

Zürich,
23. November 2011

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat

Motion von Rebekka Wyler und Rolf Kuhn betreffend Verkehrsplanung 2025, Alternativprojekte zu Stadttunnel und Waidhaldetunnel, Antrag auf Fristerstreckung

Am 5. Dezember 2007 reichten Gemeinderätin Rebekka Wyler (SP) und Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) folgende Motion, GR Nr. 2007/634, ein:

Der Stadtrat wird eingeladen, eine Weisung vorzulegen, die die am 1. April 2005 vorgestellte Verkehrsplanung 2025 mit den Kernelementen „Stadttunnel“ und „Waidhaldetunnel“ durch ein alternatives Projekt ersetzt. Bedingung der Planung ist, dass die Luftreinhalteverordnung sowie die Lärmschutzverordnung zwingend eingehalten werden. Die Mobilitätsziele der erwähnten Planung sollen nicht mittels Bau von neuen Strassen, Strassentunneln usw., sondern durch den entsprechenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes sowie des Fuss- und Velowegnetzes erreicht werden.

Begründung:

Laut den Verfassern der erwähnten Verkehrsplanung - Zürcher Regierungsrat und Zürcher Stadtrat - würde die auf das Jahr 2025 vorgesehene Realisierung von Stadttunnel und Waidhaldetunnel zu einem erheblichen zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr mit entsprechendem Schadstoffausstoss auf dem städtischen Strassennetz führen. Jedoch weist der Stadtrat selber immer wieder darauf hin, dass bereits der heutige Autoverkehr die städtische Luftqualität übermässig beeinträchtigt, so zum Beispiel im Masterplan Umwelt der Stadt Zürich 2007: „Die Stadt Zürich ist das Hauptbelastungsgebiet in der Agglomeration mit Luftschadstoffen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte werden an einem von sieben Tagen von mindestens einem der Leitschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) oder Ozon (O₃) überschritten.“

Die gesundheitlichen Folgen dieser Belastungen sind seit Jahren bekannt. Das Ziel einer alternativen Verkehrsplanung muss folglich darin bestehen, im Interesse der Stadtbevölkerung die Luftreinhalteverordnung sowie die Lärmschutzverordnung zwingend einzuhalten. In diesem Zusammenhang soll der motorisierte Individualverkehr nicht weiter gefördert, vielmehr soll er mittelfristig massgeblich reduziert werden. Um die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse dennoch erfüllen zu können, sind neue Bahn- und Buslinien sowie bessere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich.

Nachdem der Stadtrat am 21. Mai 2008 diese Motion aus inhaltlichen wie formellen Gründen abgelehnt hat, hielt der Gemeinderat mit Beschluss vom 14. April 2010 daran fest, dass der Vorstoss nach wie vor als Motion zu behandeln sei, und überwies diese an den Stadtrat.

Am 1. April 2005 hat der Stadtrat zusammen mit dem Regierungsrat von Zürich die erwähnte Projektstudie «Neue Wege und Räume für Zürich, Stadttunnel – Verkehr Zürich-West» vorgestellt. Der Stadtrat hat dabei kommuniziert, dass ein Stadttunnel oder ein Waidhaldetunnel eine Option für nachfolgende Generationen bilden und stets als Einheit von Infrastruktur, flankierenden Massnahmen und einem Betriebskonzept zu sehen ist und nur in Ergänzung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs verstanden werden kann. Flankierende Massnahmen sollen eine Ausweitung der Kapazitäten für den Autoverkehr und damit verbundene Umweltbelastungen verhindern. Die Umsetzung steht nicht in alleiniger Kompetenz des Stadtrates, sondern in einem prozessualen und politischen Gesamtzusammenhang.

Aktueller Stand der Richtplanung

Sowohl der Stadttunnel als auch der Waidhaldetunnel sind Elemente des Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassennetzes im Grossraum Zürich. Diese Tunnelstrecken stehen in direkter Abhängigkeit zu den gesamtverkehrlichen Überlegungen, die grundlegend im kantonalen

Richtplan definiert sind. In der laufenden Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (geplante Festsetzung Ende 2012) besteht seitens des Kantons keine Absicht, diese zu streichen. Sie behalten somit weiterhin die Behördenverbindlichkeit für die untergeordneten und nachgelagerten Planungen.

Zurzeit steht die Gesamtrevision des regionalen Richtplans an (geplante Festsetzung Ende 2013). Dabei sind die übergeordneten Inhalte grundsätzlich zu übernehmen, es besteht allenfalls ein Interpretationsspielraum hinsichtlich genauer Lage und Dringlichkeit, auch im Zusammenhang mit Alternativen. Seitens der Richtplanung sind für den Horizont der nächsten 10 bis 15 Jahre keine grundlegend anderen Infrastrukturansätze für den Autoverkehr als in der Projektstudie «Neue Wege und Räume für Zürich, Stadttunnel Verkehr – Zürich-West» zu erwarten. Es kann jedoch in der laufenden Revision noch detaillierter auf die verkehrspolitischen Inhalte eingegangen werden.

Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und Agglomerationsprogramm

Das regionale Gesamtverkehrskonzept – welches von Stadt und Kanton zusammen erarbeitet wurde – ist Ende August 2011 abgeschlossen worden. Dieses Konzept bildet die Symbiose der diversen verkehrsplanerischen Analysen und verkehrlich relevanten Strategien, zugleich aber auch die fachliche und interdepartemental abgestimmte Basis der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms. Das daraus vom Kanton unter Mitwirkung der Stadt erarbeitete Agglomerationsprogramm wird vom Amt für Verkehr (AFV) des Kantons Zürich im Juni 2012 beim Bund eingereicht. Das Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltliche und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung des Agglomerationsprogramms, der Bund zahlt Beiträge an die Infrastrukturmassnahmen. In diesem Rahmen wird der Waidhaldetunnel im Zusammenhang mit dem Rosengarten-Tram und flankierenden Massnahmen aus finanzieller Sicht und wegen des noch nicht weit fortgeschrittenen Konkretisierungsgrads in der tiefsten Priorität (Zeithorizont: 2023 und später) beantragt. Der Stadttunnel hingegen wird darin nicht behandelt und wurde somit auch keiner Prioritätenstufe zugeordnet.

Stadttunnel

Der in der Projektstudie «Neue Wege und Räume für Zürich, Stadttunnel – Verkehr Zürich-West» vorgeschlagene Verlauf des Stadttunnels hat unter anderem zum Ziel, die heute bestehende Verkehrsinfrastruktur über der Sihl mit einer unterirdischen Lösung zu ersetzen. Flussräume sollen wieder als wichtige Erholungsgebiete in der Stadt geschätzt und gestärkt werden. Diese für die künftigen Generationen richtplanerisch gesicherte Linienführung kann aus verkehrstechnischer Sicht erst nach Erstellung der Glattalautobahn gebaut werden, da dafür eine markante Entlastung der A1 im Abschnitt Dreieck Zürich Nord bis Brüttseller Kreuz Voraussetzung ist. Der realistische Planungshorizont beginnt erst ab dem Jahr 2030, obwohl vom Kantonsrat politisch als kurzfristiges Projekt im kantonalen Richtplan bezeichnet. Das nationale Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz hat den Stadttunnel finanziell weit zurückgestellt.

Waidhaldetunnel und Rosengarten-Tram

Die Volksinitiative «Rosengarten-Tram» und der Gegenvorschlag des Gemeinderates, die das Rosengarten-Tram ohne eine teilweise Verlagerung des Autoverkehrs postulierten, sind vom Volk abgelehnt worden. Stadt und Kanton haben eine gemeinsame Projektorganisation ins Leben gerufen, welche die gegenseitig direkt abhängigen Themen Rosengartenstrasse, Rosengarten-Tram und Waidhaldetunnel aufarbeiten soll. Ziel ist, bis Ende 2012 machbare und seitens der Stadt und des Kantons gemeinsam getragene Lösungsvorschläge auszuarbeiten. Das Rosengarten-Tram soll realisierbar werden und für die Beruhigung der Rosengartenstrasse einerseits sowie die Verkehrsbedürfnisse andererseits ein realistischer Kom-

promiss für den Autoverkehr gefunden werden.

Netzentwicklungsstrategie VBZ 2030

Gegenwärtig ist die VBZ zusammen mit dem ZVV und dem Tiefbauamt an der Überprüfung und Aktualisierung der Studie «Das VBZ-Netz 2025» aus dem Jahr 2006. Diese Netzentwicklungsstrategie 2030 soll bis Herbst 2012 eine aktualisierte Ausgangslage, einen Zielzustand und mögliche Ausbauschnitte zum VBZ-Netz liefern.

Masterplan Veloverkehr

Am 20. April 2011 hat der Stadtrat beschlossen, dass ein Masterplan Veloverkehr ausgearbeitet werden soll, mit dem Ziel, den Anteil des Velos am Gesamtverkehr bis 2020 markant zu steigern und gleichzeitig die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Velofahrenden zu reduzieren. Die Veloförderung soll als integrierter Bestandteil der Mobilitätsstrategie etabliert werden und die Infrastruktur soll einfach zu benützen und einladend gestaltet sein. Der Masterplan soll Anfang 2012 verabschiedet werden.

Städte-Initiative

Die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» (kurz: Städte-Initiative) wurde in der Abstimmung vom 4. September 2011 von der Bevölkerung angenommen. Sie verpflichtet den Stadtrat, Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu ergreifen und den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr konsequent zu fördern. In der Übergangsbestimmung wird festgehalten, dass der prozentuale Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozentpunkte steigen soll. Dazu werden neben Förderungsmassnahmen auch Einschränkungen des Autoverkehrs nötig sein. Der Stadtrat wird eine Projektorganisation einsetzen, welche geplante und neue Massnahmen im Hinblick auf die Umsetzung der Ziele der Städte-Initiative prüft und priorisiert.

Weitere Einflussfaktoren

Im kantonalen Parlament werden momentan zwei für die städtische Verkehrspolitik wichtige Traktanden diskutiert. Die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) betreffend Parkierung und das kantonale Strassengesetz (StrG). Der Ausgang der jeweiligen Debatten hat Einfluss auf die Rahmenbedingungen und Kompetenzen der Stadt Zürich betreffend massgebender verkehrspolitischer Inhalte.

Schlussfolgerung

Mit der Unterzeichnung der «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität», dem Auftrag aus der Städte-Initiative sowie der Umsetzung des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes wird der Stadtrat die bisherige Verkehrspolitik, welche den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr priorisiert und bessere Bedingungen für diese Verkehrsformen entwickelt, konsequent weiterverfolgen. Stadttunnel und Waidhaldetunnel sind jedoch weiterhin behördenverbindliche Optionen für künftige Generationen, dessen Umsetzung und Finanzierung nicht in der alleinigen Kompetenz der Stadt liegen. Die Planung flankierender Massnahmen ist jedoch ein integraler und unabdingbarer Projektbestandteil, welcher zur Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie zum Erreichen der politischen Zielsetzungen zwingend notwendig ist. Wichtige offene Einflussfaktoren für die Erfüllung der vorliegenden Motion sind die anstehende Revision des kantonalen und regionalen Richtplans und die Festsetzung wichtiger ausstehender Planungsinstrumente wie das StrG und das PBG betreffend Parkierung. Zudem will der Stadtrat in Zusammenhang mit der Annahme der Städte-Initiative eine breite Auslegeordnung machen.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat gemäss Art. 92 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Gemeinderates eine Fristerstreckung für die Erfüllung der vorliegenden Motion.

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 14. April 2010 überwiesenen Motion, GR Nr. 2007/634, von Gemeinderätin Rebekka Wyler (SP) und Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) vom 5. Dezember 2007 betreffend Verkehrsplanung 2025, Alternativprojekte zu Stadttunnel und Waidhaldetunnel, wird um zwölf Monate bis zum 14. April 2013 verlängert.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates
die Stadtpräsidentin
Corine Mauch
der Stadtschreiber
Ralph Kühne