

24. Oktober 2018

Interpellationvon Yasmine Bourgeois (FDP)
und Pablo Bünger (FDP)
und 11 Mitunterzeichnenden

Mit dem vom Stadtrat beschlossenen Marschhalt bei der Sanierung der Bellerivestrasse ergeben sich hinsichtlich Verkehrsorganisation rund um das stark verkehrsbelastete Seebecken auch neue Chancen zur nachhaltigen Reduktion des oberirdisch geführten, motorisierten Individualverkehrs über die Bellerivestrasse hinaus bis hin zur Rentenanstalt und damit zu einer eigentlichen «Stadtreparatur» an dieser prominenten Lage.

Der behördenverbindliche Auftrag hierfür ist mit dem kantonalen Richtplaneintrag «Seebeckentunnel Zürich (1c) für eine tunnelgeführte, städtische Hochleistungsstrasse» ergangen: «Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra Parkhaus».

Der Richtplaneintrag entspricht hinsichtlich Absicht und Geographie der FDP-Motion GR Nr. 2012/234 zur «einspurigen, unterirdischen Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie die Reduktion der oberirdischen Autospuren zwecks Verbesserung des Seezugangs», lässt hinsichtlich konkreter Umsetzung allerdings naturgemäss mehr Gestaltungsspielraum. Die NZZ schrieb im Jahr 2012 von einer im Vergleich mit früheren Vorschlägen «realistischeren» und «pragmatischeren» Lösung. 85,1 Prozent befürworteten in einer NZZ-Umfrage eine Tunnellösung. Und selbst einflussreiche Kreise der SP hegen Sympathien für (wenn auch etwas grössere) Tunnellösungen bei gleichzeitiger Reduktion des innerstädtischen Verkehrs.

Auch der Stadtrat äusserte 2012 Verständnis für das grundsätzliche Anliegen der erwähnten Motion, das untere Seebecken aufzuwerten und die Trennwirkung durch die Verkehrsachsen zwischen Innenstadt und Seebecken zu reduzieren, lehnte die Motion aber aus verschiedenen Gründen ab. Seither sind allerdings wesentliche Gegenargumente weggefallen:

Erstens besteht nun der damals vom Stadtrat vermisste, kantonale Richtplaneintrag. Der Realisierungshorizont dieses Richtplaneintrags ist «mittelfristig», das heisst zwischen 2025 und 2035. Gemäss kantonalem Strassengesetz § 50 könnte der Kanton jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in der Stadt Zürich erstellen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Es sollte deshalb im Interesse der Stadt sein, eigene Planungen an die Hand zu nehmen und die Bellerivestrasse «weiterzudenken».

Zweitens hat die Bevölkerung in der Zwischenzeit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauiinitiative zugestimmt. Die neue Verfassungsbestimmung, gemäss der eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist, ist für Bellerivestrasse, Utoquai, Quaibrücke und General-Guisan-Quai direkt anwendbar. Eine Verlagerung dieses Verkehrs auf das «umliegende» Strassennetz ist ohne erhebliche Mehrbelastung der städtischen Bevölkerung ohnehin undenkbar. Damit ist auch klar, dass die Hauptverkehrsstrassen rund um das Seebecken ohne Tunnellösung auch in Zukunft mindestens dieselbe Verkehrsmenge werden bewältigen müssen und die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Seebecken auf längere Sicht erhalten bleibt. Auf dem Zürcher Utoquai, der Quaibrücke und dem



General-Guisan-Quai verkehren täglich rund zwei- bis dreimal so viele Fahrzeuge wie im Gott-hard-Strassentunnel.

Drittens forderte die Motion zwecks Finanzierung die Aufnahme des Dialogs mit dem Kanton. Nachdem der Kantonsrat den entsprechenden Richtplaneintrag gutgeheissen hat, darf davon ausgegangen werden, dass auch die Bereitschaft zur kantonalen Mitfinanzierung eines solchen Projektes besteht.

Viertens argumentierte der Stadtrat im Jahr 2012: «In den nächsten Jahren nimmt die Stadt die Sanierung der Bellerivestrasse, des Bellevues, der Quaibrücke und des General Guisan-Quais sowie die Neugestaltung des Mythenquais und die Aufwertung der Hafenanlage Enge in Angriff. (...) Aufgrund der Dringlichkeit der Sanierungsmassnahmen und der komplexen Baukoordination unter diversen Werken sind die Projektierungen und Terminierungen schon weit fortgeschritten; die Projekte können deshalb nicht mehr um Jahre verschoben werden.» Mit den erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse hat der Stadtrat seine damalige Argumentation selber entkräftet.

Fazit: Die Ausgangslage für ein nachhaltige und breit abgestützte Lösung des Verkehrsproblems rund um das Seebecken scheint wesentlich günstiger als im Jahr 2012. Und auch der sich aus dem Richtplan ergebende Auftrag ist unzweideutig. Es wäre offensichtlich politisch getrieben und staatspolitisch unhaltbar, wenn der Stadtrat der Umsetzung eines lediglich im regionalen Richtplan erfassten Radweges höchste Priorität einräumen würde, gleicherorts aber einen im kantonalen Richtplan erfassten «Tunnel Hauptverkehrsstrasse» schlicht «vergessen» würde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beabsichtigt der Stadtrat, dem kantonalen Richtplaneintrag Strassenverkehr 1c in einer städtisch wünschbaren Weise Nachachtung zu verschaffen?
2. Hält es der Stadtrat angesichts des im Richtplan nunmehr verbindlich aufgeführten Projekts und der übrigen Änderungen in den Rahmenbedingungen nicht für angezeigt, ein entsprechendes Projekt angelehnt an Motion GR Nr. 2012/234 mit in die erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse einzubeziehen oder ein entsprechendes Vorhaben unabhängig davon erneut zu prüfen? Wenn nein, wann plant er, dies zu tun?
3. Da momentan eine allfällige Neugestaltung der gesamten Bellerivestrasse im Fokus steht, könnte alternativ oder ergänzend auch die Tieferlegung des gesamten MIV bspw. ab Stadtgrenze geprüft werden. Dies würde einen erheblichen Beitrag zur Lärmsanierung der Stadt leisten. Ist der Stadtrat gewillt, auch solche Varianten in seine Überlegungen zur Bellerivestrasse mit einzubeziehen?
4. Ist der Stadtrat im Verkehrsbereich noch bereit für visionäre Lösungen, die auch den übergeordneten Vorgaben entsprechen, oder zieht er es vor, grossstädtische Verkehrsprobleme rund um das Seebecken zu Lasten künftiger Generationen weiterhin nur zu verwalten?

(Antrag auf Dringlichkeit)

T.

 G. B.

 P.

 E.

W. Schmidt

A stylized handwritten signature or scribble, possibly representing the initials 'WS' or a similar mark, consisting of several overlapping loops and lines.

S.V. Oost