

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 86. und 87. Ratssitzung vom 2. November 2011**

### **1910. 2011/222**

#### **Dringliche Motion der Fraktionen SP, Grüne und GLP vom 22.06.2011: Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofah- rende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröff- nung der Durchmesserlinie**

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.

*Namens der SP-Fraktion begründet **Simone Brander (SP)** die Dringliche Motion (vergleiche Protokoll-Nr. 1472/2011): Bereits heute stossen viele S-Bahn-Linien und Bahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie werden alleine am Hauptbahnhof pro Tag 100 000 Passagiere mehr ein-, aus- und umsteigen. Aber schon heute herrscht im Hauptbahnhof zu den Stosszeiten ein Gedränge, sodass ein weiterer Passagierzuwachs nicht ohne entsprechende Massnahmen bewältigt werden kann. Der Handlungsbedarf im Bereich der Fussgängerinnen und Fussgänger ist damit klar ausgewiesen. Daher braucht es mehr Platz vor den städtischen Bahnhöfen, auf den Wegen zu den anderen öV-Haltestellen, den Veloabstellplätzen und an den Haltestellen selbst für die wartenden Passagiere. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass dem Fussverkehr vor den städtischen Bahnhöfen Vorrang eingeräumt wird. Denn nur dann ist das neue Angebot genügend attraktiv, dass es auch effektiv genutzt wird und zusätzliche Personen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Es ist möglich, dass dafür Parkplätze aufgehoben werden müssen.*

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

***STR Ruth Genner** gibt der Motionärin insofern recht, dass es an den Bahnhöfen mehr Passagiere habe, als man ursprünglich eingeplant und gedacht habe. Gerade am Hauptbahnhof bestünden aufgrund der Baustelle sehr beengte Platzverhältnisse. Der Stadtrat stelle aber fest, dass die räumlichen Verhältnisse an den meisten Stadtbahnhöfen bereits attraktiv seien und daher dort kein Handlungsbedarf bestehe. Mit der Forderung nach der Aufhebung von Parkplätzen, um mehr Platz für den Fussverkehr zu schaffen, werde aber in den City-Bereich und damit in den Historischen Parkplatzkompromiss eingegriffen, was nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten zur Fol-*

ge habe. Zudem sei bereits eine neue Unterführung zwischen Platzspitz und Habis Royal geplant und befinde sich zurzeit im Bau. Auf einen Parkplatzabbau im Bahnhofbereich könne allenfalls mit einem Ausbau des Parkhauses Urania reagiert werden, was aber eine längere Planung benötige.

Der Stadtrat anerkenne, dass es an gewissen Stadtbahnhöfen Handlungsbedarf gebe. Aufgrund der unterschiedlichen Situationen sei aber ein Gesamtpaket, wie es die Motion fordere, nicht angezeigt. Verbesserungen sollten differenziert, und unter Berücksichtigung der bereits realisierten und geplanten Massnahmen, angeschaut und beurteilt werden. Aus diesem Grund wäre der Stadtrat bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Weitere Wortmeldungen:

**Roland Scheck (SVP)** ist der Meinung, dass mit der Motion die Endphase im verbitterten ideologischen Kampf gegen den Autoverkehr eingeläutet werde.

Zusammenfassend könnten folgende Ziele des rot-grünen Masterplans genannt werden: Umerziehung der Autofahrer, sodass sie die guten Verkehrsmittel bzw. den öffentlichen Verkehr benützen. Um dieses Ziel zu erreichen, überschwemme man die Stadt mit unkoordinierten Strassenbauprojekten. Zudem würden die renitenten Autofahrer, die sich noch nicht zu guten Menschen haben erziehen lassen, systematisch von der Innenstadt in die Aussenbezirke verdrängt, was mit dem Verkehrskonzept Innenstadt passiere. Ferner werde versucht, die Innenstadt gegenüber der Peripherie abzuriegeln, was mit Hilfe der Städteinitiative realisiert werden solle. Des Weiteren werde eine Separation zwischen guten und schlechten Menschen angestrebt. Damit solle der Autoverkehr von den Verkehrsknotenpunkten abgekoppelt werden. Das sei Unsinn. Immerhin habe man in den letzten Jahrzehnten Milliarden dafür ausgegeben, die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, sodass jedes davon wettbewerbsfähig sei. Nun wolle man sich offenbar von diesem Ansatz wieder lossagen.

Die Motion torpediere die gesamtschweizerische Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Es sei für ihn umso schlimmer, dass die Motionäre nicht zu dieser Tatsache stünden, sondern Fakten verdrehten und die Durchmesserlinie als Vorwand vorschöben. Er sei der Meinung, dass man dabei zwischen Ziel-/Quell- und Transitverkehr unterscheiden müsse. Das werde aber in der Motion nicht getan.

Interessant finde er, dass die stadrätliche Antwort den Aspekt der Nutzung völlig ausblende. Ohne Nutzungsveränderung in einer Zone sei aber eine Veränderung der Frequenzen an den Haltestellen gar nicht möglich. Im Gegenteil werde mit der rot-grünen Verkehrspolitik das Gewerbe immer mehr aus der Stadt verdrängt und Arbeitsplätze gingen dadurch verloren. Die städtischen Bahnhöfe fungierten für die Durchmesserlinie lediglich als Transit, wofür es keine teuren Parks oder Begegnungszonen brauche. Man wolle mit dem Vorstoss nicht nur teure Infrastruktur bauen, die nicht notwendig sei, sondern man wolle auch noch mehr Parkplätze damit aufheben. Das sei das eigentliche Anliegen der Motion. Die Parkplätze seien für das Überleben des Gewerbes aber nötig. Daher bittet er um die Ablehnung sowohl der Motion als auch des Postulats.

**Guido Trevisan (GLP):** Die vorliegende Motion ist ein Kompromiss. 2009 forderte eine

*andere Motion im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie den Abbau von 2 000 Parkplätzen. Die GLP-Fraktion sprach und spricht sich für den Historischen Parkplatzkompromiss aus. Zudem wäre ein Abbau von einem Drittel aller Parkplätze in der Innenstadt unverhältnismässig und mit der Durchmesserlinie nicht begründbar. Zusammen mit der SP und den Grünen wurde ein Kompromiss erarbeitet, der nun in Form dieser Motion vor liegt.*

*Die Durchmesserlinie wird in knapp drei Jahren in Betrieb genommen und zehntausende von Menschen werden zusätzlich mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt kommen oder wegreisen. Es versteht sich von selbst, dass diese Menschenströme mehr Platz brauchen. Tatsache ist, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter zunimmt, während der Automobilverkehr stagniert. Das hat nichts mit Ideologie zu tun. Bereits heute kämpfen die Passagiere mit engen Platzverhältnissen in den Bahnhöfen. Damit sich diese Situation nicht noch weiter verschärft, fordern wir vom Stadtrat ein vorausschauendes Handeln. Dazu gehört aus unserer Sicht, dass für die Fussgänger und die Velofahrer vor allem rund um den Hauptbahnhof mehr Platz geschaffen wird. Dass dafür Parkplätze aufgehoben oder verschoben werden müssen, ist Teil des Konzepts, um mehr Raum für attraktives Pendeln zu schaffen.*

*Die GLP verfolgt mit der Motion in Zusammenhang mit der Eröffnung der Durchmesserlinie die folgenden drei Ziele: Mehr Raum für effiziente Fortbewegung, die Beibehaltung des Historischen Parkplatzkompromisses und die Erhöhung der Attraktivität rund um die Bahnhöfe.*

**Markus Knauss (Grüne)** *findet, dass die Durchmesserlinie ein Quantensprung nicht nur für Zürich, sondern für die ganze Deutschschweiz sei. Die Realisierung derselbigen sei politisch breit abgestützt.*

*Bereits anlässlich der Volksabstimmung sei davon ausgegangen worden, dass die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie einen Anstieg des Passagieraufkommens mit sich bringe. Daher wäre es aus seiner Sicht ein Schildbürgerstreich, wenn verhindert würde, dass dieses zusätzliche Kundenpotenzial nicht in die Stadt geleitet werde. Der Stadtrat sehe das ganz ähnlich, weshalb beispielsweise auch die Passage Gessnerallee gebaut werde.*

*Schliesslich gehe es nicht um Umerziehung. Seines Erachtens zeige sich der Stadtrat in seiner Antwort auf den Vorstoss nicht gerade mutig, indem er auf den Historischen Parkplatzkompromiss verweise, was ihm zwar einleuchte, aber aus seiner Sicht auch überholt sei. Er erinnert daran, dass das Parkhaus Urania seinerzeit mit der Begründung gebaut worden sei, dass die Parkplätze am Zähringer Platz damit aufgehoben würden. Das sei aber bis heute nicht geschehen.*

*Die Motion sei bewusst so formuliert, dass es schliesslich nicht um den besagten Kompromiss gehe. Immerhin hätten die Diskussionen in den letzten zwei Jahren gezeigt, dass die Stadt noch einen gewissen Spielraum bezüglich Parkplätze habe, und zwar unter Einhaltung des Kompromisses. Mit der Überweisung der Motion erwarte er eine Auslegeordnung des Stadtrates, die es zulasse, dass man in zwei Jahren vorurteilsfrei darüber diskutieren könne, ob es den Historischen Parkplatzkompromiss noch brauche. Sicher würden dann auch Zahlen zur Bedeutung der öV-Passagiere für das Gewerbe vorliegen.*

**Severin Pflüger (FDP):** Ich frage mich, ob die Motionäre in der gleichen Stadt wohnen wie ich, da ich die Bahnhöfe dieser Stadt ganz anders betrachte und erfahre. Am Hauptbahnhof befindet sich meines Wissens mit der Bahnhofshalle die grösste Begegnungszone der Schweiz. Die Shop Vile ist auch sehr attraktiv und bietet die nötigen Einkaufsmöglichkeiten. Wenn die Passagiere in der Stadt flanieren wollen, zum Beispiel an der Bahnhof- oder Löwenstrasse und neu auch an der Gessnerallee, steht ihnen dafür kein einziger Parkplatz im Weg.

Wenn Sie mit dem Vorstoss beabsichtigen, die verbliebenen wenigen Parkplätze auf der Seite des Landesmuseums aufzuheben, dann frage ich mich, welchen Velofahrern diese Parkplätze heute im Weg sind.

Die Motion hat für mich keinen Sinn und Zweck. Die FDP könnte dem Vorstoss theoretisch zustimmen, da damit faktisch kein Parkplatz aufgehoben würde, weil aus unserer Sicht rund um die Bahnhöfe keine Parkplätze den Weg versperren. Vielleicht wäre daher auch der Rückzug der Motion angebracht.

**Mario Mariani (CVP)** stört sich daran, dass im Vorstoss das Wort «Parkplatz» erwähnt wird. Seines Erachtens wäre mit einer Streichung dieses Satzes die Zustimmung einer Mehrheit des Gemeinderats zu erreichen. Denn es herrsche Einigkeit darüber, dass dieser Raum aufgewertet werden solle. Der Stadtrat habe zudem signalisiert, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Er sei der Meinung, dass dies sinnvoll sei, da zwischen den einzelnen Bahnhöfen grosse Unterschiede bestünden.

Die CVP unterstütze den Vorstoss als Postulat, allerdings nur, wenn der Satz mit den Parkplätzen gestrichen werde.

**Andrew Katumba (SP):** Die SP kann der geforderten Textänderung nicht zustimmen. Die vorliegende Motion beabsichtigt, den Pendlerinnen und Pendlern, deren Zahl mit der Eröffnung der Durchmesserlinie weiter ansteigen wird, Raum zu geben. Ich verweise beispielsweise auf die beengten Verhältnisse im Bahnhof Enge, die unter anderem durch die vorhandene Zahl an Parkplätzen hervorgerufen werden. Schliesslich ist es eine Frage der Sicherheit. Denn der motorisierte Individualverkehr hat in den letzten Jahrzehnten immer mehr Platz beansprucht.

Der Vorstoss ist ein Steilpass für die Verwaltung und die zuständige Stadträtin Ruth Genner, in Zukunft darauf zu achten, dass bei Planungen die Fussgänger und Velofahrer bevorzugt behandelt werden. Zudem bitte ich Sie zu beachten, dass es sich beim Satz mit den Parkplätzen um eine Kann-Formulierung handelt.

**Dr. Martin Mächler (EVP)** bedauert, dass sein Vorredner den sinnvoll erscheinenden Textänderungsantrag abgelehnt hat. Die EVP sei auch der Meinung, dass die Zugänge für die Velofahrer, insbesondere zu den Bahnhöfen, verbessert werden sollten.

Dennoch lehne sie die Motion aus den folgenden Gründen ab: Die Art der Umsetzung des Anliegens sei ihr nicht sympathisch, vor allem im Hinblick auf die provokative Formulierung bezüglich der Parkplätze. Zudem zeichneten sich die Zürcher Bahnhöfe nicht gerade durch eine Unmenge von Parkplätzen aus, sondern diese seien ein knappes Gut. Daher empfinde er diese Forderung als unnötige Provokation. Aber auch die EVP

sei der Ansicht, dass an gewissen Bahnhöfen Handlungsbedarf bestehe. Er bedauert, dass es anscheinend nicht möglich sei, eine konsensfähige Verkehrspolitik zu betreiben, sondern die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander ausgespielt würden. Als Postulat würde die EVP den Vorstoss aber unterstützen.

**Gian von Planta (GLP):** Es freut mich, dass der Handlungsbedarf von weiten Teilen der Politik anerkannt wird. Wer beispielsweise versucht, vom Hauptbahnhof zu Fuss in die Bahnhofstrasse zu gelangen oder einen Abstellplatz für sein Velo zu finden, wird merken, dass es Änderungen braucht. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie vergrössert sich das Passagieraufkommen noch weiter. Daher ist es, so glaube ich, unumstritten, dass etwas getan werden muss. Aus diesem Grund ist es unabdingbar, dass der Vorstoss dringlich ist und eine Motion bleibt, damit die entsprechende Verbindlichkeit gewährleistet ist.

Schliesslich handelt sich um einen Kampf um Raum. In diesem Zusammenhang weist das Auto leider eine sehr schlechte Bilanz auf. Die Zürcher Stimmbevölkerung hat bereits einmal ihren Willen zum Ausdruck gebracht, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr weiter gefördert werden sollen. Eine Reduktion der Parkplätze muss nicht mit deren Aufhebung einhergehen, sondern kann auch deren Verschiebung an einen sinnvolleren Ort bedeuten.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP)** meint, die Diskussion zeige, dass der Vorstoss ideologisch befangen sei. Er halte die Durchmesserlinie für eine sinnvolle Investition in den öffentlichen Verkehr. Aber er störe sich daran, dass dieses Projekt nun als Vorwand benutzt werde, um den Autoverkehr zu beschränken und zu schikanieren.

Bei der SP und den Grünen könne er die ideologische Befangenheit noch verstehen, Aber bei den Grünliberalen erstaune ihn dies. Denn die besagte Partei unterstütze beim Flughafen extreme Vorstösse, obwohl es sich hierbei im weitesten Sinne auch um öffentlichen Verkehr handle. Das sei zwar grün, aber nicht liberal.

Er fordert, dass sich die GLP auf die Sachpolitik konzentrieren und nicht politische Heuchelei betreiben solle.

**Mauro Tuena (SVP):** Ich begrüsse es, dass die Grünliberalen heute Abend einmal ein wenig ihr wahres Gesicht zeigen. Mit liberal hat das aber nicht mehr viel zu tun.

Ich zitiere den letzten Satz der Motion: «Auch wenn dort dafür auch Strassenparkplätze aufgehoben werden müssen.» Die Bedeutung dieses Satzes darf nicht unterschätzt werden, denn er kommt einem Torpedo auf den Historischen Parkplatzkompromiss gleich. Wenn es Ihnen mit dem Kompromiss ernst wäre, wären Sie zumindest bereit, den Textänderungsantrag anzunehmen. Zudem stelle ich fest, dass die beteiligten Fraktionen bewusst darauf verzichtet haben, alternative Standorte für die aufzuhebenden Parkplätze zu nennen.

Ich nehme schmerzend zur Kenntnis, dass Sie das Gewerbe und den motorisierten Verkehr aus dem Stadtkreis 1 verdrängen wollen.

**Alecs Recher (AL)** hält die Umstände, die zur Motion geführt haben, für tragisch. Vielmehr hätte man sich schon viel früher Gedanken über das zusätzliche Passagierauf-

kommen machen müssen. Dies sei aber leider nicht geschehen, obwohl dies die Aufgabe der Verwaltung gewesen wäre. Daher könne er nicht verstehen, weshalb der Stadtrat den Vorstoss nicht entgegennehmen wolle. Die AL werde ihn auf jeden Fall unterstützen.

Es befremde ihn, dass der Stadtrat von einem Gesamtpaket ausgehe, obwohl die Motion kein solches fordere. Hingegen erwarte er von der Verwaltung eine sinnvolle Auswahl von Orten, an denen es eine bessere Anbindung brauche. Der stadträtliche Fokus auf den Hauptbahnhof sei für ihn hingegen nachvollziehbar, da dort dringender Handlungsbedarf bestehe. Er zählt zudem diverse Projekte auf, die zusätzlichen Wohnraum und Arbeitsplätze schaffen und so auch zu mehr Passagieraufkommen führen. Zudem seien Park & Ride-Anlagen für mobilitätsbehinderte Personen für ihn eine Selbstverständlichkeit und er erwarte vom Stadtrat deren Berücksichtigung und Einplanung bei der Umsetzung des Vorstosses.

**Christoph Spiess (SD):** Die Schweizer Demokraten haben der Dringlicherklärung zugestimmt, da wir das Thema als wichtig erachten. Allerdings weist der Vorstoss aus unserer Sicht einige Haken auf. Zum einen kann nicht einfach Platz geschaffen werden und zum anderen sind die Parkplätze nicht das eigentliche Problem. Daher ist es schade, dass die Motionäre diesen Satz in ihrem Vorstoss aufführen, der wie eine Art Selbstzerstörungsmechanismus wirkt.

Natürlich ist es aber legitim, über den Stellenwert der Parkplätze zu diskutieren. Zudem wird dabei vergessen, dass Bahnhöfe nicht komplett autofrei gemacht werden können, da es unter anderem Taxis braucht.

Des Weiteren erinnere ich daran, dass der Veloverkehr immer mehr zum Problem für die Fussgänger wird, da sich die beiden Verkehrsarten oft ins Gehege kommen. Daher rate ich von gemeinsamen Begegnungszonen ab. Schliesslich würden die Schweizer Demokraten einem Postulat auch ohne Textänderung gerne zustimmen, aber bei der Motion würden sie sich der Stimme enthalten.

**Roger Tognella (FDP)** schliesst sich seinem Vorredner an, dass der Vorstoss als Postulat und mit der von der CVP vorgeschlagenen Textänderung durchaus auf Zustimmung stossen würde. Er weist die GLP zudem darauf hin, dass sie in ihrem Vorstoss alle Bahnhöfe meint und dass dies in keiner Weise liberal sei.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung siehe Sitzung Nr. 87, Protokoll-Nr. 1910/2011).

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 86, Protokoll-Nr. 1910/2011).

Weitere Wortmeldungen:

**Simon Kälin (Grüne):** Bereits vor Eröffnung der Durchmesserlinie sind zum Beispiel am Bahnhof Altstetten die Kapazitäten durch den stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren zu Stosszeiten für den Fussgänger zu knapp. Die vorliegende Motion ist wichtig und widerspiegelt keine Ideologien, sondern entspricht dem übergeordneten Ziel der 2000-Watt-/1-Tonne-CO<sub>2</sub>-Gesellschaft. Dieses Ziel wurde von den Stimm-

7 / 7

berechtigten deutlich befürwortet. Wollen wir das Ziel ernst nehmen, müssen wir die Motion unterstützen.

**Roger Liebi (SVP):** Die Slalomläufe im Bereich Verkehr sind erstaunlich. Bahnhöfe sollen ausgebaut werden, der Flughafen Zürich wiederum nicht. Der einzige ausgewiesene Spezialist im Rat ist der Verkehrsingenieur Roland Scheck (SVP) und wir sollten seinen Voten Glauben schenken. Ich bitte Sie, die Motion und das Postulat abzulehnen.

**Gian von Planta (GLP):** Der in der Motion enthaltene Satz "dass dafür auch Parkplätze aufgehoben werden können" hängt nicht mit dem Historischen Parkplatzkompromiss zusammen. Beim Hauptbahnhof Zürich beispielsweise würde der Kompromiss nicht verletzt. Der Hauptbahnhof grenzt nicht nur an den Kreis 1 und es gäbe an diesem Standort einige Varianten, Parkplätze aufzuheben und zu versetzen.

**Mauro Tuena (SVP):** Die Verlegung von Parkplätzen im Gebiet der Löwenstrasse ist nicht realistisch. Zahlreiche Einwohner kaufen oft in der Stadt ein, würden bei einer Verlegung der Parkplätze dann allerdings auf andere Einkaufsgebiete wie zum Beispiel das Glattzentrum ausweichen, was wiederum negative Auswirkungen auf das städtische Gewerbe zur Folge hätte.

Andrew Katumba (SP) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 68 gegen 49 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

**Kopie vorab an:  
VTE**