

Zürich, den 12. Juli 2000

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. Februar 2000 reichten Gemeinderat Andres Türler (FDP) und 18 Mitunterzeichnende folgende Motion GR Nr. 2000/66 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, welche folgende Änderung des regionalen Richtplanes enthält: Eintrag eines Käferbergtunnels für den motorisierten Individualverkehr zwischen Schöneichtunnel/Milchbuck/A 1/Zürich Nord und Europabrücke/Winzerhalde als Anschluss für Zürich West.

Begründung:

Das Problem Rosengartenstrasse/Westtangente in der Stadt Zürich ist hinlänglich bekannt. Täglich bewegen sich 65 000 Fahrzeuge auf dieser Achse durch die Stadtkreise 6 und 10. Zudem steht heute fest, dass die Westumfahrung von Zürich nur eine geringe Verkehrsreduktion auf der Westtangente rechts der Limmat bringen wird. Auch in Zukunft ist ein leistungsfähiges Verkehrsnetz in der Stadt Zürich von grosser Bedeutung, dies umso mehr, als mit der wünschbaren Realisierung der Stadtentwicklung Zürich West der Verkehr, insbesondere im Bereich Hardbrücke, nochmals zunehmen wird.

Rund ein Drittel des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse ist Ziel-/Quellverkehr zwischen dem Raum Zürich Nord/östlicher Kantonsteil und dem Raum Limmattal/westlicher Kantonsteil. Diese Verkehrsströme, wichtig für den Wirtschaftsverkehr des ganzen Kantons, muss heute eine einzige leistungsfähige Strasse durch die Stadt Zürich, die Rosengartenstrasse, bewältigen. Zufolge ihrer chronischen Überbelastung wird immer mehr ausgewichen auf die weiteren Strassen und Quartierverbindungen vom Schaffhauserplatz bis zum Meierhofplatz und Frankental. Die Verkehrsbelastungen haben bereits zu einer markanten Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität in diesen Quartieren und in den neuen Wohngebieten Zürich West, Breitensteinstrasse/Am Wasser geführt. Längs der Westtangente sind eindeutige Verslumungstendenzen erkennbar. Mit der Realisierung des Westastes der A 1 werden diese negativen Auswirkungen noch zunehmen.

Der im kantonalen Richtplan enthaltene Waidhaldentunnel zwischen Bucheggplatz und Wipkingerplatz kann das Problem nicht wirklich lösen: Die baulichen Eingriffe im Bereich Wipkingerplatz/Nordstrasse und die Immissionen in diesem Quartierteil werden noch zunehmen. Gleichzeitig wird die Massierung des Verkehrs auf dieser einzigen Achse durch ein grosses Tunnelbauwerk endgültig besiegelt. Demgegenüber bringt der Käferbergtunnel eine Verteilung der Verkehrsströme auf zwei Achsen, wobei insbesondere der Verkehr ins Limmattal direkt zur Europabrücke gelangen kann, ohne Wohngebiete zu berühren. Die Verkehrsbelastung der Westtangente kann mit dem Käferbergtunnel massiv reduziert werden.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Käferbergtunnels kann die Westtangente endlich abklassiert und der Verkehr reduziert werden.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderats, GeschO GR). Beantragt der Stadtrat die Umwandlung einer Motion in ein Postulat,

begründet er dies schriftlich innert 6 Monaten seit der Einreichung des Vorstosses (Art. 91 GeschO GR).

Die vorliegende Motion will die Stadt Zürich verpflichten, dem Gemeinderat eine Vorlage zur Ergänzung des regionalen Richtplans mit dem Eintrag eines Käferbergtunnels zu unterbreiten.

Inhaltlich stellt sich die Frage, ob ein Käferbergtunnel überhaupt in den regionalen Richtplan gehört. Aus Netz- und Funktionsgründen müsste er eher in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden, vor allem wenn die Rosengartenstrasse als kantonale Achse im Gegenzug abklassiert werden soll.

Anders als der regionale Richtplan, den der Gemeinderat zuhänden des Regierungsrats verabschiedet, wird der kantonale Richtplan durch die kantonale Verwaltung vorgelegt, durch den Kantonsrat festgesetzt und vom Bundesrat genehmigt. Das Anliegen der Motionäre könnte also, falls es tatsächlich nur über den kantonalen Richtplan realisierbar wäre, höchstens als informelles Änderungsbegehren an die kantonalen Instanzen weitergeleitet werden. Von daher ergeben sich ernsthafte Zweifel, ob das Begehren – selbst bei weiter Interpretation – überhaupt motionabel ist.

Die Motionäre verlangen indessen eine Vorlage, die auf eine Änderung des regionalen Richtplans zielt. Vorausgesetzt, dass der regionale Richtplan das zutreffende Instrument darstellt – was eben bezweifelt wird –, wäre der Gemeinderat grundsätzlich zuständig, einen entsprechenden Beschluss zuhänden der kantonalen Festsetzungsbehörde zu fassen. Der Vorstoss wäre als motionabel zu qualifizieren.

Nebst dem Umstand, dass der regionale Richtplan unlängst im Gemeinderat diskutiert, mit Beschluss vom 25. November 1998 verabschiedet und erst kürzlich am 7. Juni 2000 durch den Regierungsrat genehmigt worden ist, sprechen aber weitere gewichtige materielle Gründe gegen die Behandlung des Begehrens als Motion.

Zu den Auswirkungen eines Käferbergtunnels sind vom Fachbereich Verkehrsplanung erste grobe Abklärungen mit dem Verkehrsmodell getroffen worden. Die resultierenden verkehrlichen Erkenntnisse sind:

- Der Autotunnel befriedigt ein Bedürfnis, er ist voraussichtlich gut ausgelastet und dient vor allem der Verbindung West-Nordost.
- Der Verkehr im Käferbergtunnel setzt sich mehrheitlich zusammen aus Anteilen vom Nordring, Milchbucktunnel, Rosengartenstrasse und parallel zum Tunnel verlaufenden Strecken.
- Die Entlastung der Rosengartenstrasse wird tendenziell gering sein (etwa 10 Prozent), da sekundär verlagertes Verkehr wieder Neubelastungen bringt und bestehende Verbindungen über die Hardbrücke nach Zürich Nord weiterhin auf der alten Achse verbleiben. Zusätzliche flankierende Massnahmen für die Rosengartenstrasse und die bestehenden Verbindungen über die Hardbrücke müssten getroffen werden.
- Der Käferbergtunnel führt in den «Kapazitätsengpass» Schönichtunnel, der bereits heute mit einer Rampenbewirtschaftung ausgestattet ist, und in den bereits stark belasteten Bereich um die Europabrücke. Der Abfluss aus dem Tunnel ist somit nicht gewährleistet und Stausituationen sind zu erwarten.

Der Käferbergtunnel löst das Problem Rosengartenstrasse also nur bedingt: Er schafft neue Wechselwirkungen mit dem Nordring und impliziert demzufolge Durchgangsverkehr durch die Stadt. Die Rosengartenstrasse wird ohne umfangreiche flankierende Massnahmen nur gering entlastet und ihre Funktion als Hauptverbindungstrasse für den städtischen und grossräumigen Ziel-/Quellverkehr wird bestehen bleiben. Die Anschlussbauwerke kommen in bereits stark vom Verkehr belastete Gebiete zu stehen; die verkehrstechnische Funktionalität des Käferbergtunnels steht dadurch in Frage. Zudem birgt eine Verteilung der Verkehrsströme auf die Achsen Käferbergtunnel und Rosengartenstrasse die Gefahr, dass von den negativen Auswirkungen des Verkehrs mehr Leute belastet werden als bei einer Kanalisierung auf eine einzige Achse.

Um möglichst viel Autoverkehr aufnehmen und die Rosengartenstrasse grösstmöglich entlasten zu können, muss der Käferbergtunnel in Zürich Nord sinnvollerweise am Bucheggplatz und am Schöneichtunnel ans übrige Verkehrsnetz angeschlossen werden. Die Anschlussbauwerke werden schwierig ausführbar und deshalb kostenintensiv sein. Der Tunnel wird rund dreimal länger und dadurch auch weit teurer als der im kantonalen Richtplan vermerkte Waidhaldetunnel, welcher zu einer wirklichen Beruhigung der Rosengartenstrasse führt.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat die Umwandlung der Motion in ein Postulat, das entgegenzunehmen er bereit wäre.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident
Josef Estermann
der Stadtschreiber
Martin Brunner