

# Protokolleintrag vom 06.06.2012

2012/234

Motion FDP-Fraktion vom 06.06.2012:

## Einspurige unterirdische Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie Reduktion der oberirdischen Autospuren zur Verbesserung des Seezugangs

Von der FDP-Fraktion ist am 6. Juni 2012 folgende Motion eingereicht worden:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die eine einspurige unterirdische Führung des reinen Transitverkehrs in beide Richtungen zwischen dem General-Guisan-Quai, Raum Rentenanstalt/Tödistrasse und dem Utoquai, Raum Kreuzstrasse vorsieht, wodurch das oberirdische Verkehrsaufkommen rund um das Seebecken etwa halbiert wird. Entsprechend soll gleichzeitig die Anzahl oberirdischer Autospuren am General-Guisan-Quai und am Utoquai halbiert werden, wodurch der Zugang zum See verbessert wird.

Zusätzlich ist eine Langvariante mit ausschliesslicher Ein-/Ausfahrt auf der Bellerivestrasse, Höhe Zürichhorn zu prüfen.

Zur Schaffung der finanziellen (Kostenbeteiligung) und rechtlichen (Richtplanänderung) Voraussetzungen ist ein Dialog mit dem Kanton aufzunehmen.

Begründung:

Die Zürcher Innenstadt wird durch eine eigentliche vierspurige Stadtautobahn vom Seebecken abgeschnitten. Entlang grosser Teile des Seebeckens herrschen zu fast jeder Tageszeit Stau und Verkehrschaos. Die potentiell schönsten Plätze Zürichs – das Bellevue und der Bürkliplatz –, aber auch wesentliche Teile der Seepromenade sind durch das Verkehrsaufkommen beeinträchtigt. ÖV, Autoverkehr, Fussgänger und Velofahrer stehen sich insbesondere am Bellevue auf den Füssen herum. Dabei ist die verkehrstechnische Bedeutung dieses Gebiets zentral: Während das Bellevue einer der drei leistungsbestimmenden Knoten im sternförmigen Zürcher Tramnetz ist, der durch hohe Eigenbehinderungen des ÖV geprägt ist, ist die Strassenverbindung rund um das Seebecken die einzige praktikable Strassenverbindung zwischen den beiden Seeufem im ganzen Kanton Zürich.

Seit 1986 bemühte sich die Politik von rechts bis links deshalb immer wieder um eine Verbesserung dieser Situation. Die Protagonisten forderten zumeist, den gesamten Autoverkehr unter den Boden zu verlegen, oder sie schlossen teure Seeunterquerungen in ihre Forderungen mit ein. Unzählige Studien haben inzwischen den Nachweis erbracht, dass solch absolute Lösungen weder finanzier- noch umsetzbar sind. Die Vorstösse scheiterten jeweils an den Kosten, städtebaulichen Problemen, verkehrs- und bautechnischen Problemen und/oder an geologischen, hydrologischen und ökologischen Problemen. Die jüngste Einzelinitiative von Bruno Kammerer aus dem Jahr 2008 hätte – zumindest bei einer Umsetzung gemäss stadträtlicher Weisung – zu Kosten von über 700 Mio. CHF und fünf mehreren hundert Meter langen Rampen mitten in der Innenstadt geführt.

Mit der vorliegenden Motion soll nun ein pragmatischer Ansatz gewählt werden. Neu soll zumindest jener Autoverkehr, der Ursprung oder Ziel nicht in der engeren Innenstadt hat, mit der günstigst möglichen technischen Lösung von der Oberfläche verbannt werden. Genau die Hälfte des Verkehrs zwischen dem Seefeld, Höhe Kreuzstrasse, und der Rentenanstalt sind solch reiner Transitverkehr. Diese Hälfte soll nun mittels einer Tieferlegung von Teilen des General-Guisan-Quais und des Utoquais von der Oberfläche verschwinden. Die andere Hälfte sucht ihr Ziel in der Innenstadt oder kommt von dort her und wird deshalb weiterhin oberirdisch geführt.

Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich würde der Verkehr am Utoquai um rund 50% abnehmen, am General-Guisan-Quai um rund 45%, auf der Quaibrücke immerhin um 30%. Im gleichen Zug soll deshalb künftig auf dem General-Guisan-Quai und dem Utoquai (mit Ausnahme von Abbiegespuren und Verkehrsknotenpunkten) nur noch eine Spur je Verkehrsrichtung zur Verfügung stehen, wodurch eine Kapazitätsausweitung verhindert wird. Der gewonnene Platz kann Fussgängern, Velofahrern, Boulevardcafés usw. zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristig ist so auch eine Verbreiterung der oftmals überfüllten Seeuferanlagen möglich. Die neu möglichen, verkürzten Grünzeiten für den MIV am Bellevue und am Bürkliplatz würden Kapazitätssteigerungen beim ÖV ermöglichen. Auch die geologischen und hydrologischen Herausforderungen sind zu meistern: Es ist nicht ersichtlich, weshalb an dieser Stelle ein weit voluminöseres und tiefer reichendes Parkhaus gebaut werden kann, nicht aber eine zweispurige Strasse, die im Wesentlichen nur rund 2m unter den Seespiegel reicht. Zudem wurden in jüngerer Zeit auch für den ÖV problemlos mehrere limmatquerende Tunnels gebaut.

Die Tieferlegung der mittleren beiden Spuren am Utoquai und am General-Guisan-Quai soll aus Kosten-gründen wo möglich im Tagbau erfolgen. Diese Spuren sollen anschliessend überdeckt und als Fahrbahn für die zwei verbleibenden oberirdischen Spuren genutzt werden. Die Lüftungskanäle können seitlich unterhalb der wegfallenden Autospuren angebracht werden. Lediglich zur Unterquerung der Limmat sowie teilweise im Raum Bellevue und Bürkliplatz muss im Tunnelbauverfahren gearbeitet werden. Das Strassenniveau kann die erforderliche Tiefe (Tunneldecke 16.5 m unter Wasserspiegel) selbst bei streng normgerechter Bauweise innert 300m erreichen.

Verglichen mit dem Umsetzungskonzept des Stadtrates im Falle der Einzelinitiative Bruno Kammerer fällt insgesamt nur ein Bruchteil der Kosten an: Die Grosskreisel unter dem Bellevue und dem Bürkliplatz entfallen gänzlich. Statt fünf zwei- bis vierspurigen, teils sehr langen Rampen sind nur zwei zweispurige, eher kurze Rampen in der Strassenmitte erforderlich. Die Gesamtlänge des Bauwerks fällt um rund 50% kürzer aus. Auf der gesamten Länge sind zudem in den nächsten Jahren ohnehin umfassende Sanierungen und Neugestaltungen geplant (Bellerivestrasse, Utoquai, Bellevue, Bürkliplatz und General-Guisan-Quai). Eine Koordination des Baus mit diesen Arbeiten reduziert die effektiven Mehrkosten weiter erheblich. Verknüpfte Projekte entlang dieser Achse sind dazu während der Planungsphase wo möglich zu sistieren. Da überdies auch der Kanton von dieser optimierten Verkehrsbeziehung profitieren würde, ist eine Mitfinanzierung anzustreben.

Die zu prüfende Langvariante würde das ganze Seefeld näher an den See bringen, allerdings zu deutlich höheren Kosten (doppelte Länge des Bauwerks). Eine Kompromissvariante allerdings mit Zugang zwischen Kreuzstrasse und Zürichhorn dürfte zu einer vermehrten Verkehrsbelastung des Seefelds führen, weshalb sie ausgeschlossen wird.

Nach all den erfolglosen Vorstössen der Vergangenheit ist es an der Zeit, im Interesse der ganzen Stadt Zürich am Seebecken eine der Bedeutung dieses Gebietes angemessene Verkehrssituation zu schaffen. Mit der vorgeschlagenen Lösung würden alle Verkehrsteilnehmer und Stadtbewohner profitieren, in besonderem Masse der Langsamverkehr sowie der Öffentliche Verkehr. Mit Blick auf die auf der ganzen Länge ohnehin geplanten Sanierungsarbeiten kann abschliessend gesagt werden: Wir befinden uns heute mitten in einer Sternstunde für Zürich: So billig kommt unsere Stadt nie mehr zu einer Lösung dieses Jahrzehnte alten Problems.

Mitteilung an den Stadtrat