

Protokolleintrag vom 13.04.2005

2005/141

Postulat von Corine Mauch (SP) und Dr. André Odermatt (SP) vom 13.4.2005: Öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich, Bericht zur langfristigen Planung

Von Corine Mauch (SP) und Dr. André Odermatt (SP) ist am 13.4.2005 folgendes *Postulat* eingereicht worden:

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen zur langfristigen Planung des Öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich (Gesamt-ÖV-Konzept). Der Bericht soll für den Zeithorizont bis 2025/2030 aufzeigen

- wie die als Folge der voraussichtlichen Zunahme der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Anzahl Arbeitsplätze in diesem Zeitraum entstehende zusätzliche Verkehrsnachfrage in der Stadt Zürich
- mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden kann,
- wie die dazu erforderlichen ÖV-Infrastrukturen (Linienführung, Verkehrsträger, Kapazität, bauliche Infrastrukturen) konkret ausgestaltet sein sollen,
- in welchen zeitlichen Etappen und mit welchen Prioritäten welche Elemente aus dieser Gesamtplanung umgesetzt werden sollen,
- welche flankierenden Massnahmen erforderlich sind, um den zur Erreichung dieser Zielsetzung anzustrebenden Modal Split tatsächlich zu realisieren,
- wann welche Massnahmen (Planungs- und Umsetzungsschritte, flankierende Massnahmen) eingeleitet werden müssen.

In die Erarbeitung des Berichts sind die zuständigen Instanzen auf überregionaler und kantonaler (z. B. ZVV, RZU) sowie auf Bundesebene (z. B. UVEK, SBB) einzubeziehen, und die Planung ist mit ihnen abzustimmen.

Begründung:

Kanton und Stadt Zürich haben der Öffentlichkeit am 1. April 2005 eine umfassende Planung zur (Strassen-) Verkehrsentwicklung und -führung in der Stadt Zürich bis zum Jahr 2025 vorgestellt. Diese sieht eine grossräumige Untertunnelung des Stadtgebiets mit Strassenbauten sowie Massnahmen zur Stadtreparatur vor (v. a. Abbruch Sihlhochstrasse, Tieferlegung Sihlquai, deutliche Entlastung Westtangente mit der Rosengartenstrasse). Obwohl die Stadt Zürich – trotz in der Vergangenheit erreichter Fortschritte in einzelnen Bereichen – nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet ist (siehe Umweltbericht 2003 der Stadt Zürich), geht die Studie von einer Zunahme der Belastung durch die gesundheits- und umweltschädigenden Schadstoffe PM10 und NO_x sowie der CO₂-Emissionen aus. Dies widerspricht internationalen Verpflichtungen der Schweiz, den Zielen von Energie Schweiz und dem Masterplan Energie für die Stadt Zürich, der vom Stadtrat am 2. Oktober 2002 in Kraft gesetzt wurde. Mit der Ratifikation des Kyoto-Protokolls aus dem Jahr 1997 verpflichtete sich die Schweiz, die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen im Vergleich zu 1990 bis 2008/2012 um 8 Prozent zu reduzieren. Zwischen 1990 bis 2002 verzeichnen die Emissionen von CO₂ aus Treibstoffen aber eine Steigerung um 6.6 Prozent. Der Handlungsbedarf ist also – gerade auch in einer Stadt wie Zürich – nach wie vor sehr gross.

Das von Kanton und Stadt erarbeitete Konzept behandelt ausschliesslich die Zukunft der Strassenverkehrsinfrastrukturen, äussert sich aber – abgesehen von einem anhand von Modellrechnungen ermittelten zukünftigen Modal Split – zu Massnahmen und Infrastrukturen im Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht. Die zukünftige Leistungsfähigkeit und Qualität der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind aber entscheidend für die effektive Entwicklung des Modal Split und damit der Lebens- und Umweltqualität in der Stadt Zürich. Im Hinblick auf mittelfristige Entscheidungen zur Gesamtverkehrsplanung und zur Einleitung von Massnahmen ist deshalb auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine langfristige städtische Gesamtplanung unabdingbar und dringend.