Mit der geplanten Entwicklung des Hochschulgebiets kommen grosse verkehrliche Herausforderungen betreffend Erschliessung auf Stadt und Kanton zu. Es ist erklärtes Ziel von Kanton und Stadt, die zusätzlichen Personenbewegungen hauptsächlich über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr abzuwickeln. Dies wird auch in den Gestaltungsplänen betont, die derzeit erarbeitet werden. Eine zentrale Rolle spielt dabei nicht nur die Anbindung an den Raum Bellevue/Bahnhof Stadelhofen, sondern auch diejenige an den Raum Central/Hauptbahnhof. Im Hinblick auf die Entwicklung im Hochschulgebiet weist nämlich nicht primär der Raum Bellevue/Bahnhof Stadelhofen Ausbaubedarf für den Fuss- und Veloverkehr auf. Erste Analysen zeigen vielmehr, dass die Anbindung des Raums Central/Hauptbahnhof mengenmässig von grösserer Bedeutung ist.

Bedeutung der Rämistrasse für den Fussverkehr

Vom Bellevue her stehen dem Fussverkehr verschiedene Alternativen zur Verfügung, um ins Hochschulgebiet zu gelangen: entweder abseits des Strassenverkehrs (z. B. durch das Niederdorf) oder direkt entlang der Rämistrasse bzw. über den parallelen, etwas höher gelegenen Caroline-Farner-Weg. Diese beiden direkten und gut auffindbaren Routen sind jedoch für Fussgängerinnen und Fussgänger wegen der stark befahrenen Strasse und dem schmalen Trottoir auf der einen Strassenseite bzw. der Steigung wenig attraktiv. Die Rämistrasse

dient zwar als Verbindung zum Bahnhof Stadelhofen, und die Geschäfte sowie das anliegende Parkhaus verursachen entlang der Rämistrasse Publikumsverkehr, aber als Verbindung zwischen Bellevue und Hochschulgebiet hat sie eine eher sekundäre Bedeutung für den Fussverkehr. Mitunter auch deshalb, weil ein grosser Teil des Zielpublikums aus anderen Stadtteilen bereits mit dem Tram zum Bellevue gelangt und dann die Tramlinien zwischen Bellevue und Heimplatz benutzt. Der öffentliche Verkehr ist zurzeit und wird auch in Zukunft die bedeutendste Verbindung vom Bellevue in Richtung Hochschulgebiet sein.

Der Fussverkehr wird als Verbindung zum Hochschulgebiet auch künftig nicht primär über die Rämistrasse abgewickelt. Verbindungen vom Bahnhof Stadelhofen her weisen ein grösseres Potenzial für direkte Fusswege zum Hochschulgebiet auf. Bereits heute besteht z. B. abseits des Verkehrs über den Olgaweg eine attraktive und direkte Verbindung zum Heimplatz. Diese ist jedoch schlecht auffindbar und nur minimal ausgebaut. Kurz- bis mittelfristig sind hier Verbesserungen nötig und auch machbar.

Bedeutung der Rämistrasse für den Veloverkehr

Aus den Stadtkreisen 2 und 3 bleibt die Zufahrt via Bellevue und Rämistrasse für den Veloverkehr bedeutend, weil die einzige Alternative durch das Niederdorf lediglich als Ausweichroute taugt. Das Tiefbauamt hat in Zusammenarbeit mit dem Polizeidepartement deshalb bereits das von den Motionärinnen und Motionären erwähnte Strassenbauprojekt entlang der Rämistrasse erarbeiten lassen. Dieses bringt zwar noch keine optimale Lösung, richtet sich aber nach dem in dieser Zeit Realisierbaren. Man ist während des Projekts zur Erkenntnis gelangt, dass der Veloverkehr zu einem Teil über die Rämistrasse geführt werden kann und dafür weitere Verbesserungen notwendig sein werden.

Folgerungen

Trotz des teilweise nachgewiesenen Bedarfs für Verbesserungen hält der Stadtrat aus folgenden Gründen die Motion nicht für das geeignete Instrument, um adäquate, langfristige tragfähige Lösungen zu realisieren:

Planungen im Strassenraum der kantonalen Rämistrasse sind aufwendig. Das Verkehrssystem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Bereich Bellerivestrasse, Rämistrasse und General Guisan-Strasse ist stark ausgereizt. Bellevue und Heimplatz sind die leistungsbestimmenden Knoten in diesem System und bieten kaum noch Spielraum für Optimierungen. Sämtliche weitergehenden Eingriffe haben hier grossräumige Konsequenzen und müssen sorgfältig und unter Einbezug der kantonalen Behörden entwickelt werden. Dies ist in der Zeit, die eine Motion einräumt, nicht zu bewältigen.

Im Weiteren hat sich bei der Erarbeitung des Bauprojekts entlang der Rämistrasse wiederholt gezeigt, dass der bauliche Spielraum aufgrund der topografischen Lage und durch die relativ engen Platzverhältnisse mit der dichten Bebauung mit teilweise denkmalgeschützten Bauten auf der einen Strassenseite und hohen Stützmauer auf der anderen nahezu ausgereizt ist. Hier zusätzliche attraktive Flächen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, bedarf bedeutender Eingriffe. In dem von einer Motion vorgegebenen Zeitraum sind keine befriedigenden Lösungen möglich.

Das Bauprojekt «Rämistrasse» kann zudem nicht losgelöst von den angrenzenden Gebieten betrachtet werden: Im Hochschulgebiet sind etwa ab dem Jahr 2025 grosse Entwicklungen vorgesehen. Und die Planungen für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind noch nicht so weit fortgeschritten, als dass die entsprechenden Grundlagen für städtische Anschlussprojekte vorhanden wären. So werden im Zusammenhang mit dem Bau eines vierten Gleises auch Massnahmen wie zusätzliche Ausgänge diskutiert, die einen erheblichen Einfluss auf die Fussgängerinnen- und Fussgängerströme zum Hochschulgebiet haben würden. Weiter

planen Kanton und Stadt im Rahmen der Entwicklung des Hochschulgebiets umfassend zu analysieren, wie Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer die Höhendifferenz zwischen Bellevue/Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz/Hochschulgebiet besser überwinden können. Verschiedene Lösungsansätze für mögliche Aufstiegshilfen werden derzeit von Kanton und Stadt vertieft geprüft und auf deren Machbarkeit abgeklärt. Umsetzungsreife Bauprojekte für ÖV/MIV sowie die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr in diesem Gebiet können erst auf den erwähnten Zeitpunkt hin erarbeitet werden, da sie längere Verfahren benötigen und grössere Eingriffe in den bestehenden Strassen- und Stadtraum haben. In dem von einer Motion vorgegebenen Zeitraum ist dies nicht möglich. Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti