

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 21. September 2011

---

**1169. Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Simone Brander betreffend die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Metropolitankonferenz Zürich.** Am 29. Juni 2011 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/239, ein:

Die Stadt Zürich ist schon seit längerer Zeit Mitglied in der so genannten „Metropolitankonferenz Zürich“, seit Mai 2011 ist die Stadtpräsidentin auch Präsidentin des Metropolitanrates. Die Metropolitankonferenz hat in letzter Zeit einen Schwerpunkt bei Schlüsselvorhaben des Verkehrs gesetzt. Neben Projekten des öffentlichen Verkehrs sollen auch „die negativen Aspekte des Flugverkehrs objektiv betrachtet“, aber auch Strassenausbauprojekte unterstützt werden. Bei den Bahnprojekten werden jeweils die teuersten Varianten mit dem spätesten Realisierungshorizont priorisiert, während bei den Strassenprojekten ein wildes Sammelsurium beabsichtigt ist, das sich wohl kaum mit den Zielen eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden oder dem in der Gemeindeordnung festgelegten Ziel einer 2000 Watt-Gesellschaft vereinbaren lässt. Ziel all dieser Projekte ist die maximale Erschliessung der Stadt Zürich mit welchem Verkehrsmittel auch immer. Mit den Beschlüssen der Metropolitankonferenz hätten die politischen Behörden des Metropolitanraumes Zürich nun auch den Auftrag erhalten für diese Projekte beim Bund „aktiv zu lobbyieren“, so steht es zumindest auf der Webseite der Metropolitankonferenz. Zusätzlich zu den Projekten setzt sich die Metropolitankonferenz auch für die Aufnahme weiterer Strassenstücke ins Nationalstrassennetz ein: so Schaffhausen-Thayingen, Baar-Wädenswil (Hirzeltunnel), Brüttsellen-Wetzikon-Rüti-Reichenburg (Oberlandautobahn), Aarau-Aarau/Ost. Begründet werden auch diese Ausbauten mit einer „deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit des MR Zürich“.

Zu den unterstützten Projekten, aber auch zu den doch eher kuriosen Zielen stellen sich doch einige Fragen:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis davon, dass er sich als Behörde dazu verpflichtet hat, für die Nordumfahrung Zürich, die Glattalautobahn und den Stadttunnel Zürich beim Bund aktiv zu lobbyieren? Falls sich nicht der Stadtrat verpflichtet hat, welche Behörde hat sich dann verpflichtet?
2. Hat bei den Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs im Stadtrat eine Auslegeordnung zwischen den jeweiligen Maximalvarianten, bspw. beim Brüttenertunnel mit Kosten von 2.13 Mia Franken oder beim Zimmerbergtunnel II mit Kosten von 1.19 Mia Franken (Zeithorizont gemäss STEP 2040) und pragmatischen Ausbaupalternativen entlang der bestehenden Linien für einen Bruchteil dieser Beträge, stattgefunden?
3. Als Bedingung für einen Stadttunnel wurde vom Stadtrat 2005 noch die Einführung eines Roadpricing genannt. Roadpricing wird nun gemäss einem Beschluss des Bundesrates nicht eingeführt. Warum ist nun der Stadtrat plötzlich bedingungslos doch für den Bau des Stadttunnels, der doch gemäss Planungsstudien zu einem Mehrverkehr von rund 20% auf dem Gebiet der Stadt Zürich führen dürfte.
4. Will der Stadtrat mit der kritiklosen Unterstützung all dieser Strassenausbauprojekte die Zersiedelung aktiv fördern?
5. Wie kann in Zukunft eine Verkehrsentslastung in der Stadt Zürich, aber auch Verbesserungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums noch realisiert werden, wenn sich der Stadtrat aktiv für mehr Autoverkehr im weiteren Umfeld um die Stadt Zürich einsetzt?
6. Sieht der Stadtrat eine Notwendigkeit, die - in vielen Studien belegten - klimaschädlichen Auswirkungen des globalen Flugverkehrs zu beschönigen? Will der Stadtrat den ganz direkt betroffenen 6255 Personen in Zürich Nord (im ZFI gemäss Empa-Bericht für das Jahr 2009) etwa sagen, dass ihre Belastungen „objektiv“ wohl doch nicht so gross seien?
7. Wieviel kosten die Aktivitäten der Metropolitankonferenz die Stadt Zürich:
  - a) an jährlichen Beiträgen an die Metropolitankonferenz
  - b) an indirekten Kosten durch die Arbeit städtischer Verwaltungsabteilungen (gebeten wird um eine Auflistung für die Jahre 2008 bis 2010 und eine Schätzung für die Jahre 2011 und 2012)
  - c) Kosten für das aktive Lobbying (gebeten wird um Schätzung für die Jahre 2011 und 2012)
8. Nun könnte ein Motiv einer kritiklosen Übernahme der begeisterten Strassenbaupläne der Exekutiven des erweiterten Grossraumes Zürich darin liegen, dass das Verständnis der umliegenden Gemeinden und Kantone

für die Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich wächst. Inwiefern hat nun die Teilnahme an der Metropolitankonferenz die Realisierung dringend notwendiger Projekte in der Stadt Zürich (z.B. Tram Rosengarten, Tramlinie 1, Tram Affoltern) beschleunigt oder wurden für diese oder andere Projekte schon zusätzliche Geldmittel akquiriert?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Vorbemerkung**

Am 3. Juli 2009 wurde der Verein Metropolitanraum Zürich gegründet, an dessen Entstehung die Stadt Zürich massgeblich beteiligt war. Der Verein stellt die Trägerschaft der bereits vorgängig ins Leben gerufenen Metropolitankonferenzen Zürich dar. Mit Stadtratsbeschluss vom 29. April 2009 ist die Stadt Zürich Gründungsmitglied. Bis heute sind dem Verein 8 Kantone und über 100 Städte und Gemeinden beigetreten. Der Verein Metropolitanraum setzt sich ein für eine verstärkte Zusammenarbeit und eine bessere Vernetzung zwischen den Kantonen, Städten und Gemeinden des Metropolitanraums Zürich und bietet eine wichtige Plattform für den Informationsaustausch. Zudem hat er das Ziel, ganzheitliche und grossräumige Entwicklungsperspektiven zu fördern. Zahlreiche Herausforderungen lassen sich heute nicht mehr innerhalb von Gemeinde- oder Kantons Grenzen lösen, sondern müssen innerhalb von funktionalen Räumen gedacht werden. Metropolitanräume werden dabei immer mehr zu den entscheidenden Handlungsräumen, was beispielsweise auch im aktuellen Entwurf des Raumkonzeptes Schweiz klar dargestellt wird. Metropolitanräume sind die wirtschaftlichen und politischen Handlungszentren, die eine entscheidende Rolle im nationalen und internationalen Standortwettbewerb spielen. Von einer guten Positionierung und Stärkung des Gesamttraumes profitieren die einzelnen Teilräume dieses Raumes, die Stadt Zürich wie auch die kleineren Gemeinden der Region.

Zentrale Themen für die Entwicklung des Metropolitanraums Zürich sind die Verkehrs- und die Raumplanung. Von diesen wiederum hängt in nicht unerheblichem Masse eine gute wirtschaftliche Entwicklung ab. Die strategischen Stossrichtungen in diesen wichtigen Bereichen sind in der Vision der Metropolitankonferenz Zürich festgehalten, welche als Grundlage für die konkrete Umsetzung in Form von Zusammenarbeitsprojekten in den relevanten Handlungsbereichen (Wirtschaft, Verkehr, Lebensraum und Gesellschaft) dient. Im Bereich Verkehr sind verbesserte Landverkehrsverbindungen innerhalb des Metropolitanraums Zürich, aber auch bessere Anbindungen an andere Metropolitanräume in Europa zentrale Voraussetzungen für die Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und die Standortattraktivität des Metropolitanraums Zürich. Vor diesem Hintergrund haben die Mitglieder der Metropolitankonferenz Zürich mit Beschlüssen vom 7. Mai 2010 und 5. November 2010 sowohl im Schienen- als auch im Strassenbereich sieben aufeinander abgestimmte Infrastrukturmassnahmen definiert, für die sie sich langfristig gemeinsam engagieren wollen. Die Auswahl der vier Schienen- und drei Strassenmassnahmen ist das Ergebnis einer fachlichen Auswertung nach dem Kriterium der Erreichbarkeitsverbesserung und nach einer Methodik, die vom Metropolitanrat zuvor beschlossen worden war. Die Tatsache, dass man sich im Verkehrsbe- reich bereits auf ein paar wenige für den Gesamttraum prioritäre Infrastrukturprojekte einigen konnte, anstatt dass die einzelnen Regionen des Metropolitanraums sich gegenseitig auspielen und damit den Gesamttraum schwächen, ist als Erfolg zu werten.

In der Vision der Metropolitankonferenz wird auch eine verbesserte Abstimmung zwischen der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung gefordert. Auch dazu ist eine Koordinierung über die Gemeinde- und Kantons Grenzen hinweg sinnvoll und notwendig.

Die Stadt Zürich ist im Verein Metropolitanraum Zürich in allen relevanten Gremien vertreten: 1) im Metropolitanrat, dem Vorstand des Vereins, durch die Stadtpräsidentin, die seit dem 6. Mai 2011 auch das Vereinspräsidium innehat;

2) im operativen Ausschuss, der sich zusammen mit der Geschäftsstelle um die operativen Belange kümmert, durch die Direktorin der Stadtentwicklung Zürich und

3) in den Projektgruppen, die die konkreten Projekte vorbereiten und umsetzen, durch die Fachleute der zuständigen Departemente.

Gemäss Beschluss des Stadtrates StRB Nr. 1650/2010 werden Geschäfte von erheblicher Relevanz für die Stadt Zürich vor der Behandlung im Metropolitanrat dem Stadtrat zur Beratung und allfälligen Beschlussfassung und Mandatierung der Stadtpräsidentin vorgelegt. Schon vor dem formellen Beschluss über dieses Vorgehen, hat sich der Stadtrat aufgrund einer Einfrage durch die Stadtpräsidentin vom 13. April 2010 für die vorgeschlagene Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben ausgesprochen und die StP mandatiert, diese Haltung an der Metropolitankonferenz vom 7. Mai 2010 zu vertreten.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Wie in den einleitenden Bemerkungen beschrieben, wird der Stadtrat über alle für die Stadt Zürich relevanten Geschäfte des Vereins Metropolitanraum Zürich durch die Stadtpräsidentin informiert bzw. konsultiert. Dies geschah auch vor der Verabschiedung der prioritären Verkehrsinfrastrukturprojekte durch die Metropolitankonferenz vom 7. Mai 2010. Der Stadtrat hat sich mit den aufgrund von fachlichen Kriterien definierten prioritären Verkehrsprojekten einverstanden erklärt und die Stadtpräsidentin beauftragt, diese Haltung an der erwähnten Metropolitankonferenz zu vertreten.

**Zur Frage 2:** Diese Auslegung hat im Rahmen der technischen Arbeitsgruppe stattgefunden, aufgrund deren Ergebnisse der Metropolitanrat und schliesslich die Konferenz so entschieden haben. Der auch vom Stadtrat Zürich befürwortete Entscheid der Metropolitankonferenz für diese Priorisierung fand auf Grundlage einer tiefgreifenden und methodisch sauberen Analyse der Verkehrsverbindungen innerhalb des Metropolitanraums, aber auch in Verbindung zu anderen Metropolitanräumen statt. Die Kriterien und auch die Methodik wurden vom Metropolitanrat verabschiedet. Grundlegendes Kriterium war die Erreichbarkeitsverbesserung innerhalb des Raumes und eine bessere Anbindung an die anderen Räume. Es handelt sich hier um Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die für den gesamten Metropolitanraum Zürich Priorität haben. Es ist zu erwähnen, dass auch die Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz, zu deren Gründungsmitgliedern neben Luzern, Zug, St. Gallen und Winterthur auch die Stadt Zürich (vertreten durch Stadträtin Ruth Genner) gehört, die beiden Schienenprojekte «Zimmerberg-Basistunnel II» und «Brüttenertunnel» unterstützt. Auf der Achse Zürich–Innerschweiz ist der Zimmerberg-Basistunnel II ein Schlüsselprojekt. Im Vordergrund steht die Engpassbeseitigung, hinter der neben den Städten auch ein gutes Dutzend Kantone zusammengefasst im Gotthardkomitee stehen. Auch Abhängigkeiten im grossräumigen Massstab wie die Magistrale Stuttgart–Mailand (Spurausbau der Gäubahn auf deutscher Seite) sind erwähnenswert. Allfällige alternative Projektvarianten wie beispielsweise ein Doppelspurbau der Stammlinie Thalwil–Zug fliessen in die laufenden Betrachtungen für Bahn 2030 ein. Auch die Bedeutung des Brüttenertunnels für einen verbesserten Bahnanschluss der Ostschweiz (und Entlastung der Bevölkerung von Lärmemissionen) sowie die Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens im Nadelöhr Zürich–Winterthur wird von der Städteallianz klar geteilt. Die Beseitigung dieses Nadelöhrs ist zwar im Infrastrukturprogramm des Bundes enthalten, das Zürcher Kantonsparlament und die Städteallianz sind aber besorgt um das Gewicht, das der Bund diesem Projekt beimisst. Im letzten November und im Nachgang zur Ablehnung der VCS-Initiative «Schiene für Zürich» durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich beschloss der Zürcher Kantonsrat deshalb mit 131 Stimmen, eine Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels ohne Aufschieben einzureichen.

**Zu Frage 3:** Der Stadtrat kann diese Frage nicht nachvollziehen. In seiner Stellungnahme zur Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich–West vom 9. Februar 2005 (StRB Nr. 193/2005: Zuschrift an den Regierungsrat) kommt das Wort «Road Pricing» nicht vor, und es wird auch materiell nicht darauf eingegangen. Es ist jedoch auch hier darauf hinzuweisen, dass die Priorisierung der Verkehrsprojekte das Ergebnis einer auf dem Kriterium der Erreichbarkeitsver-

besserung basierenden fachlichen Analyse ist (siehe Antwort zu Frage 2) und eine verbesserte Erreichbarkeit des Gesamttraumes zum Ziel hat. Zudem ist der Stadttunnel klar als ein Projekt mit einem sehr langen Planungszeitraum (frühestens 2030) deklariert.

**Zu den Fragen 4 und 5:** Die Stadt Zürich hat sich an den Metropolitankonferenzen vom Mai bzw. November 2010 ebenfalls für die als prioritär für den Gesamttraum identifizierten Schienen- und Strassenprojekte ausgesprochen. Für das Ziel der Erreichbarkeitsverbesserung innerhalb des Metropolitanraums und eine bessere Anbindung an andere Metropolitanräume und somit für die Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Raumes müssen Verkehrsengpässe auf Schiene und Strasse behoben werden. Der Ausbau der Schiene alleine ist für das Ziel einer deutlichen Erreichbarkeitsverbesserung und verbesserten Anbindung nicht ausreichend. Wie jedoch auch in der Vision der Metropolitankonferenz klar zum Ausdruck kommt, wird dem öffentlichen Verkehr bzw. dessen Ausbau eine deutlich grössere Bedeutung zugemessen. Vor diesem Hintergrund findet das aktive Lobbying (hauptsächlich in Bundesbern) auch fast ausschliesslich für die Projekte im Schienenverkehr statt. Dies in erster Linie im Zusammenhang mit Bahn 2030 bzw. FABI. Das Thema Siedlungsentwicklung steht ebenfalls auf der Agenda der Metropolitankonferenz. Auf der einen Seite soll eine verdichtete Siedlungsstruktur durch die gezielte Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit innerhalb der Agglomerationen des Metropolitanraumes und zwischen denselben gestärkt werden, wobei ein ausreichendes öV-Angebot im Vordergrund steht. Auf der anderen Seite wird im Bereich «Lebensraum» an einem gemeinsamen Entwicklungsbild für die ganze Region gearbeitet. Die Vermeidung einer weiteren Zersiedelung steht auch hier im Zentrum des Bemühens. Ein weiteres Ziel der Metropolitankonferenz besteht in der Entwicklung von Massnahmen und Konzepten, um die Kombination der Angebote des öffentlichen Verkehrs und der Rad- und Fusswegnetze stärker auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs auszurichten. Damit soll der Freizeitverkehr (der am stärksten wachsende Anteil des Verkehrs) in nachhaltigere Bahnen gelenkt werden. Auch als Mitglied in der Metropolitankonferenz verfolgt die Stadt Zürich selbstverständlich ihre eigene Strategie im Bereich Stadtverkehr, die auch in Volksabstimmungen verschiedentlich bestätigt wurde. Hier hat der Ausbau des öV, des Fuss- und Veloverkehrs klare Priorität. Die Strategien Zürich 2025, die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft, die räumliche Entwicklungsstrategie (RES), der Masterplan Umwelt usw. bilden dabei die Grundlage für die Politik der Stadt Zürich im Verkehrsbereich.

**Zu Frage 6:** Der Flugverkehr ist nicht Gegenstand der Verkehrsprojekte, die in der Metropolitankonferenz bearbeitet wurden.

**Zu Frage 7:** Der jährliche Beitrag der Stadt Zürich an den Verein Metropolitanraum Zürich besteht aus dem ordentlichen Mitgliederbeitrag und einem Beitrag an das Aktionsprogramm (Zusammenarbeitsprojekte). Die Mitgliederbeiträge sind nach Stimmkraft der Mitglieder gewichtet (bis 2000 Einwohner 1 Stimme, nachher 1 Stimme pro 4000 Einwohner → 1 Stimme = Fr. 420.–). Aufgrund dieser Berechnungsgrundlage betrug der ordentliche Mitgliederbeitrag 2011 Fr. 39 060.–. Der Beitrag an das Aktionsprogramm 2011 belief sich auf Fr. 40 000.–.

zu b) Der ungefähre Arbeitsaufwand der Stadtverwaltung (STEZ, TAZ und AfS) für verschiedene Aktivitäten und Projekte im Rahmen des Vereins Metropolitanraum Zürich betrug bzw. beträgt in Stunden:

	STEZ	TAZ	AfS	Total
2008	100	10	36	146
2009	450	20	36	506
2010	594	35	37	666
2011 (geschätzt)	600	30	130	760
2012 (geschätzt)	480	20	80	580

zu c) 2010 gab es noch kein spezifisches Lobbying-Budget, es wurden aber etwa

Fr. 25 000.– für einen Parlamentarieranlass in Bern ausgegeben, an dem der Verein Metropolitanraum Zürich Vertreterinnen und Vertretern des Nationalrates und des Ständerates vorgestellt wurde. Dabei handelte es sich um eine reine Informationsveranstaltung. Im Budget 2011 sowie im Budget 2012 des Vereins Metropolitanraum Zürich sind für Lobbying-Aktivitäten jeweils Fr. 40 000.– eingestellt.

**Zu Frage 8:** Es ist eine klare Unterscheidung zwischen allein für die Stadt Zürich relevanten und für den gesamten Metropolitanraum wichtigen Verkehrsprojekten vorzunehmen. Die Aktivitäten der Metropolitankonferenz Zürich beschränken sich ganz klar auf Letztere. Was innerstädtische Verkehrsprojekte angeht, so hat die Metropolitankonferenz bislang keine konkreten Projekte diskutiert. Zu Erschliessungsgrundsätzen, Angebotsstandards und Handlungsempfehlungen für den urbanen Verkehr – insbesondere bezüglich öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr – wird der Metropolitankonferenz demnächst das bereits im Entwurf vorliegende Positionspapier «Verbesserung der Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten – Grundsätze und Beispiele» zur Diskussion und Verabschiedung vorgelegt. Damit würde die Metropolitankonferenz u. a. die verschiedenen, 2012 dem Bund einzureichenden Agglomerationsprogramme im Metropolitanraum unterstützen. Die genannten Tram-Projekte sind bereits Teil des Agglomerationsprogramms des Kantons Zürich.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**