



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 35. Ratssitzung vom 18. Januar 2023

1268. 2022/339

Motion von Sebastian Vogel (FDP), Ronny Siev (GLP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 13.07.2022:

Entlastung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse vom Durchgangsverkehr durch eine Untertunnelung

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

***Sebastian Vogel (FDP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 408/2022): Mit dieser Motion wollen Ronny Siev (GLP), die Mitunterzeichnerin Florine Angele (GLP) und ich, sowie alle mit Herz und Seele für Unterstrass, dass der Stadtrat eine kredit-schaffende Weisung für eine Untertunnelung der Bucheggstrasse erarbeitet. Die Bucheggstrasse soll dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet und die vierspurige Verkehrsführung im Raum Bucheggplatz zumindest oberirdisch reduziert werden. Der Wunsch der Untersträsslerinnen und Untersträssler, vom Schandfleck befreit zu werden, gilt seit jeher. Alle bisherigen Versuche scheiterten aus diversen Gründen. Mit diesem Vorstoss kann der Rat sicherstellen, dass Unterstrass ruhiger, der Bucheggplatz vergrössert und das Quartier wieder zu einer Einheit verschmolzen wird. Alle Argumente, die den letzten Versuch zum Scheitern brachten, sind in diesem Vorstoss erfüllt. Die Motion ist einfach: Wir wollen, dass endlich gehandelt wird. Ein Ja für Unterstrass, und zwar jetzt.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

***STR Simone Brander:** Mit der vorliegenden Motion soll der Stadtrat ein Projekt ausarbeiten, das den Verkehr auf der Bucheggstrasse zwischen dem Bucheggplatz und der Wehntalerstrasse in einen Tunnel verlegt. Wenn möglich soll der Tunnel sogar bis zum Autobahnanschluss beim Tierspital führen. Im November 2020 wurde ein Postulat mit einem ähnlichen Vorschlag eingereicht und vom Gemeinderat abgelehnt. Der betreffende Abschnitt der Bucheggstrasse ist Teil der Rosengartenachse; das Stimmvolk des Kantons lehnte das Projekt Rosengartenram und Rosengartentunnel im Februar 2020 ab. Als Folge der Abstimmung hat der Gemeinderat eine Dringliche Motion überwiesen, die eine Entlastung und eine stadtverträgliche Umgestaltung der Achse Bucheggstrasse–Rosengartenstrasse–Hardbrücke verlangt. Nach dem Nein zum Rosengartenram und Rosengartentunnel hat die Stadtverwaltung verschiedene Planungen gestartet. Es gibt eine gesamthafte Betrachtung der Rosengartenachse zwischen dem Wipkingerplatz und dem Irchel. Es wäre nicht zielführend, nur diesen Abschnitt des Bucheggplatzes und der Wehntalerstrasse zu betrachten, wie es die Motion verlangt. Es braucht eine Betrachtung der gesamten Achse, um die Verkehrsverlagerungen gesamthaft zu planen.*



Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Zu diesem bereits öfters diskutierten Thema liegt uns nun eine Motion der FDP und der GLP vor. Von der FDP habe ich nichts anderes erwartet. Es ist aber bemerkenswert, dass Florine Angele (GLP) und Ronny Siev (GLP) diesen Vorstoss ebenfalls unterzeichnet haben: die Digitalisierungspartei ist zur Betonpartei mutiert. Trotz der krachenden Abstimmungsniederlage am 9. Februar 2020 wollen die beiden Parteien das Projekt Rosengartentunnel stückweise wiederbeleben. Der Vorstoss ist nicht sehr klar formuliert: Es wird eine teure kreditschaffende Weisung verlangt, während man nicht wirklich weiss, was man genau will. Es wird nicht verlangt, dass die Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse in den Untergrund verlegt werden soll, sondern dass der Tunnel vielleicht bis zum Milchbuck oder vielleicht weiter bis zum Autobahnanschluss beim Tierspital führen soll. «Oder» bedeutet in diesem Fall dutzende oder hunderte Millionen Franken. Wenn man den Wortlaut ernst nimmt, dann soll die Stadt Geld ausgeben, um eine kantonale Hochleistungsachse zu finanzieren. Es fehlt jeglicher Hinweis darauf, dass der Kanton dies finanzieren müsste. Mir scheint, dass die Motionäre nicht viel Ahnung vom Zusammenspiel der Staatsebenen haben. Ich frage mich, wo das Qualitätsmanagement innerhalb der beiden Fraktionen ist, wenn ein Vorstoss eingereicht wird, der aus formellen Gründen nicht funktionieren kann. Wenn ein Teil der Strasse in den Untergrund verlegt wird, wird das Problem vielleicht für eine Strecke von wenigen hundert Metern gelöst. Die Autos, denen man einen grauen Teppich auslegt, werden wieder an die Oberfläche kommen und dort gleich stören, wie an der Bucheggstrasse. STR Simone Brander verwies zurecht darauf, dass die Verkehrsplanung für die gesamte Verkehrsachse neu gedacht werden muss. Die zentrale Fragestellung ist, ob wir die Verkehrsmenge so reduzieren können, dass wir einen Rückbau der grosszügig dimensionierten Strasse zu einer normalen Stadtstrasse erreichen können. Dann wäre die Achse immer noch laut und stark verkehrsbelastet, aber immerhin lebbar. Ein Ansatz, den Verkehr deutlich zu reduzieren, wird im Jahr 2027 mit der Eröffnung des Gubristtunnels kommen. Es ist klar, dass der Durchgangsverkehr grossräumig verlagert werden muss – auch in den Gubristtunnel. Es gibt nicht einen grossen Befreiungsschlag einer Strasse, die vielleicht in 15 oder 25 Jahren kommen würde. Wir müssen nach wie vor die bekannten Bestandteile nutzen: Die Förderung des öffentlichen und Velo-Verkehrs und die Reduktion von Parkplätzen. Wir haben im kommunalen Richtplan festgelegt, dass wir im Verkehrsbereich das Netto-Null-Ziel bis ins Jahr 2030 erreichen wollen. Wie wir das erreichen können, ohne die Verkehrsmenge zu reduzieren, ist für mich nicht nachvollziehbar. Bis ins Jahr 2040 sollte die gesamte Stadt das Netto-Null-Ziel erreicht haben. Wenn wieder eine Beton-Anlage gebaut wird, bedeutet das einen riesigen Ausstoss an CO₂. Zum eigentlichen Problem, dem platzfressenden, nicht ökologischen Autoverkehr, sagte Sebastian Vogel (FDP) nichts. Wie wollen wir unsere Klimaziele erreichen, wenn wir ständig Unmengen an CO₂ und Beton aus dem Fenster werfen?

Stephan Iten (SVP): Wie bei jeder Verkehrsvorlage hörten wir das «Autohasser-Votum» von Markus Knauss (Grüne). Er soll mir erklären, wie das Netto-Null-Ziel erreicht werden kann, wenn grossräumig umfahren wird. Für mich ergibt das einen grösseren CO₂-Ausstoss. Wenn der Verkehr aus der Stadt hinaus verlagert wird, mag die Stadt das Netto-Null-Ziel erreichen, die Schweiz aber noch lange nicht. Genau jetzt besteht die



Möglichkeit, dem Wunsch der Untersträssler entgegenzukommen. Günstiger werden wir dort nie wieder eine Unterführung bauen können. Wir müssen grossräumig denken: Jetzt wird der Buchegg- und der Hirschwiesentunnel saniert und die Einhausung Schwamendingen erstellt. Die Untertunnelung bedeutet viele Vorteile. Die gefährlichen Situationen beim Kreuzen der Spuren können vermieden werden und oberirdisch entsteht mehr Platz: für Bäume, für Fussgänger und für Velofahrer. Wir sollten diese Chance packen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Das war wieder ein eindrückliches Bashing von Markus Knauss (Grüne), der die Autos am liebsten verbieten würde. Sein Votum war widersprüchlich und hingte sich an den eigenen Argumenten auf. STR Simone Brander präsentierte uns eine bürokratische Argumentation für eine Ablehnung. Es sind nicht nur die Autofreunde, die diese Untertunnelung fordern. Der Quartierverein Unterstrass teilt dieses Anliegen. Sein Vorstand ist aus allen Parteien zusammengesetzt. Es ist unverständlich, wie eine Stadträtin so auf ein überparteiliches Quartieranliegen reagieren kann. Es ist noch weniger verständlich, wie Markus Knauss (Grüne) die feindliche Philippika inszeniert. Er argumentiert, dass der Gubristtunnel im Jahr 2027 eröffnet wird. Er hätte aber bereits im Jahr 2013 eröffnet werden sollen, was durch Einsprachen sabotiert wurde. Argumentiert wurde, dass die Autos in den Untergrund gehen und wieder auftauchen. Der Vorstoss wurde offen formuliert, damit die Weisung pragmatisch umgesetzt werden kann: Eine mögliche Weiterführung bis zum Autobahnanschluss würde bedeuten, dass die Autos nicht mehr in der Stadt auftauchen, sondern in die Einhausung geführt werden. Das ist Pragmatismus, der von der grünen Seite leider immer untergraben wird. Es gibt eine strategische Alternative: Die Verlängerung des Milchbuckltunnels unter der Sihl hindurch bis zur Sihlhochstrasse. Dies wurde ebenfalls abgelehnt.*

Anna Graff (SP): *Die SP lehnt diese Motion ab. Wie damals bei der Rosengarten-Abstimmung, die von der gesamten Stadt deutlich und von den betroffenen Kreisen 6 und 10 wuchtig abgelehnt wurde, sind wir heute klar der Meinung, dass wir unsere Klimaschutzziele nur durch eine Reduktion und nicht durch eine Untertunnelung oder Einbetonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erreichen können. Wir wollen den Status quo des Verkehrs nicht auf Jahrzehnte hinaus zementieren, weil wir finden, dass Lärm, Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen an der Quelle angegangen werden müssen. Auf diese Weise sollen nicht nur die Schandflecke Bucheggstrasse und Bucheggplatz behoben werden, sondern die gesamte, überdimensionierte Verkehrsachse, die sich als Relikt einer untauglichen, klima- und stadtschädlichen Verkehrsplanung aus dem letzten Jahrtausend durch unsere Stadt bohrt. Die SP wartet mit Spannung auf die Weisung zur Dringlichen Motion GR Nr. 2020/63, mit der wir eine Betrachtung der gesamten Achse forderten. Wir hoffen auf eine echte Entlastung und zukunfts-trächtige Umgestaltung von Bucheggstrasse, Rosengartenstrasse und Hardbrücke.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Würde ich die Argumentation der SP aufgreifen, müsste ich Tempo 60 auf der Rosengartenstrasse fordern – dann würden die Mieten sinken. Das Anliegen ist diskutabel und sinnvoll. Wir sind nicht grundsätzlich gegen einen Tunnel. Das Thema ist für uns ein Stückwerk. Wir könnten den Vorstoss als Postulat unterstützen, weil es ein Anliegen der Quartierbevölkerung ist. Wir sind aber nicht von der Lösung*



überzeugt. Nicht, weil wir gegen Autos oder andere Lösungen wären – wir sind meist lösungsoffen und vor allem lösungsorientiert. Es müsste aber Synergien geben. Wenn die laufenden Bauprojekte realisiert sind, wäre die Motion immer noch nicht umsetzbar.

Ronny Siev (GLP): *Die Bucheggstrasse führt aus dem Bucheggstunnel, verläuft etwa hundert Meter über Grund und führt danach wieder in den Untergrund in den Hirschwiesentunnel, bevor sie hinter der Schaffhauserstrasse an den Obergrund gelangt. Dieser Ort, wo die Bucheggstrasse aus dem Tunnel führt, ist ein Schandfleck für Zürich. Wo die Verkehrswelle aus dem Tunnel rollt, geht nichts. Ist man mit dem Velo unterwegs, ist das äusserst gefährlich und es gab bereits schlimme Unfälle. Für die Anwohner ist es ein unsäglicher Zustand: Sie sind mitten im Lärm, Gestank und Transitverkehr. Der Quartierverein Unterstrass lancierte eine Petition mit genau dieser Idee. Alle Parteien sammelten Unterschriften, auch die SP Kreis 6. Es ist darum sehr erstaunlich, dass die SP die Motion nicht unterstützt. Die Petition hielt fest, dass die Bucheggstrasse vor beiden Tunnels tiefergelegt werden soll. Oben soll nur noch der Langsamverkehr sowie der Busverkehr durchführen. Es geht also um eine Tieferlegung und nicht um einen Spurausbau. Die Tieferlegung der Bucheggstrasse könnte den Moloch Bucheggplatz endlich entlasten. Man könnte die Schliessung eines Teils des Kreisels in Angriff nehmen und dem Quartier könnte endlich geholfen werden. Oben gäbe es dann Langsamverkehr, Platz für Bäume und eine Parkanlage und vielleicht sogar für gemeinnützigen Wohnungsbau. Dagegen sind offenbar SP, Grüne, AL und Die Mitte, die den Status quo unterstützen. Der Stadtrat vertröstet uns mit einer geplanten Gesamt-Neubetrachtung.*

Michael Schmid (FDP): *Dem Vorwurf der Parteipolitik muss ich entgegnen, dass es sich um ein überparteiliches Anliegen aus dem Quartier handelt, das auch von Ihren Mitgliedern mitgetragen wurde. Aus ideologischen und parteipolitischen Gründen stellen Sie sich nun dagegen. Den Vorwurf von handwerklichen Fehlern kann ich nicht nachvollziehen: Dass der Vorstoss motionabel ist, stellt der Stadtrat nicht in Abrede. Ausgerechnet von der linken Seite, die sich regelmässig darum foutiert, kommt der Vorwurf bezüglich der Zuständigkeiten der verschiedenen Ebenen. Die Eröffnung des Gubristtunnels wird immer wieder als Argument verwendet. Es handelt sich aber um eine dringende Umfahrung von Zürich. Man muss zur Kenntnis nehmen, dass es insbesondere in den stark wachsenden Quartieren Zürich-Nord und Zürich-West sehr viel Ziel- und Quellverkehr gibt. Das lässt sich nicht wegzaubern, auch wenn man Netto-Null-Ziele festlegt. Wir waren übrigens die erste Fraktion, die das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2040 unterstützt hat. Wir warnten aber damals, dass man Netto-Null als fadenscheiniges Argument brauchen wird, um Vorstösse zu bekämpfen, die einem nicht passen. Das ist ein Missbrauch des Netto-Null-Ziels und wird uns in keiner Art und Weise näher ans Ziel bringen. Es ist grotesk, dass uns vorgeworfen wird, dass wir den Status quo zementieren wollten. Wir fordern eine städtebauliche Weiterentwicklung des Quartiers, während Sie den bestehenden Zustand zementieren und die Augen vor der Realität verschliessen wollen. Im Rahmen des Modalsplits muss Platz für den MIV bleiben.*

Die Motion wird mit 49 gegen 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



5 / 5

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat