Stadt Zürich
Gemeinderat

Stadt Zürich
Gemeinderat
Parlamentsdienste
Stadthausquai 17
Postfach, 8022 Zürich

T +41 44 412 31 10
gemeinderat@zuerich.ch
gemeinderat-zuerich.ch

Auszug aus dem substanziellen Protokoll
59. Ratssitzung vom 6. September 2023

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2023/80, 2023/318 und 2023/408

2217. 2023/80
Weisung vom 01.03.2023:
Dringliche Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke wird abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2023/80, 2023/318 und 2023/408

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 1 / Kommissionsreferat Schlussabstimmung Dispositivziffer 2:

Anna Graff (SP): *Die Weisung erstattet nach der zweiten Fristerstreckung vom 26. Januar 2022 vorübergehend final Bericht zur Dringlichen Motion GR Nr. 2019/43. Der Perimeter des Hauptbahnhofs gehört zu den schwierigsten und auch wichtigsten Verkehrsknoten in der Stadt. Neben dem Auftrag dieser Motion besteht seit dem Jahr 2014 der Auftrag der Motion GR Nr. 2017/308 betreffend Definition von Vorgaben im Rahmen einer strategischen Planung für die Anforderungen und Verkehrsströme im Raum Central/Bahnhofbrücke/Bahnhofquai/Museumstrasse der SP-, SVP-, FDP-, Grüne-, GLP-, AL- und CVP-Fraktionen. Diese Motion löste die Entwicklung eines Zukunftsbilds in Form des «Masterplans HB/Central» aus. Von Ende 2020–22 erfolgte durch zwei Projektteams eine Testplanung für den Masterplan. Beide Teams kamen zum Schluss, dass eine Verlegung der Haltestelle Sihlquai/HB auf die Zollbrücke sinnvoll und zu empfehlen ist. Dort ist ein vollständig barrierefreier Ausbau der Haltestelle mit durchgehend hohen Haltekanten möglich und die Lage bietet eine direktere Anbindung an den Hauptbahnhof. Das ermöglicht eine gleichmässige Verteilung der Fussverkehrsströme auf die Unterführung Sihlquai und die Passage Gessnerallee. Ausserdem entstehen durch die*

Verlegung Möglichkeiten, die Lage der bisherigen Haltestelle städtebaulich mit grosszügigeren Platzverhältnissen aufzuwerten, die Erdgeschossnutzungen zu fördern und die Fernbusstation besser anzubinden. Es scheint klar, dass die Haltestelle Sihlquai/HB mittel- bis langfristig auf die Zollbrücke verschoben wird. Allerdings ist der Zeitplan unklar. Für die Umsetzung der Synthese des Masterplans ist gemäss der Weisung mindestens bis ins Jahr 2030 zu rechnen. Der Bericht führt aus, dass trotzdem eine zeitnahe Instandsetzung der Zollbrücke für die Brückenabdichtung mit dem Zeithorizont 2025 geplant wird. Der Grund dafür ist, dass sie nach 32 Jahren undicht wird. Ohne Sanierung kann das winterdienstliche Tausalz zur Vorspannung der Brücke gelangen, was zu Korrosion führen und die Tragsicherheit gefährden kann. Ausserdem sei die Brücke nicht mehr erdbebensicher. Die kürzlich erfolgte Sanierung auf der Zollbrücke Ende 2020 war nicht auf diese Probleme ausgelegt, sondern realisierte nur zwingend notwendige Massnahmen zum Erhalt der verkehrlichen Betriebssicherheit. Dazu gehörte insbesondere der Ersatz der Gleise der Verkehrsbetriebe (VBZ). Eine erneute Sanierung ist nötig, bevor die Verlegung der Haltestelle in Angriff genommen werden kann. Mit der Weisung wird dem Gemeinderat die Kenntnisnahme des Berichts und die Abschreibung der Motion GR Nr. 2019/43 beantragt. Die Kenntnisnahme der Mehrheit bedeutet nicht, dass sie über die Verzögerung hinsichtlich Verlegung der Haltestelle auf die Zollbrücke oder über die erneut erforderliche Sanierung der Brücke erfreut ist. Die Kommissionsmehrheit anerkennt, dass mit der Testplanung des Masterplans in den letzten vier Jahren wichtige Fortschritte im Hinblick auf die längerfristige Planung des Projektperimeters erzielt wurden. Sie nimmt zur Kenntnis, dass mittel- bis langfristig mit der Verlegung der Haltestelle gerechnet werden kann, auch wenn erst gewisse Sanierungen notwendig sind.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): *Liest man die Weisung, könnte man im ersten Moment meinen, dass man den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen sollte. Denn was die SVP immer gesagt hatte, steht nun im Bericht: Die Verlegung der Tramhaltestelle auf die Zollbrücke muss langfristig und mit dem Masterplan HB/Central geplant werden. Wenn ein solcher Bericht in der Kommission behandelt wird, kommt jedoch immer Zusätzliches ans Tageslicht. Die Sanierung der Zollbrücke hatten wir sistiert, weil wir verlangten, dass die Tramstation auf sie verschoben wird. Jetzt plötzlich sagt die Verwaltung, dass die Brücke dringend saniert werden müsse, weil sie nicht erdbebensicher sei. Stellt euch vor, wie viele Erdbeben wir in den letzten fünf oder zehn Jahren hatten. Wahrscheinlich müssen wir die Brücke für viel Geld sanieren – und sie wird für die nächsten dreissig Jahre saniert. Gleichzeitig sagt die Verwaltung, dass die Brücke abgerissen werden müsse, wenn die Tramstation auf der Zollbrücke positioniert wird, weil sie zu wenig stabil sei. Für die nächsten dreissig Jahre wird also die Zollbrücke saniert, die gemäss Stadtrat abgerissen wird. Das finden wir unverhältnismässig. Der Masterplan HB/Central wird der Motion nicht gerecht. Die SVP unterstützte die Motion, weil verlangt wurde, dass für sämtliche Verkehrsteilnehmer eine gute Lösung am Hauptbahnhof und am Central geplant werden muss. Die Verkehrsströme nehmen zu. Der erste Teil des Masterplans behandelte die Fussgänger und Velofahrer sowie wo wie viele Bäume gepflanzt werden können. Es wurde gesagt, dass man den Verkehr zu einem späteren Zeitpunkt anschauen werde. Das ist nicht im Sinne der eingereichten Motion. Alles wurde geplant,*

nur der Verkehr wurde nach hinten verschoben. Die Testplanung wurde ohne die Berücksichtigung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) durchgeführt. Man weiss vieles in der Masterplanung, aber wie man mit dem Verkehr umgehen soll, ist nicht bekannt. Jetzt arbeitet der Stadtrat an der weiteren Planung. Im Gebiet des Perimeters Hauptbahnhof und Central wurde uns beispielsweise präsentiert, dass das Neumühlequai einspurig wird; beim Bellevue soll auch eine Spur abgebaut werden; auf der Bellerivestrasse soll eine Spur abgebaut und Tempo 30 eingeführt werden. Das alles geschieht im Perimeter, in dem wir noch nicht wissen, wo der Verkehr durchfliessen soll. Heute sind wir der Überzeugung, dass die Tramstation an ihrem aktuellen Standort noch richtig platziert ist. Denn dort haben wir den direkten Zugang zur Unterführung, die zu sämtlichen Perrons führt. Wenn schliesslich ein Masterplan präsentiert wird, der sämtliche Anliegen berücksichtigt, und die Station auf der Zollbrücke immer noch am richtigen Ort ist, wenn wir das Problem des Verkehrs gelöst haben, dann können wir uns damit einverstanden erklären. Im Moment ist das nicht der Fall. Solange wir das nicht wissen, halten wir es für unverhältnismässig, dass die Brücke für sehr viel Geld für die nächsten dreissig Jahre saniert und danach abgerissen wird. Darum sind wir der Meinung, dass der Bericht unbedingt ablehnend zur Kenntnis genommen werden muss. Dass wir die Motion abschreiben, ist selbstverständlich. Es ist schade, dass bereits wieder eine neue Motion eingereicht wurde. Ich hoffe, dass sich das nicht nochmals wiederholt.

***Markus Knauss (Grüne)** begründet die Dringliche Motion GR Nr. 2023/318 (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2023): Im Jahr 2014 sagte der Gemeinderat, dass wir uns endlich Gedanken über den gesamten Raum Hauptbahnhof und Central machen wollen. Denn damals waren wir stets damit konfrontiert, dass wir immer wieder Kredit- und Bauvorlagen hatten, während das grosse Ganze in diesem Raum, der für die Stadt und die gesamte Schweiz sehr wichtig ist, nicht gesehen wurde. Alle Fraktionen unterstützten die Motion. In der Kommission kam es zu schwierigen Sitzungen, weil sich die Verwaltung und der zuständige Stadtrat vehement gegen die Motion wehrten. Dann fand endlich ein Umdenken in der Verwaltung statt und die Testplanung wurde aufgegleist. Bevor aber die ersten Resultate der Testplanung sichtbar wurden, wollte der Stadtrat die Tramhaltestelle am alten Ort sanieren. Wir intervenierten, einerseits beim Budget und andererseits reichten wir eine Motion ein, die heute beendet werden soll. In Bezug auf die zu verschiebende Tramhaltestelle konnten wir einen Denkprozess auslösen. Im Rahmen der Diskussionen stellten wir fest, dass unsere Instrumente für langfristige Planungen, die anspruchsvoll sind, eine hohe Komplexität und zahlreiche Abhängigkeiten haben, nicht ausreichen. Bis die Haltestelle verlegt wird, kann es das Jahr 2030 werden. Wir haben eigentlich keine Mittel, wie wir die parlamentarische Debatte über die Zeit hinweg aufrechterhalten und die demokratische Kontrolle über solche Geschäfte halten können. Wir haben die Möglichkeit zur Sistierung von Weisungen. Das machten wir bisher nur zwei Mal, beim Viadukt-Steg und bei vier Velovorzugsrouten. Es ist eine Art Hilfskonstrukt. Wir haben aber auch die Möglichkeit, Nachfolgemotionen einzureichen, wie wir es in letzter Zeit häufiger gemacht haben. Wir wollen der Verwaltung und dem Stadtrat damit signalisieren, dass es eine hohe politische Priorität für die Verlegung der Haltestelle gibt und wir wollen die nötige politische Basis schaffen, damit die Verwaltung in Ruhe weiterarbeiten kann. Zweitens wollen wir das Projekt im Gemeinderat institutionell weiterverfolgen. Wir wollen am Ball bleiben und sicherstellen, dass die Stadtverwaltung*

bei dieser schwierigen Vorgeschichte keine falsche Abzweigung nimmt, über die wir nicht informiert werden. Es scheint uns, dass wir mit einer Motion, die uns die nächsten Jahre beschäftigen wird, genügend Sicherheit als Parlament haben, damit das, was wir seit zehn Jahren wollen, im Rahmen der institutionellen Beratung fortgeführt wird.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Bevor wir daran denken können, die Haltestelle auf die Zollbrücke zu verschieben, müssen wir die Brücke sanieren. Das haben wir in der Kommission ausführlich erklärt: Es geht um die Erdbebensicherheit, um Dichtungen, die nicht mehr gut sind, die Entwässerung usw. Diese Sanierung allein braucht mehr als die zwei Jahre, die der Stadtrat für die Umsetzung der Motion hat. Es ist uns aus diesem sehr formellen Grund nicht möglich, innerhalb dieser Zeit eine kreditschaffende Weisung vorzulegen. Der Stadtrat lehnt darum den Vorstoss als Motion ab, ist aber gerne bereit, ihn in ein Postulat umzuwandeln. In der Testplanung kam man zur Empfehlung, dass die Haltestelle verschoben werden soll. Im Rahmen des Masterplans, der noch ausgearbeitet wird, werden verschiedene Varianten angeschaut.*

Anna Graff (SP) *begründet das Postulat GR Nr. 2023/408 (vergleiche Beschluss-Nr. 2176/2023): Der Stadtrat soll prüfen, wie die als Provisorium in der Limmatstrasse betriebene Haltestelle Sihlquai/HB noch für einige Jahre bis zur endgültigen Verlegung der Haltestelle auf die Zollbrücke weiterbetrieben werden kann. Mit dem Bau des Velotunnels wurde die Haltestelle im Jahr 2022 in die Limmatstrasse verlegt und soll jetzt im Jahr 2024 an den alten Standort zurückverlegt werden. Dort ist die Lage jedoch eng, unattraktiv, unübersichtlich und nicht vollständig barrierefrei. Damit wird die Haltestelle der hohen Frequenz der Umsteigerinnen nicht gerecht und auch nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Dieses fordert, dass bestehende Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr spätestens per Ende 2023 behindertengerecht sein müssen. Die SP und Grünen nahmen zur Kenntnis, dass die geplanten, rückverlegten Haltestellen auf Teilstrecken erhöht werden sollen. Konkret wird in Aussicht gestellt, dass bei Flexity-Trams neu drei von sechs Doppeltüren abgedeckt werden sollten, bei Cobra-Trams sind es stadteinwärts drei und stadtauswärts vier von sieben Türen. Allerdings ist die zweite Türe aufgrund der Lage zwischen zwei Kurven nicht barrierefrei zugänglich, obwohl Cobra- und Flexity-Trams bereits ab der zweiten Türe einen behindertengesetzkonformen Zugang haben. Eine Haltestelle, die erst ab der dritten Türe einen behindertengesetzkonformen Ausstieg ermöglicht, ist unserer Ansicht nach ungenügend. Was soll beispielsweise ein Mensch in einem Rollstuhl tun, der bei einer zweiten Türe positioniert am Sihlquai aussteigen möchte und nicht zur dritten Türe gelangen kann? Einen solchen Zustand wollen wir nicht akzeptieren. Weil es für Menschen, die auf einen barrierefreien Zugang angewiesen sind, zu Schwierigkeiten kommt, wenn sie diese Haltestelle benutzen, wollen wir die Rückverlegung möglichst unterbinden und einen Weiterbetrieb am aktuellen Standort prüfen lassen. Der Weiterbetrieb würde gewisse Anpassungen bedingen, so müssten an der Kreuzung Konradstrasse/Radgasse, über die die Fussgänger*innenströme vom Bahnhof zur Haltestelle verlaufen und wo bald der Eingang des Velotunnels eröffnet wird, Massnahmen getroffen werden, um das*

Konfliktpotential zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren. Angesichts des in Zukunft erheblichen Fussverkehrs durch die Radgasse zur Busstation und zu den Berufsschulen besteht Handlungsbedarf.

***Stephan Iten (SVP)** stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag zu Postulat GR Nr. 2023/408 und begründet diesen: Wir lehnen den Vorstoss nicht wegen des BehiG ab. Stadt und Kanton haben die Aufgabe, die Stationen behindertengerecht auszubauen, weshalb wir davon ausgehen, dass der Stadtrat diese Aufgabe erfüllen wird. Unser Problem ist, dass es sich um ein Drängen handelt. Markus Knauss (Grüne) sprach vom grossen Ganzen; genau das fehlt im Moment. Wir wissen zurzeit nicht, wo die Station hinkommen soll. Jetzt steht sie in der Limmatstrasse, aber eigentlich ist sie am Sihlquai, wo sie vorher umgebaut wurde und funktionierte. Das ist der Standort der Tramstation, bis wir definitiv wissen werden, wohin sie schliesslich verschoben wird. Die Vorsteherin des Tiefbauamts sagte es: Allein die Sanierung der Brücke dauert zwei Jahre. Was, wenn wir nach zwei Jahren die Brücke abreissen und eine neue bauen müssen? Wir wissen noch nicht, wann die neue Station auf der Zollbrücke stehen wird. Wird das in fünf Jahren der Fall sein, oder in zehn, zwanzig oder dreissig Jahren? Wir wissen es nicht. Ihr wollt ein Provisorium so lange provisorisch lassen, bis euer Traum erfüllt ist, auch wenn das dreissig Jahre dauert. Die Station ist relativ weit vom Hauptbahnhof entfernt. Gerade die Gehbehinderten müssen eine lange Strecke bis zum Bahnhof zurücklegen. Wir sind der Meinung, dass die Station am Sihlquai besser gelegen ist, weil man dort den direkten Zugang zur Unterführung hat, die zu allen Perrons führt. Das ist auch besser als der Standort auf der Zollbrücke, weil man von dort nur zu den oberen Perrons gelangt. Ihr denkt nicht weiter. Ihr denkt nur, dass Hans Jörg Käppeli (SP) die Station auf der Zollbrücke wollte und dass das jetzt durchgestiert werden muss. Sobald die Velounterführung gebaut ist, muss die Station zurück auf das Sihlquai verlegt werden. Ihr selbst habt vom Konfliktpotenzial gesprochen, dass es zwischen Fussgängern, Tram- und Velofahrern geben wird. Dieses Problem haben wir bei der Station Sihlquai nicht, weshalb wir der Meinung sind, dass das Provisorium nicht noch dreissig Jahre lang ein Provisorium bleiben soll. Solche Provisorien haben wir in Zürich genügend.*

Weitere Wortmeldungen:

***Michael Schmid (AL):** «Hegel bemerkte irgendwo, dass alle grossen weltgeschichtlichen Tatsachen und Personen sich sozusagen zweimal ereignen. Er hat vergessen, hinzuzufügen: das eine Mal als Tragödie, das andere Mal als Farce.» Das Zitat eines bekannten Historikers und Ökonomen gilt offenbar nicht nur für weltgeschichtliche Tatsachen, sondern auch für beschauliche Zürcher Tramhaltestellenprojekte und die damit verbundenen parlamentarischen Vorstösse. Die Lokalgeschichte beginnt wahrscheinlich im Jahr 2014 mit der Motion GR Nr. 2014/308. Darin geht es um die strategische Planung der Verkehrsströme rund um den Hauptbahnhof. Die Tramhaltestelle Sihlquai/HB ist ein wichtiger Diskussionspunkt. Im Jahr 2019 wird es konkreter. Der Stadtrat legt ein Bauprojekt für die Sanierung der Zollbrücke öffentlich auf. Es ist ein einfaches Sanierungsprojekt. Die fünf Jahre zuvor geforderten strategischen Überlegungen wurden dabei ausser Acht gelassen. Es wäre ökonomisch und ökologisch sinnvoll, die anstehende*

Brückensanierung mit der angestrebten Verlegung der Tramhaltestelle zu verbinden. Inzwischen haben wir mit dem Masterplan und der Testplanung die Bestätigung, dass diese Verlegung auf die Brücke sinnvoll ist. Nach der Überweisung der Motion im Jahr 2019 sistiert der Stadtrat das Sanierungsprojekt und plant dafür drei Sanierungsprojekte, eines im Jahr 2020 für den Ersatz der Abdichtungen, der Gleise und der Fahrbahnübergänge. Zwei weitere stehen an: die Instandsetzung der Brückenplatten und die Erdbebenertüchtigung sowie Oberflächenanpassungen im Rahmen des Projekts «Zollbrücke/Museumstrasse». Die Tragödie ist, dass die Brückeninstandsetzung sehr aufwendig ist. Sie ist aber nicht kompatibel mit der geplanten Verlagerung der Tramhaltestelle. Der Stadtrat unternahm keine Anstalten, die Motion umzusetzen, darum nehmen wir den Bericht ablehnend zur Kenntnis. Kommen wir zur Farce. SP, Grüne und GLP reichen eine Nachfolgemotion ein, obwohl aufgrund der Kommissionsberatung klar ist, dass die Sanierungsprojekte nicht sistiert werden können, um sie mit der Verlegung der Tramhaltestelle zu koordinieren. Es ist klar, dass die Frist von vier Jahren für die Neuplanung der Haltestelle nicht ausreichen wird und im Jahr 2027 werden wir am genau gleichen Ort sein. Das Ziel ist, den Druck aufzubauen, der auch bei der vergangenen Motion nicht geholfen hatte. Das weitere Ziel ist, dass Bericht erstattet wird. Wenn ich mir die vorliegende Weisung und die beiden Fristverlängerungen anschaue, dann ist es für mich fraglich, wie hilfreich die Berichte sind. Auch ist die Dringlichkeit nicht mehr die gleiche wie im Jahr 2019. Die Synergie ist nicht mehr möglich: Die Sanierung kann nicht hinausgezögert werden. Vielleicht ist es sogar sinnvoll, mit dem Brückenumbau für die Tramhaltestelle zuzuwarten, bis die anstehende Sanierung amortisiert ist. Bauwirtschaft ist sehr energieaufwendig, ressourcenintensiv und klimaschädlich. Es lohnt sich daher nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ökologisch, die Bauwerke so lange wie möglich zu nutzen. Diese Energie und Planungskapazität sollten prioritär für den Umbau der vielen anderen, noch nicht behindertengerechten Haltestellen verwendet werden.

Carla Reinhard (GLP): *Wir behandeln heute mehrere Vorstösse zur Haltestelle Sihlquai/HB und das ist gut so: Es ist ein wichtiger Knotenpunkt mit viel Verbesserungsbedarf. Das sagen wir seit langer Zeit und vor vier Jahren signalisierten wir das nochmals mit der Dringlichen Motion, die die Verschiebung auf die Zollbrücke verlangt. Es freut uns, dass die Verschiebung nach Abschluss der Testplanung empfohlen wird und als Teil des Masterplans HB/Central erarbeitet werden soll. Das zeigt, dass der schon lange verfolgte Ansatz viele Verbesserungen mitbringen wird, gerade im Hinblick auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Beeinträchtigungen. Alle Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sollten per Ende 2023 behindertengerecht sein, was lange verschlafen wurde. Für diese Motion wurden bereits zwei Fristerstreckungen erteilt, weshalb wir die Motion heute abschreiben. Wir reichen dafür eine neue Motion ein und wir signalisieren mit Nachdruck, dass die Umsetzung der Verschiebung eine hohe Priorität hat. Darum fordern wir den Projektierungskredit, womit wir Verbindlichkeit schaffen. Langfristig ist die Richtung klar: Die Haltestelle soll auf die Zollbrücke verschoben werden. Dafür setzen wir uns ein und wir hoffen, dass es so schnell wie möglich vorwärts geht. Realistisch gesehen wird es noch Jahre dauern. Darum ist die Zwischenlösung wichtig. Der Stadtrat will die Haltestelle im Jahr 2024 an die ursprüngliche Stelle zurückverlegen. Das ist jedoch die Stelle, die die Motion auslöste, weil sie absolut unbefriedigend ist. Wir befür-*

worten darum, dass die Haltestelle am jetzigen Ort in der Limmatstrasse bleibt. Ausschlaggebend für unser Ja ist die Situation für Menschen mit Beeinträchtigungen, was an der ursprünglichen Stelle deutlich schlechter ist. Eine Zurückverschiebung bedeutet eine Akzeptanz dieser Verschlechterung. Damit das nicht geschieht, lohnt sich der Aufwand für die Weiterbetreibung der Haltestelle in der Limmatstrasse. Eine Herausforderung ist die Velotunnel-Schneise, diese Schwachstelle muss aber sowieso angegangen werden. Wenn Stephan Iten (SVP) von Verkehr spricht, ist das für ihn ein Synonym für Autos. Es gibt aber auch den Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr.

Andreas Egli (FDP): *Ich musste ein wenig schmunzeln, als Anna Graff (SP) bei der Vorstellung der Weisung vom finalen Bericht sprach. Wir wissen alle, dass es nicht der finale Bericht zu diesem Thema ist. Er beschreibt primär folgendes Dilemma. Auf der einen Seite will man eine strategische Gesamtbeurteilung, das Ganze aus der Vogelperspektive betrachten und das grosse Ganze anstreben. Gleichzeitig will man rosinenpickend einzelne Nägel einschlagen und ganz genau wissen, wie das Gesamtbild die einzelnen Punkte am Ende fixieren soll. Die Frage ist, ob das noch ein grosses Ganzes ergibt oder ob das nicht Kleinlichkeiten sind, die zu grossen Worten hochstilisiert werden, die viel Arbeit verursachen und am Ende gebärt der Berg eine Maus. Insgesamt stellt der Bericht vor allem Lösungen in Aussicht, wobei nicht ganz klar ist, wie die Lösungen aussehen, weil man noch nicht ganz realisiert hat, von welchem Problem man spricht. Auf diesem Level bewegen wir uns. Die bestehende Brücke hat ein kleines Problem mit der Erdbebensicherheit. Die Problematik der Erdbeben ist, dass sie nicht häufig stattfinden, aber wenn sie eintreten – was jederzeit der Fall sein kann –, dann kann das fatale Folgen haben. Wie wenn eine solch zentral gelegene Brücke, über die eine Tramlinie und ein wesentlicher Teil der Hauptverkehrsachse führt, in die Sihl stürzen würde. Man kann über die Kosten sprechen, aber es ist nicht bestritten, dass etwas getan werden muss. Wenn wir wissen, dass in nächster Zeit etwas getan werden muss, ist es schwierig, wenn die Ratsmehrheit verlangt, dass zwar saniert werden soll, mit einer Motion aber gleichzeitig verlangt, dass die zu sanierende Brücke ersetzt wird. Die AL stellte richtig fest, dass es sich primär um ein Druckmittel handelt. Die Begeisterungsstürme der Verwaltung und der zuständigen Stadträtin konnte man förmlich spüren. Es ist klar, dass die Planung einer solchen Brücke im Rahmen der Gesamtstrategie für das Gebiet Hauptbahnhof innerhalb der Frist nicht zu machen ist. Es ist ein klarer Fall von Zwängerei und unnötig. Das wäre verständlich, wenn die Vorsteherin eine andere Person wäre, die nicht das machen will, was die Ratsmehrheit verlangt. Aber in dieser Konstellation hat unsere Seite wenig Verständnis für diese Motion. Anna Graff (SP) bezeichnete die vorgesehene Lösung als ungenügend. Die geplante Lösung ist jedoch mit dem BehiG kompatibel und konform. Sie ist nicht perfekt, aber die Frage ist, ob uns hier Maximalforderungen weiterbringen. Ich bin der Meinung, dass das nicht der Fall ist, insbesondere weil für die Maximalforderung der Zugang der Tramhaltestelle zum Hauptbahnhof weit entfernt ist und weil nach der Eröffnung des Velotunnels ein Konflikt entsteht. Sie sagen zwar, dass Massnahmen ergriffen werden müssen; ob diese Massnahmen aber innerhalb der Frist und für die VBZ-Passagiere und insbesondere diejenigen, die nicht sehr gut unterwegs sind, befriedigend ausgeführt werden können, ist fraglich.*

Stephan Iten (SVP): *Mir kann man viel unterstellen; man kann sagen, dass Verkehr für mich nur Autos bedeute. Das stimmt jedoch nicht. Man könnte sagen, dass für euch Verkehr nur Velos bedeutet. Diese Motion stammt vom 1. Oktober 2014. Ich hoffe, Carla Reinhard (GLP) hat diese Motion wenigstens angeschaut, bevor sie die Unterstellungen in den Raum warf. Sämtliche Parteien reichten diese Motion ein und wir forderten mit ihr, dass für alle Verkehrsströme eine Abstimmung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Central gefunden werden soll. In der Motion wird festgehalten: «In die strategische Planung sollen alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden einbezogen werden.» Ohne «alle» Verkehrsmittel hätten wir bei der Motion nicht mitgemacht. Für uns ist es wichtig, dass für sämtliche Verkehrsteilnehmer eine Lösung gefunden wird, nicht wie bei euch einseitig nur fürs Velo. Die Zollbrücke war bis heute nicht erdbebensicher. Als die Brücke saniert wurde, hat das Erdbeben niemanden interessiert und jetzt plötzlich ist es ganz wichtig und morgen könnte ein Erdbeben kommen. Ein Erdbeben ist immer gleich schlimm, ob es morgen kommt oder gestern gekommen wäre. Das Argument der Erdbebensicherheit kann man in den Raum stellen. Es ist interessant, dass nun gesagt wird, dass der Masterplan die Verlegung der Station auf die Zollbrücke empfiehlt. Wir erteilen dem Stadtrat den Auftrag, einen Masterplan HB/Central auszuarbeiten und dann werden mitten im Spiel die Spielregeln geändert. Jetzt plant man und nun soll die Tramstation auf die Zollbrücke verschoben werden. Das hätte man von Anfang an in Auftrag geben sollen. Es wird wieder eine Motion eingereicht, die der Stadtrat nicht umsetzen kann. Es gibt auch noch keine Absprache mit den SBB, ihnen gehören die Parkplätze dort. Mit dieser Station rationalisiert ihr sie weg und es interessiert euch nicht, wie die Gehbehinderten an den Hauptbahnhof geführt werden können. Wenn es um Parkplätze geht, haben die Behinderten keine Rechte und wenn es um eine Tramstation geht, geht es nur noch um die Behinderten. Die Motion ist unnötig. Ihr selbst sagt, dass gemäss Masterplan die Tramstation am besten auf die Zollbrücke verlegt wird. Dass bedeutet aber, dass es eure Forderung nicht braucht, die Verschiebung wird sowieso umgesetzt. Wir brauchen zuerst den Masterplan, bei dem alle Verkehrsträger berücksichtigt werden. Wenn das gelöst und die Verschiebung die beste Lösung ist, dann ist das in Ordnung.*

Michael Schmid (AL): *Ich spreche zum Vorstoss, der den Weiterbetrieb der Tramhaltestelle in der Limmatstrasse fordert. Die im Postulat geforderte Prüfung wurde bereits anhand der Kommissionsarbeit und der dort gestellten Fragen vorgenommen. Es ergibt den Vorteil, dass auch die zweite Tür des Trams behindertengerecht genutzt werden kann. Es gibt Nachteile, insbesondere die Kreuzung mit der kommenden Velovorzugsroute an der Konradstrasse, die in den Velotunnel führt. Gerade zu Stosszeiten erwarte ich ein hohes Verkehrsaufkommen und es ist nicht ersichtlich, welche Begleitmassnahmen eine Linderung bringen könnten. Gemäss Stadtrat ist ein Bauprojekt notwendig, um die provisorische Haltestelle für einige Jahre zu betreiben. Wir wissen, welche Umsetzungshorizonte Bauprojekte in Zürich haben. Wir hätten die Situation, dass wir zurück an die momentane Station müssten, nach ein paar Jahren hätten wir das Bauprojekt umgesetzt und dann wären wir, wenn es wie gewünscht vorwärts geht, bald auf der Zollbrücke. Ich glaube nicht, dass eine nochmalige Prüfung des im Postulat Geforderten neue Erkenntnisse hervorbringen wird. Wir können uns diesen Prüfauftrag und den Bericht sparen. Stattdessen könnten wir diese Ressourcen verwenden, um die vielen Haltestellen anzugehen, die noch nicht behindertengerecht ausgebaut sind.*

Islam Alijaj (SP): *Meine Fraktionskollegin Anna Graff (SP) hat bei der Vorstellung gefragt, was wir Menschen im Rollstuhl machen können, wenn die dritte Tür im Tram wegen der vielen Menschen und Kinderwägen versperrt ist. Wir haben genau drei Optionen. Erstens können wir alle Menschen und Kinderwägen zum Aussteigen auffordern, damit wir die dritte Tür benutzen können. Das ist unverhältnismässig und erhöht die negativen Reaktionen auf uns Menschen mit Behinderungen. Zweitens können wir bei der zweiten Türe «Jackass» spielen und einen coolen Stunt mit Vollgas vollführen. Dafür bräuchten wir aber immer Ellbogen- und Knieschoner, einen Helm und einen Rollstuhl, der das überlebt. Das ist auch unverhältnismässig und nicht SUVA-konform. Drittens müssen wir zur nächsten Haltestelle fahren und dort aussteigen. Wenn ich das machen müsste, würde ich unter Umständen meinen wichtigen Zug nach Bundesbern verpassen. Das wäre ebenfalls unverhältnismässig – oder nicht? Keine der Optionen ist gut. Daher müssen wir dafür sorgen, dass alle Haltestellen auch bei der zweiten Tür niederflurig sind, auch diese beim Sihlquai. Es ist viel wichtiger, bei der zweiten Türe aussteigen zu können, als ein paar Meter näher am Hauptbahnhof zu sein, wie es das BehiG seit zwanzig Jahren fordert. Es ist nicht die Schuld von uns Menschen mit Behinderungen, dass die Behörden und Verkehrsbetriebe nach diesen zwanzig Jahren noch nicht so weit sind. Wir wollen nicht nochmals zwanzig Jahre warten, bis wir autonom den öffentlichen Verkehr benutzen können.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Wegen der Baustelle des Velotunnels liegt die Tramhaltestelle im Moment als Provisorium in der Limmatstrasse. Der aktuelle Stand ist, dass sie wieder an den alten Standort am Sihlquai versetzt werden soll. Der Erarbeitungsstand ist, dass die Testplanung abgeschlossen ist. Im Moment wird aufgrund der Ergebnisse dieser Testplanung der Masterplan erarbeitet. Er liegt noch nicht vor. Die Testplanung kommt zum Schluss, dass es sinnvoll wäre, die Haltestelle auf die Zollbrücke zu verschieben. Einerseits kann man dort im Gegensatz zur Lage am Sihlquai durchgehend hohe Haltekanten umsetzen. Andererseits ist dieser Ort längerfristig geeigneter, um die grossen Passagierzahlen zu bewältigen, die es wegen der Umsteigebeziehungen zum Bahnhof gibt. Schaut man sich die Situation am Hauptbahnhof an, dann kommt die Testplanung zum Schluss, dass die Verschiebung auf die Zollbrücke in die Seitenlage sinnvoll wäre. So können die Passagiere bequem aus dem Tram aussteigen und direkt zum Hauptbahnhof gelangen, ohne dass sie eine Strasse überqueren müssen. Diese Verschiebung ist nicht trivial. Das haben wir mehrfach betont und ich will es nochmals festhalten. Die Haltestelle wird nach der Verschiebung über dem Tiefbahnhof der SBB stehen, weshalb wir nicht allein vorgehen können, sondern mit den SBB zusammenarbeiten müssen. Die Seitenlage ist ebenfalls nicht trivial. Sie hat Auswirkungen auf das Tramnetz rund um den Hauptbahnhof. Nicht trivial ist ausserdem, dass wir die Haltestelle mit allen Planungen rund um den Masterplan HB/Central abstimmen müssen und umgekehrt. Es gibt weitere Beteiligte, die wir einbeziehen müssen: das Landesmuseum, den Kanton, die SBB und Bewohnerinnen der Stadt, die abgeholt werden und mitreden wollen. Stellt man sich den Bau an dieser Stelle vor, ist auch das nicht trivial. Es wird Unterbrüche in*

den Verkehrsbeziehungen geben, die sorgfältig geplant werden müssen, damit alles funktionieren wird. Durch all diese Schwierigkeiten wollen wir uns nicht aufhalten lassen. Es braucht jedoch Zeit, bis die Tramhaltestelle verschoben werden kann. Der Stadtrat ist gerne bereit, das Anliegen des Postulats GR Nr. 2023/408 zu prüfen. Auch uns ist es ein Anliegen, bei den Tramhaltestellen durchgehend hohe Haltekanten zu erstellen. An der alten Lage ist das nicht möglich. Wenn Sie das Postulat überweisen und die Prüfung ergibt, dass es sinnvoll ist, die Haltestelle in der Limmatstrasse zu lassen, dann muss das Tiefbauamt prüfen, ob wir nachträglich ein Auflageverfahren nach dem Eisenbahnrecht durchführen müssen, um den Standort zu bewilligen. Das braucht entsprechend Zeit. Solange klar war, dass die Haltestelle wieder an den alten Standort zurückversetzt würde, brauchten wir keine Bewilligung. Wenn wir das Provisorium bis zur Verschiebung auf die Zollbrücke belassen wollen, dann müssen wir diese Prüfung vornehmen.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Claudio Zihlmann (FDP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)
Abwesend:	Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 86 gegen 18 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Referat: Anna Graff (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Claudio Zihlmann (FDP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)
Abwesend:	Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 86 gegen 18 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung:	Referat: Anna Graff (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)
Abwesend:	Dr. Roland Hohmann (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Dringliche Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke wird Kenntnis genommen.
2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2019/43, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 30. Januar 2019 betreffend Verschiebung der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf die Zollbrücke wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. September 2023

2218. 2023/318
Dringliche Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 28.06.2023: Projektierungskredit für den Bau der Tramhaltestelle «Sihlquai» auf der Zollbrücke

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2023/80, Beschluss-Nr. 2217/2023.

Markus Knauss (Grüne) begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2023).

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Markus Knauss (Grüne) ist nicht einverstanden, die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 62 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

2219. 2023/408
Postulat der SP- und Grüne-Fraktion vom 30.08.2023:
Weiterbetrieb der provisorischen Haltestelle «Sihlquai» in der Limmatstrasse bis zur endgültigen Verlegung der Haltestelle auf die Zollbrücke

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartement namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2023/80, Beschluss-Nr. 2217/2023.

Anna Graff (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2176/2023).

Stephan Iten (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 68 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat