

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. Juli 2012

812. Schriftliche Anfrage von Simone Brander und 14 Mitunterzeichnenden betreffend Konzept und Massnahmen zur Umsetzung der Städte-Initiative. Am 18. April 2012 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und 14 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/179, ein:

Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben am 4. September 2011 die Städte-Initiative «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs» gutgeheissen. Seither ist mehr als ein halbes Jahr vergangen und die Stadt Zürich hat sich bisher noch nicht dazu geäussert, wie die Umsetzung der Städte-Initiative angegangen werden soll.

Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Ist der Stadtrat momentan daran, ein Konzept mit konkreten Massnahmen zu erstellen, wie die Städte-Initiative umgesetzt werden soll?
2. Welche konkreten Massnahmen trifft die Stadt Zürich aufgrund der Ziele der Städte-Initiative zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs?
3. Wie wird der Stadtrat dafür sorgen, dass die Stadt Zürich in Zukunft kein lufthygienisches Sanierungsgebiet mehr ist und die bestehenden Gesetze im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes eingehalten werden?
4. Auf welchem Erfolgspfad gedenkt der Stadtrat die durch die Städte-Initiative gesteckten Ziele zu erreichen (1%-Punkt-Steigerung des Anteils an ÖV, Fuss- und Veloverkehr pro Jahr oder eine andere Rate)?
5. Die Städte-Initiative verlangt eine relative Erhöhung des Modalsplits beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Wie gross schätzt der Stadtrat den Einfluss des Verkehrswachstums dieser drei Verkehrsträger auf die Zielerreichung der Städte-Initiative, ohne dass zusätzliche Massnahmen ergriffen werden (z. B. Auswirkungen des durch die Eröffnung der Durchmesserlinie generierten zusätzlichen ÖV-, Fuss- und Veloverkehr auf die Zielerreichung)?
6. Wie gedenkt der Stadtrat bei anstehenden Grossüberbauungen vorzugehen, um neuen motorisierten Individualverkehr möglichst zu vermeiden (z. B. Neubau PJZ, Areal entlang der SBB-Geleise im Kreis 4 etc.)? Welches Konzept besitzt der Stadtrat zur Umsetzung grossflächiger autofreier Quartiere?
7. Anhand welcher konkreten Schritte werden die Tangentialverbindungen des ÖV in den nächsten 10 Jahren ausgebaut?
8. Anhand welcher konkreten Schritte wird in den nächsten 10 Jahren ein durchgehendes Veloroutennetz entlang der Hauptachsen realisiert werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat wird am 10. Juli 2012 an einer öffentlichen Medienkonferenz das Programm «Stadtverkehr 2025» vorstellen, das unter anderem zum Ziel hat, den Auftrag des künftigen Art. 2^{quinquies} der Gemeindeordnung umzusetzen, gemäss der Volksabstimmung vom 4. September 2011 zur so genannten Städte-Initiative. «Stadtverkehr 2025» legt die Schwerpunkte auf die Priorisierung und Beschleunigung wichtiger Schlüsselmassnahmen, die Prüfung innovativer Ansätze, den breiten Dialog mit massgebenden Entscheidungsträgern und Interessenvertretern sowie den Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft.

Der Stadtrat setzt eine departementsübergreifende Organisation ein, die mit dem Festlegen und Ausgestalten von Massnahmen sowie dem Begleiten und Steuern des Umsetzungsprozesses beauftragt und mit der stadtweiten Organisations- und Umsetzungsstruktur zur 2000-Watt-Gesellschaft verzahnt ist. Sie prüft, priorisiert und implementiert Massnahmen, die einen Beitrag zu den Zielvorgaben leisten, unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Entwicklung.

Aufgrund eines Stimmrechtsrekurses, der bis vor Bundesgericht gezogen und inzwischen abgelehnt wurde, ist die Inkraftsetzung des neuen Art. 2^{quinquies} in der Gemeindeordnung verzögert. Zuerst ist noch die Genehmigung des Regierungsrats einzuholen, bevor die neue Bestimmung rechtskräftig wird.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Das Programm «Stadtverkehr 2025» zeigt das weitere Vorgehen zur Umsetzung des künftigen Art. 2^{quinquies} der Gemeindeordnung auf. In einem ersten Schritt werden kurzfristig umsetzbare Massnahmen identifiziert und implementiert. Zur Priorisierung der wirkungsvollen und zentralen Massnahmen wird ein Aktionsplan mit Schlüsselmassnahmen der städtischen Verkehrspolitik erstellt. Dieser wird verkehrsmittelübergreifend, inhaltlich und zwischen den beteiligten Stellen abgestimmt sein. Im Weiteren wird eine Ideen-Plattform lanciert, um neue zukunftsgerichtete Ansätze aus Fachkreisen, Interessengruppen, Bevölkerung oder Forschung zu sammeln und zur Diskussion zu stellen.

Zu den Fragen 2 und 3: Konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Ziele des künftigen Art. 2^{quinquies} der Gemeindeordnung sind im Aktionsplan des Programms «Stadtverkehr 2025» festgelegt. Zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrslärms hat der Stadtrat Ende Mai im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Sanierung der Strassen mit übermässiger Lärmbelastung über die Ausweitung der Tempo-30-Zonen auf kommunalen Strassen sowie das weitere Vorgehen zur Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion informiert. Demnach sind auch die Aufwertung der Quartierzentren und die Strassenlärmsanierung auf überkommunalen Hauptachsen in die Überlegungen einbezogen.

Der Handlungsbedarf betreffend Massnahmen zur Reduktion der übermässigen Luftschadstoff-Belastung ist in der Stadt Zürich besonders gross, da die Gesundheit vieler Menschen betroffen ist. Die Verbesserung der Luftqualität ist eine komplexe Aufgabe. Sie muss mit einem breit angelegten Massnahmenbündel erfolgen, da es keine einzelne Massnahme gibt, welche die Probleme auf einen Schlag lösen könnte. Die im Bundesrecht (Luftreinhalte-Verordnung) festgelegten Qualitätsziele der Luftreinhalte-Politik können nur erreicht werden, wenn Massnahmen auf allen Ebenen – Bund, Kantone und Gemeinden – formuliert und umgesetzt werden. Die Kompetenzen für wirksame Massnahmen liegen vor allem auf Kantons- und Bundesebene. Der Handlungsspielraum der Stadt Zürich ist vergleichsweise klein. Sie nimmt aber die Verantwortung zur Senkung der Schadstoffemissionen wahr, indem sie ihren Handlungsspielraum ausnutzt und weitergehende Massnahmen erlässt. Der Stadtrat setzte am 21. Dezember 2011 den Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich fest. Der Massnahmenplan enthält Massnahmen im eigenen städtischen Haushalt sowie Massnahmen für stationäre Anlagen auf Stadtgebiet, die auch für Dritte verbindlich sind. Zu den Massnahmen für stationäre Anlagen gehören Emissionsbegrenzungen gemäss dem Stand der Technik. Dies betrifft vor allem Holzfeuerungen, stationäre Motoren und Baustellen. Gleichzeitig stellte der Stadtrat dem Regierungsrat Anträge für Massnahmen, die in die Zuständigkeit des Kantons Zürich fallen.

Zu Frage 4: Das Programm «Stadtverkehr 2025» zeigt das weitere Vorgehen zur Erreichung der Ziele des künftigen Art. 2^{quinquies} der Gemeindeordnung auf.

Zu Frage 5: Welchen konkreten Beitrag die Verkehrsentwicklung alleine zur Veränderung des Modal-Splits leistet, ist schwierig abschätzbar. Sowohl die Entwicklung des absoluten Verkehrsaufkommens als auch die relativen Anteile der Verkehrsmittel werden von zahlreichen Faktoren beeinflusst. Dabei spielen nicht nur die Massnahmen auf städtischer, kantonaler oder Bundesebene eine Rolle, sondern auch externe Einflüsse wie die wirtschaftliche Entwicklung oder die Treibstoffpreise.

Zu Frage 6: Der Stadt stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung, stadtverträgliche Erschliessungskonzepte bei Grossüberbauungen umzusetzen. Die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV) als wichtigstes Instrument regelt die Erstellung privater Parkplätze bei Neu- und Umbauten. Die Teilrevision der PPV, deren Inkrafttreten wegen Rekursverfahren noch aussteht, wird dem erhöhten Wohnflächenbedarf und dem abnehmenden Autobesitz der Bevölkerung Rechnung tragen. Sie ermöglicht autoarme Nutzungen: Unter Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzepts lässt sich damit die Pflichtparkplatzzahl unterschreiten. In Abhängigkeit u. a. der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr (öV) und der verfügbaren Strassenkapazitäten wurden die Reduktionsgebiete ausgeweitet. Die Teilrevision gibt ebenfalls Vorgaben zur Erstellung von Veloabstellplätzen. Sondernutzungsplanungen (Gestaltungspläne oder Sonderbauvorschriften) sind ein weiteres Mittel, um die konzeptionellen Überlegungen (Verkehrerschliessung mit stadtverträglichen Verkehrsmitteln, Plafonierung des motorisierten Verkehrs, Freiraumversorgung, hohe Qualität des Aussenraumes) verbindlich festzuschreiben. Der neue Masterplan Energie sieht bei städtischen Bauten vor, dass nur noch das Minimum an Parkplätzen gemäss Parkplatzverordnung erstellt wird. Die bestehende Mobilitätsberatung für Unternehmen (MIU) wird auf den Bereich Wohnen ausgeweitet. All diese Massnahmen beziehen sich nicht nur auf Grossüberbauungen, sondern auf alle Neu- und wesentlichen Umbauten.

Zu Frage 7: Bereits das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal hält fest, dass der mit den Siedlungsentwicklungen und den Neuorientierungen entstehenden Nachfrage mit leistungsfähigen öV-Tangenten begegnet werden muss, die zugleich auch die Innenstadt entlasten. Dies trifft vor allem auf die Siedlungsentwicklungen und Neuorientierungen im Norden (Leutschenbach, Neu-Oerlikon, Affoltern), im Westen (Zürich-West und Altstetten) sowie im Süden der Stadt zu. Das Agglomerationsprogramm bezeichnet deshalb als Kernelement der Teilstrategie Verkehr die innerstädtische Tramtangentialverbindung Rosengarten– Hardbrücke–Zürich-Süd und die Trammerschliessung Zürich-Affoltern. Bereits weit gediehen sind die Planungen zur Tramverbindung Hardbrücke, deren Realisierung abhängig ist von den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons. Zurzeit wird das VBZ-Linienkonzept 2025 (Stand 2006) überarbeitet und auf den Zeithorizont 2030 ausgerichtet. Darin wird unter vielem auch aufgezeigt, wie die Tangentialverbindungen in den kommenden 20 Jahren weiterentwickelt werden sollen.

Zu Frage 8: Zurzeit wird ein Masterplan Velo zur Verbesserung des Veloverkehrs in der Stadt Zürich erarbeitet. Kernstück ist ein durchgängiges Veloroutennetz. Der Stadtrat wird voraussichtlich dieses Jahr im Rahmen der Präsentation des Masterplans Velo vorstellen, wie dieses ausgestaltet sein wird.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti