

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 46. Ratssitzung vom 17. April 2019

1161. 2019/43

Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 30.01.2019: Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Hans Jörg Käppeli (SP)** begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 861/2019): Vor vier Jahren erteilte der Gemeinderat dem Stadtrat mit 117 zu 0 Stimmen den Auftrag, eine strategische Planung für das Gebiet um den Hauptbahnhof herum zu erarbeiten. Der Stadtrat will den Auftrag nicht erfüllen. Eine Mehrheit der Kommission will keine Projekte mehr zulassen ohne Kenntnisse einer langfristigen Perspektive. In dieser Pattsituation sind der Stadtrat und die Kommission übereingekommen, eine Delegation aus der Kommission zu bilden, die mit der Stadtverwaltung vertieft das Thema bearbeitet, um einen Ausweg zu finden. Eine erste Sitzung fand bereits statt, die nächste findet in fünf Wochen statt. Bestandteil der erwähnten Motion GR Nr. 2014/308 war auch die Tramhaltestelle, die verschoben werden sollte. Bevor der Gemeinderat mit der Stadtverwaltung diesen Punkt klären konnte, preschte das Tiefbauamt vor und legte ein Sanierungsprojekt für die Zollbrücke gemäss Strassengesetz §16 auf. Somit wurden wir genötigt, die Dringliche Motion einzureichen. Mit einem Aufwand von knapp 6 Millionen Franken soll der aktuelle Zustand zementiert werden. Sollte später etwas geändert werden, geht dieses Geld verloren. Der aktuelle Zustand darf aus mehreren Gründen nicht belassen werden. Die Tramhaltestelle Sihlquai ist nicht behindertengerecht und zu eng für die stark steigenden Frequenzen. Mit der Verschiebung auf einen geraden Streckenabschnitt auf der Zollbrücke kann die Tramhaltestelle behindertengerecht realisiert und der Zugang zum Bahnhof wesentlich verbessert werden. Das Tiefbauamt ignoriert in seinem Sanierungsprojekt die eigene Planung an der Zollstrasse. Der Platz zwischen dem Hauptbahnhof und der Tramhaltestelle soll ohne den MIV aufgewertet werden. Sogar eine Fahrspur auf der Zollbrücke könnte hinfällig werden. Die SBB plant, den Ausgang aus der Passage Sihlquai massiv zu verändern. Heute wirkt dieser Ausgang unfertig und abgenutzt. Treppen und Rolltreppen sollten neu und zweckmässig gebaut werden. Der Ausgang wurde Ende der 1980er-Jahre mit der Eröffnung der S-Bahn erstellt. Dort besteht ein wesentlicher Mangel. Der Zugang zur Tramhaltestelle wurde in einem privaten Gebäude erstellt. Er besteht lediglich aus Treppen, ist eng und nicht behindertengerecht. Ohne massive Eingriffe in privates Eigentum kann der Ausgang nicht behindertengerecht gemacht werden. Gleichzeitig bedeutet das erhebliche Kosten. Mit der Aufwertung des Aufgangs zur Zollstrasse und zur Zollbrücke kann das viel günstiger und attraktiver sowie zu Lasten der SBB erstellt werden. Des Weiteren sind die dort befindlichen Veloabstellplätze sehr konfliktrichtig und ein grosses Hindernis für die Zufussgehenden. Die Abstellplätze sollen bald in den Stadttunnel verlegt werden. Die Kurzparkplätze entsprechen einem Bedürfnis, sind in ihrer Anordnung aber für die Velo-*

fahrenden gefährlich und ein Hindernis für den Verkehrsfluss des MIV. An dieser unübersichtlichen Stelle dürfen die Kurzparkplätze nicht bleiben. Im engeren Bereich können sie nicht ohne Weiteres anders angeordnet werden, dazu fehlt der Platz. Eine Alternative wäre das Parkhaus Sihlquai oder das Erstellen von Kurzparkplätzen auf der Limmatstrasse neben dem Carparkplatz. Zwischen der Zollbrücke und dem Hauptbahnhof befand sich bis ins Jahr 1990 eine Lücke, die den Blick in die Sihl freigab. Mit einer Trägerkonstruktion wurde dieser Spickel geschlossen. Offensichtlich wurde das ungenügend dimensioniert und muss bereits wieder ersetzt werden. Der Stadtrat moniert, dass die Tramgleise auf der Brücke nur in der heutigen Lage erneuert werden können. Eine Verschiebung würde mindestens teilweise eine neue Brücke voraussetzen. Die bestehende Brücke ist sanierungsbedürftig und nicht erdbebentauglich. Jetzt muss also geplant werden, wie die Tramhaltestelle und die Fahrspuren schliesslich aussehen werden. Selbstverständlich muss die Umgestaltung mit der SBB abgestimmt werden. Ich bin überzeugt, dass mit einer gemeinsamen Planung und einem gemeinsamen Bauen erhebliche Synergien genutzt werden können. Es kommt vermehrt vor, dass uns Projekte vorgelegt werden, bei denen die Planung des Strassenraums hinterherhinkt. Der Zustand der Tramgleise zwingt häufig zu einem kostspieligen Handeln. Auf dieses Sanierungsprojekt muss verzichtet werden.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Die Motion verlangt, auf das aktuelle Projekt für die Sanierung der Zollbrücke mit Umgestaltung der Zollbrücke zu verzichten. Das heisst, wir sollen die VBZ-Gleise nicht erneuern können. Mit einem Teilprojekt auf der Zollbrücke soll vorgeprescht werden, obwohl unbekannt ist, wie der Anschluss in Richtung Limmatstrasse funktionieren wird oder wie die Situation am Bahnhofquai ausgestaltet werden soll. Dass die Seitenlage besser ist, mag einleuchten. Aber das muss im Zusammenhang mit dem grossräumigen Projekt, das wir momentan erarbeiten, betrachtet werden. Wenn nur ein Teilaspekt realisiert werden soll, kommt es zu einem Flickwerk. Die Gleise müssen jetzt erneuert werden. Vorgeschlagen wird der Teilneubau der Brücke. Das Tramgleis in eine Seitenlage zu verschieben, ist mit der aktuellen Brückenkonstruktion nicht möglich. Die Konstruktion wurde für die heutige Lage der Gleise erstellt. Das wollen wir erneuern und die Gleise müssen repariert werden. Das müssen wir jetzt machen, nicht eine Projektierung beginnen, die Jahre dauern wird. Es handelt sich um ein grosses Projekt, das in etwas Zusammenhängendes eingebettet werden muss. Der verlangte Neubau ist zeitlich nicht möglich. Dass die Verschiebung geprüft wird, lehnen wir aber nicht ab. Möglicherweise handelt es sich um ein gutes Projekt. Darum wollen wir den Vorstoss als Postulat entgegennehmen und die Machbarkeit prüfen. Das erlaubt die Einbettung in das grosse Ganze. Die Gleise müssen jetzt ersetzt werden. Die Motion will das hingen stoppen; die Planung einer neuen Brücke wird aber Jahre dauern.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Im Moment liegt eine Weisung zu einer Motion auf dem Tisch, die von allen Fraktionen unterschrieben wurde. Darin wird eine Gesamtplanung im Raum

Central / Bahnhofbrücke / Bahnhofquai / Museumstrasse gefordert. Darum geht es nicht an, dass nun eigenmächtig und ohne, dass alle Fraktionen damit einverstanden sind, eine Umplanung erfolgt. Wir verlangen eine strategische Planung, keine «Pflästerlipolitik». Wir wollen die strategische Planung erst sehen, bevor wir über Einzelprojekte diskutieren. Ich muss mich fragen, was der Zweck des runden Tisches ist, wenn eigenmächtig und ohne Planung etwas erarbeitet wird. So wird der runde Tisch nicht ernst genommen. Dieses Anliegen ist gegenüber der Verwaltung nicht fair. Vieles zur Sanierung und Umgestaltung kann ausgelassen werden. Die Gleise jedoch müssen ersetzt werden. Die Argumente zur Verschiebung der Haltestelle sind sehr schlecht und wenig durchdacht. Am heutigen Standort verfügen die Passagiere über einen direkten Zugang zu den Bahnhöfen Museumstrasse und Löwenstrasse sowie zu allen anderen Gleisen am Hauptbahnhof. Eine Verschiebung der Haltestelle bedeutet eine Verbesserung zum Gleis 18, aber eine Verschlechterung zu allen anderen Gleisen. Ob es sich hier um den richtigen Vorschlag handelt, muss aus einer Gesamtansicht entschieden werden. Wir entschieden einstimmig, dass das überprüft wird. Die Motion steht im Widerspruch zum Auftrag, den wir dem Stadtrat erteilten. Unsere Forderungen aus der Kommission zur Weisung werden noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Wenn die Pläne schliesslich vorliegen, muss das Projekt erst ausgearbeitet werden. Bis dahin müssen die Gleise ersetzt worden sein. Die Verschiebung der Haltestelle steht nicht im Vordergrund. Sie kann aber schliesslich mit der Gesamtplanung umgesetzt werden, falls es sich zeigen wird, dass es sich um die beste Lösung handelt. Auch ein Postulat ist nicht notwendig, da die Verschiebung geprüft werden kann, wenn das Gesamtprojekt vorliegt.

Markus Knauss (Grüne): *Das Wort «Gesamtplanung» ist von zentraler Bedeutung. Wir verlangten eine strategische Gesamtplanung rund um das Gebiet des Hauptbahnhofs. Vor zwei Jahren nahm der Stadtrat dazu Stellung. Seit damals geschah nichts mehr. Nun kommt ein Projekt nach dem anderen. Weder das Tiefbauamt noch der Stadtrat stellen in Aussicht, dass die jetzt diskutierten Einzelprojekte in die Perspektive hineinpassen. Vielleicht müssen die Gleise repariert werden. Das ist unbestritten. Aber gleichzeitig wollen wir, dass das gesamte Gebiet berücksichtigt und eine Gesamtplanung erstellt wird, in der die einzelnen Projekte, wie auch die Reparaturprojekte, hineinpassen. Was uns vorgesetzt wurde, ist nicht zukunftsfähig. Wir haben den Verdacht, dass der Gleisersatz mit der Instandsetzung der Brücke erfolgt und danach nichts mehr geschehen wird. Wenn der Vorstoss als Postulat entgegengenommen wird, gibt es keine Garantie, dass in den nächsten zwei bis vier Jahren eine neue Lösung vorliegen wird. Wir wollen einen gewissen Druck ausüben, da die Situation um die Zollstrasse unerträglich ist. Die Zollbrücke ist für die Velofahrenden von zentraler Bedeutung. Alleine über die Zollbrücke führen drei regional klassierte Velorouten. Das Sihlquai ist auch wichtig für die Routen, die stadtauswärts führen. Im Bericht wird kein Bezug zwischen dem Projekt Sihlquai und dem Projekt Zollbrücke gemacht. Es wird keine Idee ausgeführt, wie die Velofahrenden zur Zollbrücke geleitet werden sollen. Die Zufahrt zur Zollstrasse und zur Konradstrasse ist 1,4 Meter breit und befindet sich zwischen zwei Autofahrspuren. Das ist nicht sicher. Die Verpflichtung, sichere Velowege zu erstellen, wird nicht eingehalten. Die linke Autofahrspur dient eigentlich nur der Erschliessung der fünfzehn Kurzzeitparkplätze. Der Hauptbahnhof und die Velobeziehungen rund um ihn sind zu wichtig, als dass man nicht über den Verzicht der fünfzehn Parkplätze diskutieren könnte. Der Ve-*

loweg hinter den Kurzzeitparkplätzen ist problematisch. Ständig stehen Menschen auf dem Veloweg und Autofahrende suchen Parkplätze. Teilweise ist der Veloweg minutenlang nicht brauchbar und die Velofahrenden müssen auf die Strasse ausweichen, was eine Gefährdung bedeutet. Mit der Motion fordern wir eine Perspektive ein. Das Tiefbauamt will offenbar den Weg des geringsten Widerstands gehen: Es wird lediglich der heutige Stand saniert. Das widerspricht den VSS-Normen, die sichere Velowege verlangen, aber auch den regionalen Richtplaneinträgen. Diese sind behördenverbindlich. Der Stadtrat ist angehalten, diese umzusetzen. Auch widerspricht diese Strategie der Gemeindeordnung, die verlangt, dass der Veloverkehr gefördert wird.

Ernst Danner (EVP): Die Motion für eine Gesamtplanung um den Hauptbahnhof wurde am 27. Mai 2015 mit einer Frist von zwei Jahren überwiesen. Unterdessen vergingen vier Jahre. Nach meiner 34-jährigen Verwaltungserfahrung kann ich sagen, dass ein zu realisierendes Projekt nach vier Jahren mindestens in den groben Zügen Klarheit gewonnen haben sollte. Es sollte bekannt sein, in welche Richtung das Projekt führen wird. Danach sind weitere vier bis acht Jahre nötig, bis das Projekt realisiert wird. Grossprojekte brauchen mehr Zeit. Die S-Bahn brauchte sechzehn Jahre, die Durchmesserlinie in etwa zehn. Die Planung für ein Konzept um den Hauptbahnhof sollte die Verwaltung innerhalb von vier Jahren realisieren können, auch wenn es zu Wechsel im Vorstand kam. Es ist durchaus möglich, dass nun auf der Basis des bereits Erarbeiteten innerhalb von zwei Jahren ein gutes Konzept erstellt wird. Wenn das nicht der Fall ist, bedeutet das ein Fehlen des Willens. Es ist möglich, innerhalb der Motionsfrist ein Gesamtkonzept zu erstellen. Wenn sich zeigen wird, dass die Verschiebung nicht zum Gesamtkonzept passt, wissen wir mehr. Wir unterstützen die Motion hauptsächlich mit dem Argument, dass nur auf diese Weise eine behindertengerechte Haltestelle realisiert werden kann. Wenn die Tramgleise saniert werden müssen, kann ein Kredit vorgelegt werden. Die Motion fordert einen Schritt nach vorne und die Fertigstellung des Gesamtkonzepts.

Sven Sobernheim (GLP): Ich stimme zu 95 Prozent den Worten von Stephan Iten (SVP) zu. Es ist extrem unschön, was hier abläuft. Es handelt sich um einen Affront gegenüber den Parteien, die die Motion mitunterstützen, aber jetzt nicht mehr unterstützen. Auch sollte es nicht das Ziel sein, eine Motion einzureichen, nachdem ein runder Tisch eingeführt wurde. Brücken werden nicht für zwei Jahre saniert; sie werden für Jahrzehnte saniert. Die Haltestelle kann nicht verschoben werden, wenn die Brücke so saniert wird, wie es angedacht ist. Das spricht für die Motion. Wir forderten die Gesamtplanung im Jahr 2015. Zwei Jahre später lieferte der Stadtrat einen Bericht, der nicht einer Gesamtplanung entspricht. Das versucht nun STR Richard Wolff mit gutem Willen und intensivem Arbeiten zu korrigieren. Es muss aber auch verständlich sein, dass wir die Sanierung der Brücke nicht in die Gesamtplanung aufnehmen wollen, wenn die Brücke nach der Sanierung für Jahrzehnte wieder unverändert bleiben wird. Denn wenn wir in fünf Jahren eine Motion für eine Haltestellenverschiebung einreichen, wird der Stadtrat dagegenhalten, dass bereits Geld investiert wurde, das nicht abgeschrieben werden kann und dass bis ins Jahr 2045 nicht mehr an der Brücke gearbeitet werden soll. Wir müssen dementsprechend der Motion zustimmen. Wir wollen, dass nur ein Gleisersatz erfolgen wird, wenn die Gleise nicht mehr befahrbar sind. Mehr wollen wir nicht.

Andreas Egli (FDP): Dringlich ist die Sanierung der Gleise. Man kann der Meinung sein, dass das nicht stimmt. Dann müsste man eine neue PUK einsetzen oder der GPK einen Auftrag erteilen. Ich gehe davon aus, dass die Tramgleise erneuert werden müssen. Das bedeutet Kosten und wird auf der bestehenden Brücke ausgeführt. Mit dieser Brücke ist es statisch nicht möglich, die Haltestelle in Seitenlage zu erstellen. Wenn die Haltestelle verschoben werden soll, ist eine neue Brücke notwendig. Diese kann im Rahmen der Überprüfung der Gesamtgestaltung des Verkehrs um den Hauptbahnhof Sinn machen. Es geht dabei nicht darum, ob es fünfzehn Parkplätze mehr oder weniger sein werden. Es handelt sich um die einzigen Parkplätze mit direktem Zugang für Personen, die beispielsweise wegen einer Behinderung darauf angewiesen sind, dass sie abgeholt werden können. Die Verlegung der Haltestelle bedeutet einen weniger kundenfreundlicheren Zugang zu den Bahngleisen, weil die Unterführung weiter entfernt ist. Die Haltestelle könne nicht an ihrer aktuellen Lage behindertengerecht saniert werden. Nach meinen Informationen ist das hingegen möglich. Die bestehende Unterführung zum Hauptbahnhof ist relativ eng. Die SBB arbeitet aber bereits an zusätzlichen Unterführungen. Es macht keinen Sinn, das Geplante zu negieren und nicht zu berücksichtigen. Gewisse Hintergründe wurden bei dieser Motion nicht miteinbezogen. Sie kostet sehr viel, reduziert Kundenfreundlichkeit und bietet keinen Nutzen. Nur Parkplätze können wegverschoben werden. Die Parkplätze auf den Carparkplatz zu verschieben, ist nicht mehrheitsfähig, weil dort wohl eines Tages Wohnungen entstehen sollen.

Stephan Iten (SVP): Selbstverständlich sind die Parkplätze auch für uns ein wichtiger Punkt, warum wir die Motion ablehnen. Markus Knauss (Grüne) mag in seiner Argumentation recht haben. Doch das alles ist Teil der Gesamtplanung. Die Ingenieure sollen nun planen können. Viele Punkte verkomplizieren die Situation auf der Zollbrücke; Lösungen können nicht innerhalb von kurzer Zeit erarbeitet werden. In der Motion geht es um die Verschiebung einer Tramhaltestelle. Es geht nicht um Velos, Velowege und Velorouten, obwohl diese als Argument verwendet wurden. Ob die Verschiebung der Tramhaltestelle tatsächlich eine Verbesserung für die Velofahrer bedeutet, bezweifle ich. Ich erinnere an die Sanierung der Hardbrücke. Sie wurde für zwei Jahre saniert, was viele Millionen Franken kostete. Kaum war diese beendet, konnte aber ein Gleis verlegt werden. Eine eventuelle Verschiebung der Haltestelle kann also auch nach der Sanierung erfolgen. Erst muss die Gesamtplanung fertiggestellt werden.

Hans Jörg Käppeli (SP): Es wird keine zusätzlichen Unterführungen geben; es geht darum, an die vorhandene Unterführung besser anzuschliessen. Die Verbindung zwischen Bahn und Tram soll gemeinsam mit der SBB verbessert werden. Der Ersatz der Kurzzeitparkplätze soll nicht auf dem Carparkplatz entstehen, sondern in der Limmatstrasse beim Carparkplatz. Wegen des geringen Verkehrs besteht dort durchaus diese Möglichkeit. Es ist unschön, dass die Planung nicht fertiggestellt wurde. Gleichzeitig besteht das Problem der Tramgleise. Wenn diese tatsächlich auseinanderfallen, können sie ersetzt werden. Die Kosten dafür liegen aber bei 1 bis 2 Millionen, nicht bei 6 Millionen Franken. Das Sanierungsprojekt beinhaltet neben der Strassenbrücke eine neue Brücke, die Sanierung der Strassenbrücke und den Gleisersatz. Die Strassenoberfläche wird verändert, aber im alten Zustand wieder eingerichtet – inklusive den vorhan-

6 / 6

denen Mängeln. Dazu gehört die gefährliche Situation für die Velofahrer hinter den parkierten Autos. Die Veloabstellplätze werden ausserdem im Projekt wieder als Bestandteil aufgeführt, obwohl sie in den Stadttunnel verlegt werden. Darum wird so viel Geld projektiert. Für die Gleise kann eine Notsanierung erfolgen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Beim Projekt handelt es sich um einen Gleisersatz. An der Brücke müssen die Abdichtung und der Belag instandgesetzt werden und im gleichen Zug kleinere Arbeiten erfolgen. Das hat nichts mit einem Präjudiz zu tun. Ich verstehe nicht, wieso die Mehrheit glaubt, dass die Seitenlage der neuen Tramhaltestelle auf der Zollbrücke besser als der aktuelle Standort sein sollte. Es gibt keinen Beweis dafür. Die Forderung ist nicht in einen Gesamtzusammenhang eingebettet. Der Runde Tisch will den Gesamtzusammenhang herstellen und die Einbettung in ein Gesamtprojekt realisieren. Dass nun mit einem Teilprojekt vorgeprescht wird, ist «Pflasterlipolitik», bietet keinen Überblick über die Gesamtsituation und entspricht nicht der Gesamtplanung. Auch die jetzige Lösung hat Vorteile. So müssen mit dem Velo keine Gleise überfahren werden, während es mit der neuen Lage der Haltestelle zwei sein werden. Warum das vorgeschlagene Projekt besser sein sollte, ist nicht ersichtlich.*

Hans Jörg Käppeli (SP) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 81 gegen 29 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat