

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 22. September 1999

1624. Interpellation von Rolf Kuhn und 39 Mitunterzeichnenden betreffend Legislaturziele des Stadtrates, Bereich Verkehr. Am 14. April 1999 reichten Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) und 39 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 99/170 ein:

Ein für rot-grüne Politik traditionell bedeutsamer Bereich ist die Verkehrspolitik. So war es nicht verwunderlich, dass das Thema Verkehr in den Legislaturzielen der ersten rot-grünen Stadtregierung entsprechend breiten Raum einnahm. («Ziele und politische Schwerpunkte des Stadtrates von Zürich für die Amtsdauer 1990 bis 1994»).

In den Wahlen vom Frühling 1998 hat Rot-Grün bekanntlich nicht nur die Mehrheit im Stadtrat behalten, sondern sogar noch einen Sitz dazugewonnen. Gleichzeitig sind viele durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Probleme nach wie vor virulent. Umso erstaunlicher erscheint es, dass das Thema Verkehr in den «Programmschwerpunkten des Stadtrates von Zürich für die Legislaturperiode 1998 bis 2002» nicht mehr explizit figuriert.

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung folgender Frage:

Welches sind die Programmschwerpunkte bzw. Legislaturziele des Stadtrates von Zürich für die Amtsdauer 1998 bis 2002 im Bereich Verkehr? – wobei insbesondere die folgenden Teilbereiche interessieren:

- Unfallverhütung
- Senkung der Larmbelastung
- Verminderung der Luftverschmutzung (speziell der Luftschadstoffe, Stickstoffdioxid, Ozon, lungengängiger Feinstaub)
- Förderung des öffentlichen Verkehrs bzw. Förderung des Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel
- Rückgewinnung für FussgängerInnen und VelofahrerInnen auch desjenigen öffentlichen Raumes, der sich ausserhalb eigentlicher Fussgängerzonen befindet.

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umweltdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat erarbeitet in der laufenden wie in den beiden vorangegangenen Amtsdauern anlässlich einer oder mehrere Klausurtagungen gemeinsame departementübergreifende Legislatur-Schwerpunkte. Wie auch der Interpellant und die Mitunterzeichnenden verstehen werden, liegt es in der Natur solcher Schwerpunktsetzungen, dass sie nicht alle Bereiche politischen Handelns abdecken. Nun ist zwar der Verkehrspolitik kein ausdrücklicher Programmschwerpunkt gewidmet, in drei Schwerpunkten ist sie dennoch präsent. So will der Stadtrat 10 000 Wohnungen in zehn Jahren schaffen und setzt hier unter anderem das Ziel, dass das Wohnumfeld in den belasteten Gebieten systematisch verbessert werden soll (Verminderung der Immissionen, Verbessern der Siedlungsinfrastruktur). Im Weiteren will er 40 000 qualitativ gute Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung und zukunftsorientierten Dienstleistungen und Produkten anziehen, was zweifelsohne nicht ohne Auswirkungen auf den Verkehr (Gesamtverkehr, noch unabhängig vom Verkehrsmittel) bleiben wird. Verschiedene Stadtgebiete will der Stadtrat aufwerten und mit auf

das jeweilige Gebiet abgestimmten Massnahmen, unter anderem auch im Bereich Verkehr, die Wohn- und Lebensqualität deutlich verbessern In der Innenstadt stehen die Erweiterung der Fussgängerzonen mit der Neugestaltung des Rennweges und des durchgangsverkehrsfreien Limmatquais und die Realisierung der Parkhauser Gessnerallee und Opernhaus im Vordergrund

Die Nichtaufnahme der Verkehrspolitik in die Legislatur-Schwerpunkte bedeutet keineswegs, dass in diesem Bereich keinerlei politisches Handeln stattgefunden hat oder stattfindet Vielmehr haben neben entsprechenden Stadtratsbeschlüssen auch Departemente in ihren Bereichen verkehrspolitisch wirksam werdende Ziele und Schwerpunkte gesetzt Illustrativ seien folgende Beispiele genannt

Ziele für den Güterverkehr in der Stadt Zürich, 1995, Umweltpolitik der Stadt Zürich, Lokale Agenda 21, 1995, Ziele der Stadtentwicklung, 1996, Konzept für Erweiterung der Fussgängerzone in der Innenstadt, 1996, Teilrevision Kommunalen Verkehrsplan, 1996, Leitbild für die Zürcher Innenstadt, 1997, Regionaler Richtplan, 1998, Zukunftsfähiges Zürich, Konzept für eine Lokale Agenda 21, 1998, Vision, Leitbild, Ziele 1998 bis 2002 des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, 1998, Neue Strategie für Tempo 30 in Zürich, 1999, Konzept für eine stadtvertraglichere Organisation und Gestaltung von städtischen Hauptstrassen, zurzeit in Diskussion Auch auf übergeordneter Ebene – und somit für die Stadt verbindlich – wurden verkehrspolitisch wirksame Beschlüsse gefasst So z B 1995 der kantonale Richtplan und 1997 eine Teilrevision des kantonalen Verkehrsplanes sowie 1999 der Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, Strategie 2001 bis 2005

Aufgrund dieser (unvollständigen) Aufzählung ist ersichtlich, dass der Stadtrat in den letzten Jahren schwergewichtig in die Umsetzung der international bekannten und anerkannten Zürcher Verkehrspolitik investiert hat Mit gutem Grund hat er zudem nach der sich abzeichnenden Polarisierung in der Verkehrspolitik Ende der Achtzigerjahre und Anfang der Neunzigerjahre in der letzten Legislaturperiode Zurückhaltung geübt und mit Erfolg versucht, die Fronten abzubauen «Kooperation statt Konfrontation zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden» (und den Akteuren) lautet denn auch das Leitmotiv für die Verkehrsplanung Ergänzend zu den Legislaturzielen 1998 bis 2002 hat der Stadtrat im Mai 1999 beschlossen, die städtische Verkehrspolitik unter Einbezug aller städtischen und externen Interessen neu zu positionieren und zukunftsgerichtet neu zu formulieren Mit der Projektleitung wurde das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement beauftragt Mit einem kooperativen Verfahren sollen die Meinungen und Anregungen möglichst breit erfasst und diskutiert werden, der Prozess dieser herausfordernden Aufgabe soll bis Ende 2000 abgeschlossen werden

Zu den erfragten Teilbereichen im Einzelnen

- Unfallverhütung

Sicherheit ist eines der zwölf Legislaturziele des Stadtrates, die Verantwortung für dieses Ziel liegt bei der Vorsteherin des Polizeidepartements Sie hat deshalb ein Projekt initiiert, in welchem alle beteiligten Departemente vertreten sind Ziel des Projektes ist die Verbesserung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls Im Bereich Verkehrssicherheit sind im Gang

Sicherheit, vor allem für Frauen, auf abgelegenen Parkplätzen; verschiedenste Kleinprojekte zur Fussgängersicherheit und Schulwegsicherung; und, in Zusammenarbeit mit der Vorsteherin des Tiefbau und Entsorgungsdepartements, vier durchgehende Velorouten in der Stadt Zürich sowie die neue Tempo-30-Strategie.

- **Lärmbelastung und Luftverschmutzung**

Die Umweltdelegation des Stadtrates hat die Mobilität zu einem inhaltlichen Schwerpunkt ihrer Tätigkeit erklärt. Klar ist zudem, dass wesentliche Legislaturziele -- insbesondere «10 000 Wohnungen in 10 Jahren» und «Aufwertung von Stadtgebieten» -- nur erreicht werden können, wenn sich auch beim verkehrsorientierten Umweltschutz massgebende Verbesserungen erzielen lassen. Das betrifft insbesondere die Minderung der Lärm- und Schadstoffimmissionen, die heute zum grössten Teil durch den Motorfahrzeugverkehr verursacht werden. Das Instrumentarium zur Bewältigung dieser Probleme ist vielfältig und betrifft alle staatlichen Ebenen. Die wesentlichen Lösungsmassnahmen, welche den kommunalen Handlungsbedarf betreffen, sind:

Tempo 30 bringt in vielen Wohnquartieren deutliche Umweltverbesserungen und gehört zum kommunalen Pflichtprogramm des kantonalen Massnahmenplanes Lufthygiene. Der grösste umweltseitige Handlungsbedarf betrifft die städtischen Hauptstrassen, über die der überwiegende Teil des motorisierten Verkehrsaufwandes abgewickelt wird und entlang derer dementsprechend auch die Schwerpunkte der Schadstoff- und Lärmbelastungen liegen. Die verhältnismässige Massnahme liegt darin, den Verkehr auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau zu verstetigen. Von erheblicher Bedeutung ist die Sicherung der versprochenen Entlastungen der Westumfahrung von Zürich mittels flankierender Massnahmen. Relevant bleibt, dass sowohl an der bisherigen Parkplatzpolitik der Stadt festgehalten wird, wie auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs weiterhin hohe Priorität haben soll. Dies gilt insbesondere bei der Erschliessung von Entwicklungsgebieten. Vermehrt auszunützen sind in Zukunft ökonomische Möglichkeiten des Verkehrsmanagements.

- **Förderung des öffentlichen Verkehrs**

Spätestens seit der Grundsatzweisung des Stadtrates 1979 gehört die Förderung des öffentlichen Verkehrs in erster Priorität zum täglichen Geschäft, zu deren Zielerfüllung alle Dienstabteilungen verpflichtet sind. In diesem Rahmen unterstützt der Stadtrat die konsequente Ergänzung des Tramnetzes, und zwar gleichzeitig mit der Entwicklung neuer Stadtquartiere, um sicherzustellen, dass diese Stadtteile rechtzeitig ans Tramnetz, dem leistungsfähigen Hauptverkehrsträger der Stadt, angeschlossen werden. Er unterstützt die Realisierung der Beschleunigungsprogramme, womit sichergestellt ist, dass die Priorität von Tram und Bus an Verkehrsregelungsanlagen gewährleistet und wo nötig ausgebaut wird. Kombinierte Mobilität (z. B. «züri mobil» und Infopaket «Mobil in Zürich», 1998) ergänzt das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und ermöglicht lückenlose Reiseketten zu allen Tageszeiten. Der Stadtrat unterstützt neue Marketing- und Kommunikationsmethoden, um den Bekanntheitsgrad und das Ansehen der Züri-Linie zu vergrössern, den Zugang zu den Angeboten zu verbessern und deren Nutzung noch mehr zu intensivieren.

- Rückgewinnung des öffentlichen Raumes
Mit der Teilrevision des Kommunalen Verkehrsplanes (sog «Historischer Kompromiss») hat der Gemeinderat 1996 die verkehrspolitischen Zielvorgaben zur Schaffung von attraktiven fussgangerfreundlichen Bereichen festgelegt. Mit der bevorstehenden Gesamtrevision des Kommunalen Verkehrsplanes sollen ergänzend die fussgangerfreundlichen Bereiche an zentralen Orten noch planlich festgelegt werden. Bei den zurzeit laufenden Planungen der Entwicklungsgebiete wird den Aspekten der Freiräume und den Anliegen der Zufussgehenden eine hohe Bedeutung zugewiesen. Auch die bereits erwähnte Strategie für Tempo 30 in den Wohngebieten und die Strategie für städtische Hauptstrassen werden letztlich zu einer Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für Zufussgehende und Velofahrende führen. Das bedeutet aber keineswegs a priori mehr Fläche für diese Verkehrsteilnehmenden, die Benutzung des öffentlichen Raumes soll primär angenehmer und attraktiver – auch sicherer – werden. Die Rückgewinnung von Flächen für die Zufussgehenden in der Innenstadt ist – wie eingangs aufgeführt – in den Legislaturzielen des Stadtrates enthalten.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), die Umweltschutzfachstelle, das Tiefbauamt (8), das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Stadtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber