

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

11. Dezember 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. Oktober 2013 reichten die SP-, SVP-, FDP- und CVP-Fraktion und 4 Mitunterzeichnende folgende Motion (Dringlicherklärung am 6. November 2013), GR Nr. 2013/354 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verzichten.

Begründung:

Die geplante Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten stösst im Kreis 9 auf massiven Widerstand der Bevölkerung. Innert kürzester Zeit wurde eine Petition gegen die Tramverlegung von mehreren Tausend Personen unterzeichnet. Durch die Umleitung würde nicht nur der Quartierplatz Lindenplatz isoliert, sondern auch die Haltestelle Bachmattstrasse nicht mehr durch das Tram bedient. Das Entfernen der Tramgleise würde ohne Not eine gut funktionierende und für das Quartier wichtige Infrastruktur zerstören. Während die Hohlstrasse zukünftig durch die Limmattalbahn und die Tramlinie 2 bedient würde, wäre ein markanter Teil von Altstetten von einer Tramverbindung abgeschnitten. Gerade die vielen älteren Menschen, die den Quartiermarkt am Lindenplatz besuchen, müssten längere Fusswege in Kauf nehmen und dabei erst noch mehrere Strassen überqueren.

Die geplante Verkehrsberuhigung in der Altstetterstrasse würde mit der gleichzeitigen Tramverlegung weder für Fussgängerinnen und Fussgänger noch für das Gewerbe einen Vorteil bringen. Dies, weil der gewonnene Raum für die Traminfrastruktur gebraucht würde und die Altstetterstrasse von einem Tram befahren würde.

Eine direkte Umsteigemöglichkeit auf die Limmattalbahn ist auch bei einem Verzicht der Tramlinienverlegung beim Farbhof gewährleistet. Die Fahrzeit zwischen dem Stadtzentrum und Schlieren würde durch eine Umleitung zum Bahnhof Altstetten unnötig verlängert.

Zudem führt die geplante Tram- und Bushaltestelle Bahnhof Altstetten zu langen Umsteigewegen über die stark befahrene Hohlstrasse. Täglich würden an dieser Haltestelle Tausende von Pendlerinnen und Pendler umsteigen und die Hohlstrasse queren. Gefährliche Situationen und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden sind vorprogrammiert.

Die Verlegung der Tramlinie 2 würde eine massive Verschlechterung für die Quartierbevölkerung und das Gewerbe bewirken, weswegen darauf zu verzichten ist. Ein Verzicht wird auch den städtischen Finanzhaushalt entlasten.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) 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. Mit Beschluss Nr. 4417 vom 6. November 2013 hat der Gemeinderat die Motion für dringlich erklärt. Dies hat zur Folge, dass der Stadtrat seinen Antrag auf Ablehnung oder auf Umwandlung in ein Postulat innert eines Monats nach der Dringlicherklärung stellen und schriftlich begründen muss (Art. 88 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 5 und Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus den nachstehenden Gründen ab, die dringliche Motion entgegenzunehmen:

Die Limmattalbahn führt zum Bahnhof Altstetten

Der Bundesrat hat der Limmattalbahn AG am 9. Oktober 2013 die Infrastrukturkonzession für die Neubaustrecke zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach erteilt. Nach Auffassung des Bundesrats besteht ein erhebliches öffentliches Interesse am Bau und Betrieb der Limmattalbahn. Er stellt weiter fest, dass es sich bei der Limmattalbahn um ein von den Regierungen des Kantons Zürich und Aargau gewünschtes und unterstütztes Projekt handelt. Mit der Infrastrukturkonzession ist die Linienführung vom Bahnhof Altstetten über Schlieren, Urdorf, Dietikon und Spreitenbach nach Killwangen festgelegt. Ende September 2013 hat die Limmattalbahn AG das Plangenehmigungsgesuch beim Bund eingereicht. Das

Plangenehmigungsverfahren dauert rund zwei Jahre und endet mit der Plangenehmigung der Limmattalbahn.

Verbindung der Limmattalbahn mit dem Stadtzürcher Tramnetz

Die Limmattalbahn ergänzt und verstärkt als leistungsfähiges Transportmittel das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Zürich und der Region Limmattal. Die gewählte Linienführung und der Takt der Limmattalbahn (LTB) haben Auswirkungen auf das bestehende Netz der Verkehrsbetriebe (VBZ), insbesondere auf die Trolleybuslinie 31 und die Haltestellen dieser und weiterer Linien im Bereich des Bahnhofs Altstetten und am Farbhof.

Um die sich mit dem Bau der Limmattalbahn eröffnenden Chancen nutzen zu können, haben sich Stadt und Kanton Zürich Ende 2010 darauf verständigt, eine gemeinsame Expertinnen- und Expertengruppe einzusetzen, die eine Empfehlung für eine optimale Abstimmung der Limmattalbahn mit dem Tramnetz der Stadt Zürich vorlegen soll. Die empfohlene Lösung sollte einen hohen Kundinnen- und Kundennutzen haben, eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen und eine nachhaltige Stadtraum- und Quartierentwicklung fördern. Das Linienkonzept musste aus Sicht des Kantons Zürich auch eine freie Wahl der Betreiberinnen und Betreiber für die Limmattalbahn zulassen. Die Expertinnen- und Expertengruppe, unter Leitung eines Vertreters des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) und unter Einbezug von Fachleuten der VBZ, des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ) und eines externen Ingenieurbüros, empfahl die Variante «Überlappen» der Limmattalbahn und der Linie 2 der VBZ. Das überlappende Angebot der Tramlinie 2 mit der LTB ist aus Sicht des Stadtrats im frequenzstarken Abschnitt zwischen Altstetten und Schlieren zur Deckung der Nachfrage zwingend nötig. Diese Variante hat zudem den Vorteil, dass die Reisenden aus der Stadt Zürich weiterhin umsteigefrei in Richtung Schlieren reisen können, so wie das bisher mit der Trolleybuslinie 31 möglich war. Die Trolleybuslinie 31 wird gemäss aktueller Planung nicht mehr über den Bahnhof Altstetten hinaus geführt.

Die Anbindung des Tramnetzes an die S-Bahn ist notwendig

Das Quartier Altstetten ist ein Entwicklungsgebiet der Stadt Zürich. Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte und Gewerbe sind auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Die Anbindung des Quartiers mit Bussen an den Bahnhof Altstetten ist heute knapp ausreichend. Reisende zu den Arbeitsplatzgebieten im Raum Badenerstrasse / Flurstrasse bringen das Bussystem bereits heute an seine Grenzen.

Die Frequenzen der SBB-Züge am Bahnhof Altstetten werden in den kommenden Jahren massiv steigen. Dies wird bereits mit der Realisierung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich der Fall sein. Ein Teil der S-Bahn-Linien wird vom Hauptbahnhof direkt nach Zürich-Altstetten verkehren, ohne Halt am Bahnhof Hardbrücke. Die Fahrgäste werden daher vermehrt am Bahnhof Altstetten ins städtische Netz umsteigen. Das heute vorhandene Bussystem kann die hierfür nötigen Kapazitäten nicht mehr bereitstellen. Ein erster Schritt zur Verbesserung der Situation wurde mit dem Bau des Trams Zürich-West und dem Anschluss des Bahnhofs ans Tramnetz auf der Nordseite gemacht. Ein weiterer Anschluss ans Tramnetz auf der Südseite des Bahnhofs ist aus Sicht des Stadtrats bis Ende dieses Jahrzehnts ein weiteres wichtiges Ziel.

Die Expertinnen- und Expertengruppe empfahl die Anbindung der Linie 2 an die S-Bahn, indem sie via Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten geführt und anschliessend bis Schlieren auf dem Trasse der Limmattalbahn weitergeführt wird. Die etwas verlängerte Reisezeit für Durchreisende wird durch Vorteile wie neue, umsteigefreie Verbindungen zum und ab dem Bahnhof Altstetten mehr als kompensiert. Für die Projektierung der dafür nötigen Tramnetzergänzung in der Altstetterstrasse erhielt die Stadt Zürich am 20. Juni 2013 von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich einen Leistungsauftrag.

Am Bahnhof Altstetten sind sichere, möglichst kurze und bequeme Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien nötig. Die Hohlstrasse wird von einer Mehrheit der ankommenden Fahrgäste zu überqueren sein. Dieser Übergang soll gemäss aktueller Planung als breiter Übergang realisiert und mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Stadt und Kanton Zürich tragen dem Aspekt der Verkehrssicherheit in hohem Masse Rechnung. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird die Pläne zu genehmigen haben und dem Aspekt der Sicherheit der Zufussgehenden ebenfalls die nötige Beachtung schenken.

Haltung des Stadtrats

Gegen diese Projektierung entstand in der Zwischenzeit Opposition im Quartier. Parlamentarische Vorstösse und eine Petition untermauern dies. Der Stadtrat nimmt die geäusserten Bedenken ernst. Allerdings ist er im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich nach wie vor überzeugt davon, dass die empfohlene Variante «Überlappen» sowohl für das Quartier als auch für die Stadt Zürich eindeutig die beste ist. Andere Varianten, die ebenfalls eine Anbindung des Bahnhofs Altstetten ans Tramnetz ermöglichen, verlangen mehr Infrastruktur und Fahrzeuge, verursachen längere Reisezeiten und betriebliche Mehrkosten.

Die zusammen mit dem Kanton Zürich bevorzugte und erarbeitete Variante «Überlappen» mit einer Tramnetzergänzung in der Altstetterstrasse bietet aus Sicht des Stadtrats wesentliche Vorteile gegenüber allen übrigen geprüften Alternativen.

Der Lindenplatz wird auch nach der Verlegung der Tramlinie weiterhin mit dem Tram und Bussen erschlossen und erhält eine leistungsfähigere Tramverbindung zum Bahnhof Altstetten. Die Feinerschliessung des Quartiers geschieht weiterhin mit Bussen. Die Haltestellen der Linien 78 und 80 verbleiben in Richtung Bahnhof Altstetten an der bisherigen Lage. Die Linie 35 wird weiterhin den Lindenplatz und künftig neu die Haltestelle Bachmattstrasse bedienen, die im Übrigen zu den frequenzschwächsten Haltestellen des gesamten Tramnetzes gehört.

Auch ist der Stadtrat überzeugt, dass die Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Altstetterstrasse trotz Einbau eines Tramtrassees für die Einwohnerinnen und Einwohner, die Erwerbstätigen wie auch für das Gewerbe Vorteile bringen wird und eine echte Chance für das Quartier Altstetten darstellt. Die Tramnetzergänzung ist als Teil einer integralen Planung zu sehen, die mit den Massnahmen zu einer qualitativen Aufwertung des Quartiers ergänzt wird. Die Altstetterstrasse wird vom Durchgangsverkehr entlastet und zukünftig wird ein freies Queren der Altstetterstrasse ermöglicht. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für den verbleibenden Anliefer- und Zubringerverkehr sowie den öV gewährleistet die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Verkehrsflächen werden zu Gunsten des Fussverkehrs optimiert. Die Gehwegbereiche können verbreitert und damit kann auch mehr Platz für Erdgeschossnutzungen geschaffen werden.

Mit der neuen Führung der Tramlinie 2 über die Altstetterstrasse zum Bahnhof Altstetten können ergänzend zur Altstetterstrasse verschiedene weitere Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet Altstetten umgesetzt werden. Der Altstetterplatz soll neu organisiert werden und zusammen mit dem Bahnhof und dem Vulkanplatz einen Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs bilden. In der Badenerstrasse kann das bestehende Gleistrasse rückgebaut werden. Mit dem gewonnenen Platz sollen die angrenzenden Vorzonen und Trottoirs verbreitert, Bäume gepflanzt und durchgehende Velomassnahmen umgesetzt werden. Dadurch sollen auch in diesem Bereich die Aufenthaltsqualität verbessert und zusätzliches Potenzial für Erdgeschossnutzungen und Boulevard-Gastronomie geschaffen werden.

Die neue Linienführung der Linie 2 in der Altstetterstrasse erlaubt es, die Gleise in der Badenerstrasse zurückzubauen und durch die damit verbundene Reduktion der Verkehrsfläche

den Fussgängerübergang vom Lindenplatz über die Badenerstrasse zur Altstetterstrasse wesentlich zu verkürzen und mit neuen Schutzinseln sicher auszugestalten.

Die am 13. November 2013 eingereichte Motion der SP-, Grüne-, Grünliberale-Fraktion und 4 Mitunterzeichnende, GR Nr. 2013/392, fordert die Umsetzung des QUARZ auch ohne Tramverlegung. Mit vorliegendem Projekt der neuen Tramlinienführung durch die Altstetterstrasse könnten alle geforderten Massnahmen durch die Sperrung der Altstetterstrasse für den MIV und den Rückbau des Tramtrassees in der Badenerstrasse erfüllt werden: Optimierung der Verkehrsflächen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs durch Verbreiterung der Trottoirs und der Vorzonen, Priorisierung des Fussverkehrs entlang der Altstetterstrasse durch Einführung von Tempo 30, Aufwertung der Altstetterstrasse südlich Badenerstrasse durch Vergrösserung der Gehbereiche und Einführung von Velostreifen, Realisierung von durchgehenden Velostreifen entlang der Badenerstrasse und Aufwertung der übergeordneten Fusswegverbindung zum Bahnhof Altstetten mit den vorgesehenen Massnahmen.

Mitwirkungsverfahren im Quartier

Für die derzeit beabsichtigte neue Linienführung des Trams in Altstetten ist weder im Quartier noch im Gemeinderat die politische Unterstützung vorhanden, die für ein Projekt von dieser Tragweite erforderlich ist. Der Stadtrat ist deshalb bereit, im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich, einen Marschhalt bei der Planung der Tramnetzergänzung Altstetten einzulegen. Mittels eines Mitwirkungsverfahrens zusammen mit dem Quartier, dem Kanton und der Limmattalbahnen AG soll eine Überprüfung der gewählten Variante für die Anbindung des Tramnetzes an die Limmattalbahnen vorgenommen sowie Massnahmen für eine gute Quartierserschliessung und Aufwertung im Zentrum von Altstetten aufgezeigt werden. Das Detailkonzept sowie die notwendigen Rahmenbedingungen für den Mitwirkungsprozess müssen von der Stadt in einem nächsten Schritt noch erarbeitet werden.

Die weiteren Planungen für die Tramnetzergänzung Altstetten und die Badenerstrasse werden bis zum Vorliegen der Resultate dieser Arbeiten sistiert. Das Gesuch für eine Konzessionierung einer Traminfrastruktur zwischen dem Lindenplatz und dem Bahnhof Altstetten wird indes vorderhand nicht zurückgezogen oder sistiert, um Verzögerungen zu vermeiden. Die Streckenführung der Limmattalbahnen hingegen ist aus Sicht des Kantons Zürich gesetzt.

Zusammenfassung

Der Stadtrat ist im Einvernehmen mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich von der Notwendigkeit der Anbindung des Bahnhofs Altstetten an das städtische Tramnetz auf der Südseite des Bahnhofs überzeugt. Mit dem Bau der Limmattalbahnen bietet sich diese Chance, die aus Sicht des Stadtrats genutzt werden muss. Er ist bereit, mit dem Quartier die gewählte Variante zu überprüfen.

Der Stadtrat lehnt aus den vorstehend dargelegten Gründen und weil die Motion eine Lösung aus dem anstehenden Mitwirkungsverfahren mit dem Quartier vorweg nehmen würde die Entgegennahme der Motion ab.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti