

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

31.01.2007

97. Interpellation von Albert Leiser betreffend Fussball-Europameisterschaft 2008 (EURO 2008), motorisierter Individualverkehr

Am 28. Juni 2006 reichte Gemeinderat Albert Leiser (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2006/278 ein:

Im Zusammenhang mit der EURO 08, welche weltweit der drittgrösste Sportevent ist, stellen sich verschiedene Fragen betreffend motorisiertem Individualverkehr:

1. Wie bewältigt die Stadt Zürich das zusätzliche grosse Verkehrsaufkommen? Welche grösseren Massnahmen für den rollenden und ruhenden Verkehr sind geplant?
2. Wie und wohin werden die Motorfahrzeuge gelenkt, um den parkplatzsuchenden Verkehr und das wilde Parkieren in den Quartieren zu verhindern?
3. Wie können sich die ankommenden Zuschauer über den aktuellen Verkehrszustand informieren?
4. Wie werden die parkierten Motorfahrzeuge möglichst schnell wieder aus der Stadt geleitet?
5. Ist die Stadt Zürich bereit, zur Lösung dieser Fragen auch etablierte Verkehrs- und Eventmanagement-Systeme einzusetzen wie zum Beispiel in Athen für die letzten Olympischen Spiele oder jetzt für die Fussball-WM 06 im Ruhrgebiet und in Berlin?
6. Finden zur Beschaffung solcher Systeme die nach WTO-Abkommen notwendigen Submissionen statt?

Auf Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung

Am 4. Oktober 2006 hat der Stadtrat dem Gemeinderat eine Weisung zum «Veranstaltungsverkehrskonzept Stadion Letzigrund» eingereicht und einen entsprechenden Objektkredit in der Höhe von Fr. 4 530 000.-- beantragt. In der Zwischenzeit hat die gemeinderätliche Spezialkommission Verkehr die Weisung eingehend behandelt und hat in ihrer Sitzung vom 11. Januar 2007 Zustimmung beschlossen. Die Weisung wurde dem Gemeinderat zur Beschlussfassung überwiesen. Das Veranstaltungsverkehrskonzept wird für alle grösseren Veranstaltungen im neu gestalteten Letzigrund-Stadion gelten, also auch an den Spieltagen der Fussball-Europameisterschaft 2008.

Ferner hat der Stadtrat dem Gemeinderat am 27. September 2006 eine Weisung für den Objektkredit «EURO 2008» eingereicht. In Ziff. 5 sind die vom Teilprojekt Verkehr vorgesehenen bzw. zu planenden Massnahmen ausführlich umschrieben. Auch diese Weisung wurde von der zuständigen gemeinderätlichen Spezialkommission Präsidialdepartement/Schul- und Sportdepartement im zustimmenden Sinn behandelt und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung überwiesen.

Zu Frage 1: Die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens während der in Zürich stattfindenden drei Gruppenspiele erfolgt in einem der Gesamtorganisation EURO 2008 angegliederten separaten Teilprojekt. Die Federführung dieses Teilprojektes obliegt der Dienstabteilung Verkehr DAV. Das Grobkonzept ist inzwischen fertig gestellt und wurde dem Steuerungsausschuss des Stadtrates präsentiert und von diesem genehmigt. Es dient nun als Grundlage für die Detailplanung, die bereits im Gange ist. Das Gesamtverkehrsprojekt ist Teil der stadträtlichen Weisung zum Objektkredit «EURO 2008».

Das Verkehrskonzept sieht einen Sicherheitsring für den motorisierten Individualverkehr (MIV) um das Stadion Letzigrund vor, in den während der Spieltage nur Öffentliche Ver-

kehrsmittel, Taxis, Öffentliche Dienste, Kurierdienste, Lieferanten, Behindertentransporte, EURO-Fahrzeuge und Langsamverkehr mit Ziel im Sperrbereich, sowie die Anwohnenden und innerhalb des Bereichs arbeitenden Personen Zufahrtsrecht erhalten. Die Rettungs- und Interventionsachsen sind in Absprache mit Schutz und Rettung (Feuerwehr und Sanität) und der Stadtpolizei festgelegt und dementsprechend gewährleistet.

Die Auslosung der einzelnen Spielpaarungen findet am 2. Dezember 2007 statt. Bis zu diesem Zeitpunkt wird in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen mit Hochrechnungen und Mengengerüsten gearbeitet. Die Mehrzahl der Zufahrten erfolgt aus den Richtungen Norden und Süden. Für die Anfahrten von Richtung Norden ist vorgesehen, diese mittels frühzeitiger Beschilderung an den peripheren Einfallachsen auf direktem Weg zum Flughafenareal zu lenken, so dass ein innerstädtischer Verkehrskollaps von vornherein vermieden wird. In den Parkhäusern des Flughafenareals stehen genügend Parkplätze zur Verfügung, um die berechneten Verkehrsmengen aufzunehmen. Der Weitertransport zum Stadion nach erfolgter Parkierung vollzieht sich via SBB zum Hauptbahnhof bzw. Bahnhof Altstetten und von dort mit Tram und Bus direkt zum Stadion. Der Bahnhof Hardbrücke wird aus Sicherheitsgründen nicht beworben, da dessen Perron zu schmal ist, um grosse Menschenmengen aufzunehmen. Die optimalen Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs in die Innenstadt ermöglichen eine Anreisezeit zum Stadion von 30 bis 45 Minuten. Für die von Süden anreisenden Personenwagen sind bereits verschiedene Flächen ausserhalb des Stadtzentrums reserviert. Diese sind teilweise im Besitz der öffentlichen Hand, teilweise gehören sie privaten Grundeigentümern.

Ein gewisses Verkehrsaufkommen wird sich jedoch an den besagten Spieltagen in der Innenstadt sowie im MIV-Sicherheitsring nicht vermeiden lassen. Mit der Unterzeichnung der EURO-Verträge hat sich die Stadt Zürich bereit erklärt, die von der UEFA als Veranstalter vorgegebenen Auflagen einzuhalten. Diese beinhalten die Zufahrt einer festgelegten Anzahl Personenwagen, welche die verschiedenen VIP-Kategorien direkt zum Stadion bringen und für welche Parkplätze möglichst nahe am Stadion zur Verfügung stehen müssen. Dafür wurde jedoch bereits ein Konzept erstellt.

Analysen der Fussball-WM in Deutschland haben ergeben, dass eine Vielzahl von Fans organisiert in Cars und Bussen anreist. Das Konzept sieht vor, die Busse in den MIV-Sicherheitsring zu den für sie reservierten Parkfeldern zu leiten, wo sie entleert werden. Die Passagiere bewältigen von dort den Weg bis ins Stadion zu Fuss. Nach Beendigung des Spiels besteigen sie wiederum ihre Busse und werden von diesen direkt aus dem MIV-Sicherheitsring geleitet. Die hohe Funktionalität des erarbeiteten Konzeptes wird durch die Beobachtungen vor Ort an den besuchten Fussballspielen der WM 2006 bestätigt, wo ähnliche Vorgehensweisen gewählt wurden und sich bewährt haben.

Zu Frage 2: Wie bereits bei der Beantwortung zu Frage 1 erwähnt, wurde bei der Konzepterarbeitung grosser Wert auf eine dezentrale Personenwagen-Parkierung gelegt. Durch ein lückenloses Parkleitsystem werden die Fahrzeuglenker zu den dezentral gelegenen Parkfeldern im Flughafenareal oder Richtung Süden gelenkt. Die Reisezeit vom Flughafen bis zum Stadion beträgt mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln etwa 45 Minuten. Diese Zeitspanne ist im internationalen Vergleich im niedrigen Bereich anzusiedeln und wird aufgrund dessen von den Anreisenden zweifellos akzeptiert werden. Zusätzliche Anreize zur dezentralisierten Parkierung sollen die einheitlichen, möglichst kostengünstigen Gebühren für Parkmöglichkeiten ausserhalb der Stadt bilden, die vom Bund festgelegt werden und für alle Host Cities Gültigkeit haben. Die SBB sehen zudem vor, im Spielticket eine gültige Fahrkarte für den Transfer vom Wohnort oder dezentralen Parkplatz hin zum Stadion und nach Spielende wieder zurück im Spielticket zu integrieren. Dieses Kombiticket wird eine ausreichende Gültigkeitsdauer für die An- bzw. Abreise beinhalten. Das gesamtschweizerische Kombiticket wurde vom Bund genehmigt und wird weiter ausgearbeitet. Innerhalb des Teilprojektes war man bestrebt, die Verantwortlichen des Öffentlichen Verkehrs (SBB, VBZ) von Beginn weg in die Ausarbeitung zu involvieren, so dass das gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Zürich optimal genutzt werden kann. Die Diskussionen und Lösungssuche verliefen bisher mit allen Beteiligten sehr konstruktiv.

Zu Frage 3: Die anreisenden Fans und ZuschauerInnen sollen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt über die allgemeine Verkehrslage informiert werden. Dazu werden die modernen Kommunikationsmittel eingesetzt. Es ist vorgesehen, via Radio den Verkehrsstand bekanntzugeben. Aktuelle Informationen sind selbstverständlich ebenfalls via Internet abrufbar. Für die BenutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs wird beabsichtigt, diese via Durchsagen in Zügen, Trams und Bussen über die Anschlüsse und Wartezeiten ins Bild zu setzen.

Zu Frage 4: Ziel des vorgängig erläuterten Verkehrskonzeptes ist es, möglichst wenig motorisierten Individualverkehr in die Stadt fliessen zu lassen. Durch die geplante dezentrale Parkierung stellt sich die Frage nach einer möglichst raschen Entleerung der parkierten Motorfahrzeuge nach Spiel-Ende nur bedingt. Die mit Bussen angereisten Personen werden auf den zugewiesenen Parkfeldern in die Fahrzeuge steigen und diese werden daraufhin via bestehender Signalisation aus der Sperrzone und der Stadt geleitet. Dasselbe geschieht mit den innerhalb des MIV-Sicherheitsrings parkierten Personenwagen sowie den Medienfahrzeugen. Auch diese werden via bestehende Signalisation aus der Stadt geleitet.

Zu Frage 5: Die Stadt Zürich verfügt bereits jetzt über ein bewährtes Verkehrssteuersystem. Seit März 2004 arbeitet die Dienstabteilung Verkehr daran, vom bisher statischen zu einem dynamischen System der Verkehrssteuerung überzugehen. Durch den Einsatz eines dynamischen Systems entsteht die Möglichkeit, online auf Verkehrslagen zu reagieren. Dadurch wird einerseits die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsnetzes gewährleistet, andererseits wird als Folgewirkung die Verkehrsüberlastung im Stadtzentrum reduziert. Damit einhergehend kommt es zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Verminderung der ÖV-Verlustzeiten und einer Reduktion der mittleren Reisezeiten sowie der allgemeinen Emissionen. Ab November 2006 werden alle relevanten Ein-/Ausfahrtsachsen adaptiv gesteuert, im Juli 2007 erfolgt die Einjustierung der Algorithmen, so dass Ende 2007 das gesamte System stadtweit in Funktion ist. Auf diese Adaptive Verkehrsnetzsteuerung wird demnach auch während dem Zeitraum der EURO 2008 zurückgegriffen, so dass keine Notwendigkeit für den Einsatz eines externen Verkehrsmanagement-Systems besteht.

Durch die hohe Erfahrung mit einer Vielzahl von Grossanlässen, die in der Stadt Zürich jährlich wiederkehrend stattfinden, ist der Stadtrat überzeugt, die Herausforderungen der EURO 2008 mit den bewährten Massnahmen und Vorkehrungen gut bewältigen und so auf ein externes Event-Management verzichten zu können.

Zu Frage 6: Wie bereits zu Frage 5 erläutert, sieht die Stadt Zürich keine Notwendigkeit zur Beschaffung solcher Systeme. Demnach stellt sich die Frage des Submissionsverfahrens nicht.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber