

Substanzielles Protokoll 96. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Freitag, 1. April 2016, 17.00 Uhr bis 18.58 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Matthias Wiesmann (GLP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Christina Hug (Grüne)

Substanzielles Protokoll: Sarah Stutte

Anwesend: 120 Mitglieder

Abwesend: Adrian Gautschi (GLP), Guido Hüni (GLP), Kurt Hüsey (SVP), Heinz Schatt (SVP),
Heinz F. Steger (FDP)

Der Rat behandelt aus der vom Präsidenten erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

1. Mitteilungen

7. [2014/336](#) Weisung vom 29.10.2014: VHB
Amt für Städtebau, Gesamtüberarbeitung Regionaler Richtplan VTE
Stadt Zürich, Verabschiedung für die Festsetzung durch den VIB
Regierungsrat

Mitteilungen

Es werden keine Mitteilungen zur Kenntnis gebracht.

Geschäfte

1792. 2014/336

Weisung vom 29.10.2014:

Amt für Städtebau, Gesamtüberarbeitung Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 95, Beschluss-Nr. 1792/2016)

Beschlüsse:

Strassen

Michael Baumer (FDP): Der stadtquerende Verkehr soll um die Stadt herumgeführt und auf die Hochleistungsstrassen verlagert werden. Man möchte einen sicheren städtischen Verkehr und eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum. Die Massnahme des Stadtrats ist, das Verkehrsmanagement zu konzentrieren, um ein stabiles Gesamtverkehrssystem zu gewährleisten. Dabei will man Sammel- und Erschliessungsstrassen auf kommunaler Stufe festlegen. Neben den Autobahnen, die um die Stadt herumführen, gibt es das Oval, das die Winterthurerstrasse auf der einen und auf der anderen Seite die Rosengartenstrasse beinhaltet. Diese Strassen nehmen den innerstädtischen Verkehr auf. Die regionalen Strassen werden vom Kanton finanziert. Es gibt diverse Auf- und Abklassierungen, weil wir Anpassungen vornehmen mussten, wo genau der regionale Verkehr durchzuführen soll. In der Bilanz sind nun 8 km abklassiert worden. Diese 8 km werden neu von der Stadt finanziert.

Patrick Hadi Huber (SP): Wir wollen auf dem Stadtgebiet keine Kapazitätserhöhungen für den motorisierten Individualverkehr. Sicher ist konsequent auf den öffentlichen sowie auf den Velo- und den Fussverkehr zu setzen, dies erlaubt eine qualitativ gute Entwicklung des Gesamtverkehrs in der Stadt. Im innerstädtischen Gebiet muss der motorisierte Verkehr auf der Hauptachse kanalisiert werden. Der Durchgangsverkehr soll möglichst nördlich um die Stadt herumgeleitet werden, wobei aber auch hier keine Kapazitätserhöhungen stattfinden sollen. Eine Kanalisierung bedingt auch gewisse Abklassierungen von Strassen. Der Verzicht auf teure und unnötige Tieferlegungen, die beantragt werden und der Verzicht auf Tunnelbauten, wirkt ein wenig willkürlich. Der öffentliche Verkehr muss bevorzugt werden, das Verkehrswachstum in der Stadt lässt sich nur so auffangen. Ebenfalls befürworten wir Temporeduktionen und sprechen uns gegen den Ausbau von Parkplätzen aus.

Markus Knauss (Grüne): Wir stellen erfreut fest, dass auch der Zürcher Regierungsrat einen gewissen Spielraum ermöglicht, Strassen aus seiner Hoheit zu entlassen. Dies obwohl er seitens Kantonsrat relativ stark unter Druck steht. Der Spielraum für Abklassierungen ist begrenzt. Wir werden den entsprechenden Anträgen zustimmen, aber alle Versuche, die Stadt zu einer Autobahnraststätte zu degradieren, ablehnen.

Sven Sobernheim (GLP): Natürlich nehmen wir gerne die Abklassierungen an, die uns der Kanton gewährt, weshalb wir alle unterstützen und die entsprechenden Anträge ablehnen. Wir haben anhand des Spurabbaus am Bellevue und am Central gesehen, dass die Stadt durchaus kompetent ist in der Beurteilung, wie Kantonsstrassen im Stadtgebiet zu funktionieren haben. Ebenfalls unterstützen wir den Antrag der FDP, der getrennte Verkehrswege fordert. Wir glauben, dass Mischverkehrsflächen das grösste Übel sind, das die Stadt in den letzten Jahren im Verkehrsbereich erwirkte. In punkto Tieferlegung fragen wir uns, wo gewisse Rampen angebracht werden sollen. Nicht das man am Schluss eine kilometerlange Strecke für 200 m Tieferlegung umsetzt.

Roger Liebi (SVP): Wenn man noch nie frühmorgens mit dem Auto vom Tiefenbrunnen her Richtung Innenstadt gefahren ist, kann man nicht mit aller Ernsthaftigkeit behaupten, dass am Bellevue der Spurabbau funktioniert hat. Ich zitiere gerne aus dem Parteiprogramm 2016 bis 2021 der sozialdemokratischen Partei des Bundeslands Baden-Württemberg. Dort steht geschrieben, dass Mobilität eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe ist. Darum wird dort kräftig in den Erhalt und den Ausbau der Strasseninfrastruktur investiert. Insbesondere die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger soll dort gefördert werden. Unsere Sozialdemokraten sind solchen Ideen gegenüber mehr als verschlossen. Sie tun lieber so, als seien sie die Heilsbringer in der Verkehrspolitik. Die SVP hält sich an das Parteiprogramm der Sozialdemokratischen Partei von Baden-Württemberg.

Michael Baumer (FDP): Wir haben erst kürzlich über das Bevölkerungswachstum diskutiert. Den erhöhten Mobilitätsbedarf kann man nicht allein mit ÖV und Velo abfangen. Das löst noch nicht das Problem, dass mehr Autos in der Stadt existieren und irgendwo abgestellt werden. Es ist keine Lösung, die Parkierung zu reduzieren und damit festlegen zu wollen, dass es auch weniger Verkehr gibt. Eine Bündelung von gewissen Verkehrsträgern und eine Attraktivermachung des ÖV kann man nur erreichen, wenn man den ÖV auf Eigentrassees führt. Die Handlungsoptionen zu einer Entflechtung sind gegeben. Diese kann auch mit der Tieferlegung einer Strasse oder einem Tunnelbau erreicht werden, aber wir unterstützen davon nur zwei prüfenswerte Vorschläge. Heute führt man den gesamten Verkehr von Zürich-Süd nach Zürich-Nord über den Hauptbahnhof. Notfalls noch über das Central, an dem gleichzeitig zehn Tramlinien kreuzen. Den Verkehr unterirdisch zu führen, macht Zürich noch nicht zu einer Autobahnraststätte. Das Vorhaben erwirkt, dass in der Innenstadt effektiv weniger Verkehr auf der Oberfläche generiert würde. Man sollte deshalb die Untertunnelung an einzelnen, ausgewählten Stellen prüfen.

Markus Hungerbühler (CVP): Die momentane Verkehrspolitik in Zürich gleicht einer Pflasterpolitik. Die Tunnellösungen werden benötigt. Doch für manche Parteien ist das Velo heilig. Ich selbst fahre wenig Velo, sehr viel mit dem ÖV und ganz selten mit dem Auto. Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, stehe ich in der Stadt im Stau. Die Verkehrssituation ist schwierig, man muss versuchen die Probleme zu lösen und nicht auf Jahrzehnte hinaus zu bewirtschaften. Wir befürworten den Stadttunnel und die Stadtautobahn Ring. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass die Abklassierungen der Strassen nicht erfolgen sollen und stimmen bei den Tieferlegungen nur für eine Variante. Wir müssen versuchen, pragmatische Ansätze zu finden, um Lösungen zu erarbeiten. Ziel und Richtwert müssen sein, egal ob Velo, ÖV, Fussgänger, dass sich jeder Verkehr in der Stadt einigermaßen flüssig fortbewegen kann.

Flüsterbeläge

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 92:

Roger Liebi (SVP): Die Formulierung «ortsfremd» würde bedeuten, dass mich nicht einmal meine Verwandten besuchen könnten, die ausserhalb der Stadt wohnen. Ortsfremder Autoverkehr – damit möchte man alle Ortsfremden abhalten, in die Stadt zu kommen. Einem solchen Vorschlag kann man nicht zustimmen. Wir sind dafür, dass sich die Menschen innerhalb der Schweiz wenigstens noch besuchen können und nicht voneinander ferngehalten werden.

Christine Seidler (SP): Der motorisierte Verkehr hat seine Berechtigung, das Bedürfnis nach Mobilität, auch mit dem Auto, ist eine zu akzeptierende Realität. In der Verkehrsplanung gilt, um alle drei Gesetzesgrundlagen zu erfüllen und der Mobilität gerecht zu werden, das bewährte Konzept der drei V's: Vermeidung, Verlagerung, Verträglichkeit. Damit wird erreicht, dass das Strassennetz sowohl dem motorisierten und dem strassengebundenen, öffentlichen Verkehr sowie auch dem Velo- und dem Fussverkehr dient. Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsachsen, trägt dazu bei, dass die Wohnquartiere und Erholungsräume vor Luftverschmutzungen, Schadstoffen sowie Lärm geschützt werden, der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier gesteigert wird. Die Lärmschutzverordnung des Bundes schreibt vor, dass der Lärm primär an der Quelle behoben und vermindert werden muss. Raumplanerische Massnahmen und eine geeignete Verkehrsplanung müssen heute helfen, lärmfreie Gebiete zu sichern. Sensible Siedlungsgebiete sind mittels Massnahmen an der Quelle – Temporeduktionen, lärmarme Beläge und dem Fernhalten von ortsfremdem Autoverkehr – vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen, denn Ruhe ist ein wertvolles Volksgut. Die Siedlungsentwicklung ist in der Schweiz, insbesondere in Zürich, aufgrund des verdichteten Bauens vermehrt nach innen gelenkt, die Bevölkerung nimmt zu und der Verkehr wird wachsen. Deshalb sind Massnahmen an der Quelle immer wichtiger, um einen akustisch angenehmen Wohn- und Lebensraum zu sichern. Dies zielt nicht gegen den motorisierten Verkehr, sondern spricht für eine sorgfältige Güterabwägung.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Wenn ich mit dem Auto von Seebach an den Stampfenbachplatz fahre, dann bin ich nicht ortsfremd, weil dies mein Ziel war. Wenn ich aber von Seebach mit dem Auto nach Bern fahre, dann sollte ich nicht über den Stampfenbachplatz fahren, weil ich dann ortsfremd bin. Wir lehnen den Antrag ab, weil wir finden, dass der ortsfremde Verkehr am Stampfenbachplatz dort nicht sein muss.

Michael Schmid (FDP): Ortsfremd ist man also schon, wenn man von Zürich-Nord in den Kreis 6 hineinfährt. Ich habe das nicht so verstanden, dass ein Basler, ein Aargauer oder ein Winterthurer nicht mehr nach Zürich fahren darf, sondern so, dass er einfach mit dem Velo kommen muss.

Florian Utz (SP): Es geht hier um den Schutz der Zürcherinnen und Zürcher und nicht primär um Baden-Württemberg. Anscheinend nehmen aber dort die Tempo-30-Zonen selbst auf Bundesstrassen und Ortsdurchfahrten zu. Möglich macht dies die dortige grünrote Landesregierung. Ich bin gespannt auf den Vorstoss für Tempo-30-Zonen auf Autobahnen in Zürich.

Stefan Urech (SVP): Es wurden die Massnahmen an der Quelle angesprochen. Ich wohne in Zürich an der relativ lauten Hardturmstrasse. Dort wird jetzt auch eine Lärmsanierung mittels Temporeduktion eingeführt. Doch den Lärm verursacht die Tatsache, dass die Autos den ganzen Tag im Stau stehen. Die Argumentation, dass Tempo-30 gleichzusetzen ist mit einer Lärmreduktion, stimmt also nicht ganz.

Flüsterbeläge sind offenbar technologisch noch nicht ausgereift. Im Grunde geht es aber nicht darum, es den Anwohnern erträglicher zu machen, sondern nur darum, die Autos noch mehr zu stauen und aus der Stadt zu verjagen.

Änderungsantrag 92 zu Kap. 4.1.3 Massnahmen / Streichung b) (Buchstabierung der nachfolgenden Litera wird je nach Beschlussfassung angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

~~b) Sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholung) sind mittels Temporeduktionen und Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen.~~

Mehrheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 46 Stimmen zu.

Stadttunnel/Ring (Anträge 93–94)

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 93:

Roger Liebi (SVP): *Mit dem Autobahnring würden die Autos schneller um die Stadt herumgeleitet werden. Doch man ist offenbar der Meinung, dass eine Umleitung ein grösseres Verkehrsaufkommen in der Stadt generiert. Den Autobahnring zu schliessen, wäre eine sinnvolle Massnahme. Wenn man den entsprechenden Antrag des Stadtrats unterstützt, den Autoverkehr um die Stadt herumzuführen, müsste man zwangsläufig auch für die entsprechende Schliessung des Rings sein.*

Patrick Hadi Huber (SP): *Die beiden Anträge beinhalten die aktive Förderung des Seetunnels und sind aus Sicht der Mehrheit unnötig. Die Seeunterquerung ist im kantonalen Richtplan vermerkt, weshalb eine weitere Detaillierung im regionalen Richtplan nicht benötigt wird. Mehrfach wurde schon gefordert, keine Postulate in den Richtplan aufzunehmen. Dieser wird vom Regierungsrat festgesetzt. Der Regierungsrat soll also festlegen, dass der Stadtrat ihm nochmal den Auftrag gibt, den Bau des Tunnels aktiv zu fördern. Einen Tunnel, den der Regierungsrat sowieso bauen soll. Eine Erinnerung an dieses Bauvorhaben ist im regionalen Richtplan ungeeignet.*

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 94:

Roger Liebi (SVP): *Die Verbindung Zürich-Brunau nach Dübendorf ist heute unglaublich lang. Teilweise trennt sich dort der Verkehr, der aussen herumgeführt wird, durch die Stadt und deshalb wäre es sinnvoll, diese Verbindung zu schliessen. Ob hier nur das formale Argument dagegen spricht, ist fraglich.*

Patrick Hadi Huber (SP): *Die Haltung der SP ist klar. Wir unterstützen dieses Vorhaben auch nicht auf kantonaler Ebene. Aber ich habe jetzt für die Mehrheit argumentiert.*

Weitere Wortmeldung:

Michael Baumer (FDP): *Warum ist denn die SP auch auf kantonaler Ebene dagegen? Will man wirklich den ganzen Autoverkehr über den Hauptbahnhof oder den Löwenplatz führen? Es kann nicht die Lösung sein, den Verkehr mitten durch die Stadt zu legen, wo Fussgängerverbindungen sind und die Leute einkaufen wollen. Man muss den Verkehr an anderer Stelle kanalisieren. Oberflächlich gibt es keine Möglichkeit, also muss man ihn unterirdisch durchführen.*

Änderungsantrag 93 zu Kap. 4.2.1 Ziele / 1. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

[...]

Der Autobahnring führt den übergeordneten Verkehr um die Stadt herum und reduziert damit den stadtquerenden Verkehr. Die Stadt Zürich setzt sich dafür ein, dass der Autobahnring um die Stadt geschlossen wird (Tunnel zwischen Zürich-Brunau und Dübendorf). Der Innenstadtring und der Oerlikerring dienen als sogenannte Verteilachsen rund um die beiden grossen Stadtzürcher Zentren. Sie bestehen aus Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.

Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 94 zu Kap. 4.2.1 Ziele / a) Kein stadtquerender Verkehr – Führen auf den Hochleistungsstrassen

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Die Umfahrung der Stadt Zürich hält das Stadtgebiet vom Transitverkehr frei. Zudem trägt die Westumfahrung – in Ergänzung zum bereits bestehenden Nordring – dazu bei, den städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz und den Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz zu führen. Die noch fehlende Verbindung zwischen Zürich-Brunau und Dübendorf ist rasch möglichst zu realisieren.

Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 72 gegen 45 Stimmen zu.

Getrennte Fahrwege

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 95:

Michael Baumer (FDP): Offenbar befürworten viele das Prinzip, dass alle Verkehrsteilnehmer die gleiche Fläche nutzen und sich damit gegenseitig blockieren können. Euphemistisch nennt man dies Mischverkehr. In der Realität warte ich im Tram darauf, dass der Autofahrer vor dem Tram wegfährt. Dies kann er aber nicht, weil auf seiner Fahrbahn, die auf dem Tramtrasseee durchführt, noch ein Velofahrer steht. Dieser kommt auch nicht vom Fleck, weil die Fussgänger ihn auf seiner Seite blockieren. Trams und Busse müssen sich schneller vorwärts bewegen können, was nur geht, wenn man ihnen ein eigenes Trasseee zugesteht. Dann bekommt man einen attraktiven ÖV, der zum Umsteigen animiert. Man kann natürlich auch jegliche Fortbewegungsmittel derart verlangsamen, so dass man nur noch mit dem Velo am schnellsten ist, aber das kann auch nicht die Lösung sein.

Christine Seidler (SP): Wir sind nicht per se gegen den motorisierten Individualverkehr, es gibt aber den Grundsatz: Wer Strassen sät, erntet Verkehr. Für das Velo soll kein Platz vorhanden sein, aber ein Tram ist meines Erachtens grösser und breiter. Dafür soll aber bei einer getrennten Verkehrsführung Platz vorhanden sein. Es ist unbestritten, dass mitunter auch durch gegenseitig zunehmende Intoleranz, Rücksichtslosigkeit und insbesondere wachsende Unaufmerksamkeit von Verkehrsteilnehmern, die statt auf den Verkehr, auf ihr Handy schauen, das Koexistenz-Prinzip unterlaufen wird und manchmal wirklich nicht so gut funktioniert. Der Antrag zielt aber nicht auf eine Lösung dieses Problems ab, sondern verfolgt nur ein Partikularinteresse, nämlich, dass der motorisierte Individualverkehr freie Fahrt hat. Partikularinteressen sind kein Ansatz für das Mobilitätsproblem, das wir miteinander lösen müssen. Die Strassenaufteilung wird vom verfügbaren Raum, von der Verkehrsbelastung, dem Fahrtzeitverlust des ÖV, den Erdgeschossnutzungen und der Verkehrssicherheit beeinflusst. Die Eigentrassierung des ÖV wird im Richtplan behandelt und die Mehrheit lehnt den Antrag ab, weil er nicht nötig ist.

Weitere Wortmeldungen:

Roger Liebi (SVP): Ganz am Anfang der Verkehrsdebatte hiess es, der Mobilitätszuwachs sei ausschliesslich mit ÖV, Fussgänger und Velo zu bewältigen. Das ist kein Partikularinteresse, wenn die Autos nicht mehr vorkommen und ausgeschlossen werden? Ich habe kein Verständnis dafür, dass man etwas erzählt und das Gegenteil davon macht. Ein Teil der vorgeschlagenen Entflechtung würde Sinn machen, wir haben aber Schwierigkeiten mit der Angleichung der Geschwindigkeiten. Wir wissen ja, dass wir uns tendenziell nach unten angleichen müssen, weshalb wir dem Änderungsantrag nicht zustimmen können und uns enthalten werden.

Michael Baumer (FDP): Wir vertreten das Partikularinteresse der ÖV-Benutzer. Offenbar ist das der SP ganz egal. Es geht uns um die Effizienz. Sicher auch um die Sicherheit, aber dass manche nur noch aufs Handy gucken, statt auf den Verkehr zu achten, kann nicht der Grund sein, dass alle nur noch im Schrittempo durch die Stadt kommen. Dann können wir gerade den Fussverkehr als alleiniges Fortbewegungsmittel festsetzen, haben damit auch keinen ortsfremden Verkehr mehr. Allerdings auch keine Steuereinnahmen mehr, um irgendetwas damit finanzieren zu können. Wenn wir auf diesem Niveau diskutieren, haben wir die Sachlichkeit sicher verloren.

Sven Sobernheim (GLP): Wir unterstützen den Antrag, weil wir gesehen haben, dass Mischverkehrsflächen nicht funktionieren. Wir bauen gerade eine Ampel auf der

Hardbrücke, weil die Leute noch in den Bus einsteigen müssen. Wir sind dafür, dass sich dort Fussgänger, Velos und der ÖV gleichwertig bewegt. Doch dort, wo wir können, versuchen wir jedem Verkehrsteilnehmer die Fläche zu geben, die wir wollen. Deshalb unterstützen wir auch Velotrassen, damit diese nicht von Fussgängern benutzt werden und die Velotrassen somit ihre Funktion verlieren würden. In 80 % der Fälle werden wir das Ziel vermutlich nicht ganz erreichen, aber es muss ein Grundsatz sein, dies möglich zu machen, wenn es möglich ist.

Markus Hungerbühler (CVP): *Wir unterstützen den Änderungsantrag der Minderheit. Alle Verkehrsteilnehmer benötigen Platz. Dass es manchen Parteien nur ums Velo geht, ist ebenfalls ein Partikularinteresse.*

Änderungsantrag 95 zu Kap. 4.2.1 Ziele / c) Koexistenz in Zentrumsgebieten, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkten

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

[...] In diesen Gebieten funktioniert das Koexistenzprinzip: Mobilitätskultur (gegenseitige Rücksichtnahme), Umgestaltung des Strassenraums (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung), gleichmässiger Verkehrsfluss (Verstetigung) und Angleichung der Geschwindigkeiten. Zur Förderung der Sicherheit und der Effizienz sind wo immer möglich getrennte Fahrwege einzurichten.

Mehrheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Sven Sobernheim (GLP)
Enthaltung: Roger Liebi (SVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 62 gegen 38 Stimmen zu.

Keine Bevorzugung öV

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 96:

Roger Liebi (SVP): *Im Moment sieht man an vielen Orten in der Stadt, was passiert, wenn man den MIV behindert. Durch bauliche Massnahmen oder beispielsweise beim Thema Hardbrücke-Auffahrt. Dort benötigt man manchmal bis zu einer Stunde vom Toni-Areal bis nach Witikon. Unsere Anträge behandeln andere Verkehrsknoten, an denen MIV und ÖV aufeinander treffen und auch hier sollte der MIV nicht behindert werden. Seit einigen Jahren werden die Ampel-Frequenzen so geschaltet, dass Autofahrer warten müssen, selbst wenn sie grün haben, weil das Tram vor ihnen durchfährt oder stoppt. Das ist eine offensichtliche Behinderung des motorisierten Individualverkehrs. Mit unserem Antrag möchten wir erreichen, dass dies künftig verhindert wird.*

Patrick Hadi Huber (SP): *Die Forderung würde den Handlungsspielraum für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs viel zu stark einschränken. Es ist wichtig, dass der ÖV bevorzugt wird, denn wenn ein einzelner Verkehrsteilnehmer durch ein Tram blockiert ist, in dem viele Personen sitzen, ist das weniger schlimm, als umgekehrt. Ansonsten kollabiert das ganze System.*

Änderungsantrag 96 zu Kap. 4.2.1 Ziele / d) Priorisierter öffentlicher Verkehr im Strassenraum

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Der öffentliche Verkehr im Strassenraum (Tram und Bus) rollt auf freier Strecke zügig. An den Verkehrsknoten wird der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dort bevorzugt, wo dem motorisierten Individualverkehr keine Behinderungen erwachsen.

Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 20 Stimmen zu.

Abklassierung von Strassen (Anträge 97–101)

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 97:

Roger Liebi (SVP): *Wir sind gegen Abklassierungen von Strassen.*

Markus Knauss (Grüne): *Es ist bemerkenswert, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich an den Abklassierungen festhalten will. Wir sind ein wenig ungeduldig in punkto Sihlstrasse, die seit 1998 im regionalen Richtplan steht und sämtliche Tiefbauvorsteher haben seither das Projekt autofreie Sihlstrasse nicht umsetzen können. Stattdessen benötigt man jetzt wieder zwei Jahre, um von einer Auflage nach Paragraph 13 zu einer Auflage nach Paragraph 16 zu gelangen, obwohl die Gewerbetreibenden rund um die Sihlstrasse dies befürworten. Wir sind gespannt, ob die Sihlstrasse jemals autofrei wird. Unverständnis haben wir dafür, dass die CVP für sich in Anspruch nimmt, eine differenzierte Politik zu machen, sich dann aber gegen das Gewerbe rund um die Sihlstrasse ausspricht.*

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 98 und 99:

Roger Liebi (SVP): *Wir sind gegen die nachfolgenden Anträge. Die Begründung zum Thema Neufrankengasse haben wir in anderen Debatten schon ausführlich gegeben.*

Patrick Hadi Huber (SP): *Die Baulinie an der Neufrankengasse wurde 2009 schon in Kraft gesetzt. Wenn dort einmal das Tram realisiert wird, muss auch die Strasse ausgebaut werden. Bei einem Ausbau müssen die Feldstrasse und die Schöneeggstrasse abklassiert werden, entsprechend wird auch nicht mehr Verkehr generiert. Die Mehrheit lehnt beide Anträge ab.*

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag 100:

Patrick Hadi Huber (SP): *Die Bülachstrasse, die jetzt eine Einbahnstrasse ist, soll in eine Gegentrasse überführt werden. Die Mehrkapazität wird ausgeglichen, indem man die Schaffhauserstrasse von Buchegg- bis zur Bülachstrasse abklassiert.*

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 101:

Patrick Hadi Huber (SP): Der beschriebene Strassenabschnitt ist in der Planaufgabe vom 1. September 2013 gar nicht mehr als regional klassiert gewesen und war dann plötzlich in der Aufgabe vom 29. Oktober 2014 wieder enthalten. Auf Nachfrage bekam man als Antwort, dass der Kanton die Strecke wieder aufgenommen haben wollte. Allein die Tatsache, dass sie vergessen wurde, zeigt, dass man offenbar auch auf sie verzichten kann. Da wir dafür sind, den Verkehr zu kanalisieren und an der Kasernenstrasse entlang um den Kreis 4 herumzuführen, stellen wir den Antrag diesen Strassenabschnitt wieder herauszunehmen, gemäss der Planaufgabe vom 1. September 2013.

Michael Baumer (FDP): Wenn nach einer Vorprüfung ein Abschnitt auf Geheiss des Kantons wieder herausgenommen werden muss, bedeutet dies nicht, dass dieser vergessen ging. Der Kanton hat dies in der Vorprüfung angemerkt und wird den Abschnitt wieder herausstreichen. Generell Sorge ich mich als Steuerzahler der Stadt darum, dass der Kanton unsere Strassen nicht mehr finanziert. Nun müssen wir 8 km selber finanzieren und sind darum auch gegen die Abklassierungen.

Weitere Wortmeldungen:

Niklaus Scherr (AL): Über die Baulinienfestsetzung der Neufrankenstrasse wurde 2009 abgestimmt und klar entschieden. Man startete einen Versuch mit einem Provisorium und einem Bus-Vorläuferbetrieb inklusive Bau des neuen Tangentenbügels. Hierbei hat sich gezeigt, dass der Tangentenbügel ziemlich weit in der Zukunft liegt, wenn er überhaupt gebaut wird, weil er vom ökonomischen Profil her sehr unrentabel ist. Umgekehrt werden wahrscheinlich die Landpreise zukünftig auch nicht so steil fallen, dass es sich ökonomisch einmal aufdrängen würde, der SBB für teures Steuergeld das Land abzukaufen. Es ist deshalb vorausschauend, die Planungsleiche aus dem regionalen Richtplan zu entsorgen.

Mario Mariani (CVP): Bei der Sihlstrasse sind wir gegen die Abklassierungen. Grundsätzlich wäre es eine gute Sache, diese autofrei zu machen. Wir wollen uns aber im Klaren darüber sein, dass die Begleitumstände gesichert sind und die Zufahrt zum Zentrum nicht eingeschränkt wird. Deshalb stimmen wir hier mit der Minderheit.

Michael Baumer (FDP): Über das Tram 1 wurde abgestimmt und wir werden darüber nochmals diskutieren. Wir stimmen bei beiden Anträgen mit der Mehrheit.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Filippo Leutenegger: Ich verstehe den Wunsch, dass man mit einer Abklassierung als Gemeinde viel mehr Möglichkeiten hat. Man muss keine Begehrensäusserung mehr beim Kanton machen, wenn man etwas umbauen will. Auf der anderen Seite sind dies alles Steuergelder, die wir direkt zahlen. Wir haben jetzt eine Pauschale, die bei den regionalen und kantonalen Strassen verrechnet wird. Jede Strasse, die abklassiert ist, muss nachher von der Gemeinde finanziert werden und dabei geht es jedesmal um Millionen. Bei der Sihlstrasse steht das Projekt, wir mussten den Veloweg geschickt durchführen, was bei der Uraniastrasse ziemlich aufwendig war, weil wir einige Abbieger neu planen mussten. Da gibt es keine Verspätungswelle, sondern bedingt die üblichen Planungsfragen. Grundsätzlich sind die Abklassierungen langfristig nicht ganz unproblematisch.

Änderungsantrag 97 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Streichung Nr. 1 (Nummerierung der nachfolgenden Infrastrukturen wird je nach Beschlussfassung über die Anträge 97–101 angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 1

Sihlstrasse

- Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 47 Stimmen zu.

Änderungsantrag 98 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Streichung Nr. 2

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 2

Neufrankengasse

- Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 88 gegen 28 Stimmen zu.

Änderungsantrag 99 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Streichung Nr. 3

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 3

Hohl, Feld, Schöneggstrasse

- Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 19 Stimmen zu.

Änderungsantrag 100 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Streichung Nr. 8

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 8

Schaffhauserstrasse (Buchegg bis Bülachstrasse)

Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 44 Stimmen zu.

Änderungsantrag 101 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Neue Nr. 10 (Nummerierung wird je nach Beschlussfassung über die vorangehenden Anträge angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10

Die Strecke Stauffacher – Stauffacherstrasse – Ankerstrasse – Kanonengasse wird von einer regionalen Verbindungsstrasse zu einer kommunalen Verbindungsstrasse abklassiert.
Planungshorizont: kurzfristig.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 45 Stimmen zu.

Tieferlegung von Strassen/Tunnel (Anträge 102–105)

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 102:

Roger Liebi (SVP): Alle, die den Universitätsbereich kennen, wissen, was dort für ein Verkehrsaufkommen ist, vor allem in den Stosszeiten. Es geht jedoch nicht nur um die Autofahrer, sondern auch um die Verkehrssicherheit der Fussgänger. Sie sind dort einigen Risiken der Velofahrer, des ÖV und der Autofahrer ausgesetzt. Man sollte im einen oder anderen Fall die Möglichkeit einer Untertunnelung prüfen. Weil oberirdisch der Platz immer enger wird. An diesem spezifischen Ort würde es für alle Verkehrsteilnehmer Sinn machen.

Markus Knauss (Grüne): Der Regierungsrat arbeitet seit über zehn Jahren mit dem Masterplan Hochschule an einem Verkehrskonzept. Man kann dem Regierungsrat nicht vorhalten, dass er keine Affinität zu Tunnellösungen hat und seit über zehn Jahren ist noch nie die Idee eines Tunnels dort aufgekommen. Vermutlich liegt das daran, dass Tunnelprojekte an sich keine höhere Leistungsfähigkeit generieren und extrem teuer sind. Die Leistungsfähigkeit wird nicht durch den Tunnel selber bestimmt, sondern durch die Zufahrten zum Tunnel. Der Kapazitätsengpass liegt beim Pfauen und das kann mit einem Tunnel nicht behoben werden. Das Unispital baut ein schönes neues Parkhaus an der Gloriastrasse, kann aber am frühen Morgen nicht angefahren werden, weil man auch dort ein Verkehrsproblem hat. Strassenseitig löst man damit nichts, weil es verkehrsplanerisch keinen Sinn macht.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag 103:

Roger Liebi (SVP) zieht den Antrag zurück: Nach reiflicher Überlegung ziehen wir den Antrag zurück.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 104:

Roger Liebi (SVP): Wir wollen die Entflechtungen zum Wohl aller Verkehrsteilnehmer. Deshalb macht ein Tunnelbau bei gewissen Strassenabschnitten Sinn. Wenn es allen ernst ist mit einer guten Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer, einer Verflüssigung und mehr Sicherheit, muss man dort einen Tunnel ins Auge fassen.

Patrick Hadi Huber (SP): Die Verbindung Glaubtenstrasse bis Europabrücke wird primär dem überregionalen Verkehr dienen und zu Mehrverkehr in der Stadt führen. Die Mehrheit ist der Meinung, dass ein solcher Tunnel schlicht nicht nötig ist und begrüsst damit die Meinung des Stradtrats und des Kantons, der das Projekt für viel zu teuer hält.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 105:

Roger Liebi (SVP): Die Begründung ist identisch mit den vorhergehenden.

Patrick Hadi Huber (SP): Die Verbindung vom Bucheggplatz bis zur Grünau gehört zur Einfallsachse Schöneichtunnel bis zum Autobahnzubringer Hardturmstrasse, also ist eigentlich ein Stadttunnel, der die Nordumfahrung unnötig konkurrenzieren würde. Der Bau würde zudem zu einer massiven Kapazitätserhöhung führen und damit klar der Gemeindeordnung widersprechen. Die Mehrheit lehnt die wiederum sehr kostspielige Forderung ab.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Baumer (FDP): Eine Tieferlegung oder Untertunnelung macht nicht in jedem Fall Sinn. Die Rampen, die man heute bauen muss, sind zum Teil so lang, dass sie Schwierigkeiten verursachen. Insbesondere beim Hochschulquartier sind wir aber der Meinung, dass man dies dort prüfen muss. Die Fussgänger blockieren zu den

Hauptverkehrszeiten die Trams und legen den Verkehr als ganzes still, weshalb ich bezweifle, dass nur der Pfauen das Verkehrsproblem darstellt. Vor allem, wenn man bedenkt, wieviele zusätzliche Studierende und Mitarbeitende der Masterplan Hochschule zukünftig generiert. Rein von der Topologie her stellen die Rampen nur am nördlichen Ende ein Problem dar, jedoch nicht am südlichen. Es wäre eine Vereinfachung, wenn sich dort oben nur noch das Tram, die Fussgänger und Velofahrer fortbewegen würden. Damit könnte man die Verkehrszunahme aufnehmen, die ansonsten auch blockiert wird, was nicht die Idee sein kann.

Roger Liebi (SVP): *Bei der Verbindung Bucheggplatz bis Grünau würde die Untertunnelung das Gebiet rundherum entlasten. Wenn man sieht, wie sich die Autos dort jetzt schon stauen, müsste es ein Anliegen sein, den Verkehr möglichst schnell wegfliessen zu lassen. Wenn man Ruhe schaffen will, sollte man ein Interesse daran haben, die Tunnelvariante zu befürworten.*

Markus Hungerbühler (CVP): *Von vier Anträgen stimmen wir bei einem für eine Tieferlegung und zwar im Bereich Rämistrasse. In einem Richtplan sind Visionen nötig. Die Verbindung Glaubtenstrasse bis Europabrücke ist zuviel des Guten und es macht auch keinen Sinn, eine Verbindung wie die vom Bucheggplatz bis zur Grünau in einem Richtplan festlegen zu wollen.*

Niklaus Scherr (AL): *Die Visionen, die hier beschworen werden, sind buchstäblich unterirdisch. Es gibt quasi zwei Varianten. Die eine ist die U-Bahn Vision, die andere die immer grösser werdende Wegstrecke, die man mit Tunnels abdecken möchte. Vielleicht müsste man hier eine Doppelröhre andenken, dann hätte man beide Varianten vereint. Wir lehnen alle Anträge ab.*

Änderungsantrag 102 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Neue Nr. 10 (Nummerierung der Anträge 102–105 wird je nach Beschlussfassung über die vorangehenden Anträge angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10

Universitätsstrasse / Rämistrasse, zwischen Sonneggstrasse und Kantonsschulstrasse

Tieferlegung

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 103 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Neue Nr. 10

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10

General-Guisan-Quai, zwischen Claridenstrasse und Stockerstrasse

Tieferlegung

- Mehrheit: Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
- Enthaltung: Mario Mariani (CVP)

Roger Liebi (SVP) zieht den Antrag namens der SVP-Fraktion zurück.

Änderungsantrag 104 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Neue Nr. 10

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10

Verbindung Glaubtenstrasse – Europabrücke

Tunnel

- Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 40 Stimmen zu.

Änderungsantrag 105 zu Kap. 4.2.2 Karteneinträge / Tabelle 4.2 Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr / Neue Nr. 10

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10

Verbindung Bucheggplatz – Grünau

Tunnel

- Mehrheit: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 20 Stimmen zu.

Parkierungsanlagen (Anträge 106–108)

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 106:

Thomas Schwendener (SVP): Die Stadt soll für oberirdisch gut verteilte Parkplätze in genügender Anzahl sorgen. Wichtig ist für uns, das Überleben von Unternehmen zu sichern. Es wird überall abgebaut, beispielsweise an der Thurgauerstrasse oder beim Zollfreilager. Auch dort gibt es Unternehmer. Wir sind der Meinung, dass diese Parkplätze nötig sind.

Markus Knauss (Grüne): Am Beispiel der Flurstrasse versucht man den kommunalen Richtplan mit dem historischen Kompromiss auszuhebeln. Die Stadt ist dort attraktiv, wo der öffentliche Raum vielfältig nutzbar ist. Eine automobilen Monokultur trägt zur Belebung nicht viel bei. In der Innenstadt wird $\frac{3}{4}$ des Umsatzes von Kundinnen und Kunden ohne Auto gemacht. Im öffentlichen Raum noch mehr Strassenparkplätze zu fordern, ist nicht attraktiv. Wir lehnen den Antrag ab.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 107:

Markus Knauss (Grüne): Das Parkhaus Hardturm ist ein Relikt aus einer Zeit, in der man noch das Gefühl hatte, das Park & Ride-Anlagen am Stadtrand Sinn machen. Mit den Jahren stellt man fest, dass diese nicht benutzt werden. Das Parkhaus Hardturm wird heute gar nicht mehr für Personenwagen genutzt, sondern ist eine Art Abstellanlage für Lastwagen. Für ein Parkhaus im regionalen Richtplan macht es keinen Sinn und kann deshalb gestrichen werden.

Michael Baumer (FDP): Das Parkhaus wäre für Besucher vom Westen her immer noch die beste Umsteigeoption. Es ist auch nicht so weit entfernt von den Ausgehmeilen. Die Planung für die künftige Nutzung des Areals und auch der Parkierung laufen und wir sind der Ansicht, dass man die Planung abwarten sollte, bevor man das Parkhaus aus dem Richtplan streicht. Vielleicht gibt es auch neue Optionen, wie man es künftig bewirtschaften könnte, deshalb wollen wir dieser Planung nicht vorgreifen.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 108:

Roger Liebi (SVP): Der ständige Suchverkehr ist in der Stadt Realität. Zu gewissen Zeiten finden die Autolenker einfach keinen Parkplatz, auch nicht in Parkhäusern. Im Parkhaus Urania wartet man samstags halbstundenweise in der Kolonne, stellt das Auto auch nicht ab, weil man ja in einer Minute wieder vorwärts kommen könnte. Deshalb wünschen wir uns beim Central eine Parkierungsanlage für Stadtbesucher, die nicht den ganzen Tag dort stehen. Man wünscht sich eine attraktive Stadt für das Gewerbe. Dann müsste man dafür sorgen, dass das Gewerbe auch beschäftigt wird.

Markus Knauss (Grüne): Am Central haben wir einen unglaublichen Verkehrsdruck und es macht keinen Sinn, dort eine grosse Parkierungsanlage zu fordern, wenn sowieso schon alle im Stau stehen. Zur Erschliessung des Masterplans Hochschule stand einmal die Idee im Raum, das Parkhaus als Ausgang zum Hochschulquartier zu nutzen. Das sind zwei raumrelevante Vorhaben, die sich im Weg stehen. Wenn man das Hochschulquartier allenfalls über die Parkgarage erschliessen will, ist mir das für die Fussgänger lieber, als dort Parkplätze festzulegen.

Änderungsantrag 106 zu Kap. 4.7.1 Ziele und Massnahmen / Neuer Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Die Stadt Zürich ist besorgt um oberirdische, gut verteilte Parkplätze in genügender Anzahl. Hierbei soll dem Stadtzentrum besondere Beachtung geschenkt werden. Dies ist für das Überleben der Läden von grosser Bedeutung.

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 39 Stimmen zu.

Änderungsantrag 107 zu Kap. 4.7.2 Karteneinträge / Tabelle 4.16 Bestehende Parkierungsanlagen für gelegentliche Stadtbesuchende / Streichung Nr. 4 (Nummerierung der nachfolgenden Parkierungsanlagen wird je nach Beschlussfassung angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 4
Hardturm

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 73 gegen 47 Stimmen zu.

Änderungsantrag 108 zu Kap. 4.7.2 Karteneinträge / Tabelle 4.16 Bestehende Parkierungsanlagen für gelegentliche Stadtbesuchende / Neue Nr. 10

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 10
Central
Regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen (Parkhaus)

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 39 Stimmen zu.

Öffentlicher Verkehr (Seilbahnen)

Michael Baumer (FDP): Der Antrag des Stadtrats beinhaltet keine Änderungen zum bisherigen Richtplan. Die beiden bestehenden Seilbahnen Rigiblick und Dolderbahn bleiben erhalten.

Sven Sobernheim (GLP): Stadtseilbahnen sind ein schwieriges und emotionales Thema. Seilbahnen können Ergänzungen sein, wenn man die Kapazitäten am Boden nicht bewerkstelligen kann. Man sollte aber keine Seilbahnen bauen, weil man zu bequem ist, die Probleme am Boden zu lösen. Wir sehen das Thema durchaus als interessante Ergänzung auf dem Stadtgebiet an.

Markus Knauss (Grüne): Wir sind uns eigentlich einig, dass keine der angedachten Seilbahnen jemals in Betrieb genommen wird. Hier möchte man Planeinträge, die nicht einmal richtige Plananträge sind, weil der Plan eigentlich von der NZZ gemacht wurde. Diese hat in ihrer medialen Berichterstattung wenigstens darauf hingewiesen, dass der Seilbahnbau Probleme generiert. Auf Anfrage der GLP hat der Bundesrat drei dieser Probleme benannt. Erstens stellt eine Seilbahn auf Stadtgebiet hohe technische Anforderungen. Es geht hier um Sicherheit und Brandschutz. Dann muss sich eine Seilbahn so gut es geht in die Landschaft einbetten und der gewählte Standort sollte eine möglichst unaufdringliche optische Wirkung im Raum erzeugen. Dies ist mit grossen Masten relativ schwierig. Zudem muss der Antragsteller von allen beteiligten Grundeigentümern die erforderliche Rechte des Baus und den Betrieb der Anlage einholen. Dabei handelt es sich um Überfahrtsrechte, Wegrechte und Baurechte.

Michael Baumer (FDP): Es wird eine Verkehrszunahme in Zürich geben. Dazu hat man verschiedene Handlungsoptionen abgeklärt. Es gibt die Entwicklung, dass man auch im urbanen Raum, die Möglichkeiten einer Seilbahn in Betracht zieht, weil man schlicht die Kapazitäten am Boden nicht mehr erhöhen kann oder die Fläche dazu nicht hat. Eine Seilbahn kann nicht jedes Verkehrsbedürfnis erfüllen, sie ist geeignet für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen einer grossen Anzahl Personen. Entsprechend sind die Anträge genau definiert, z. B. vom Bahnhof Altstetten auf die ETH Hönggerberg. Ein Planeintrag bedeutet nicht, dass man gleich morgen zu bauen beginnt. Man gibt lediglich dem Kanton den Auftrag, die Option zu prüfen und es geht darum, eine Machbarkeitsstudie abzuklären. Deshalb macht es keinen Sinn, jetzt genau einzutragen, über welche Parzellen die Bahn laufen soll. Wir haben schon sehr viele Anträge diskutiert, bei denen nicht von vorneherein klar war, wo alles durchführen soll. Wir haben hier die Möglichkeit mit neuen, innovativen Lösungen die Bedürfnisse abzudecken.

Karin Weyermann (CVP): Wir haben in unserer Fraktionserklärung bemängelt, dass uns der Richtplan oftmals zu wenig Visionen aufzeigt. Die Strassen sind immer mehr überlastet und wir brauchen hier visionäre Lösungsansätze. Deshalb befürworten wir die Idee. Wir sehen nicht nur die Probleme, sondern den Vorschlag als eine mögliche Lösung. Wir sehen den Vorteil von Seilbahnen genau dort, wo viele Personen von einem Punkt zum anderen transportiert werden sollen. Dies ist eine Variante, die ganze Problematik des ÖV und der Strassen zu entlasten.

Gabriela Rothenfluh (SP): Auch für uns ist es ein möglicher Ansatz, um Personen von einem Ort zum anderen zu befördern, jedoch nicht, dass die Aufgaben am Boden nicht mehr wahrgenommen werden sollen. Unsere Idee war es, dass man vom Tiefenbrunnen aus die Seilbahn zum Balgrist hochführen kann. Wir sehen aber auch die Schwierigkeiten. Nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden muss der Platz vorhanden sein, um die Seilbahnen realisieren zu können. Ob man damit die grosse Masse bewegen kann, bezweifeln wir auch ein wenig. Aber die Seilbahnen sind an Orten angesetzt, an denen nicht grosse Menschenströme bewegt werden müssen, sondern Personen direkt von einem Punkt zum anderen geführt werden. Deshalb stimmt die SP den Anträgen mehrheitlich zu.

Niklaus Scherr (AL): Es ist vielleicht eine Prise planerischer Leichtsinn, der uns veranlasst hat, die meisten der Anträge mitzuunterstützen. Die Prüfung der Seilbahnen gleicht dem Stadium eines Postulats. Daher ist der Eintrag in den Richtplan frivol, aber wir haben uns gedacht, dass wir uns diese kleine Frivolität leisten.

Roger Liebi (SVP): Seilbahnen können vielleicht zukünftig ein interessanter Aspekt sein bei der steigenden Mobilität. Man sollte aber vielleicht vorher prüfen, wo die entsprechenden Standorte wären und dann machen manche Routen nicht mehr soviel Sinn. Bei einem Seilbahnbau stehen die Masten und die Gondeln sicher schneller, als ein U-Bahn-Konzept umgesetzt ist. Man kann dies in einem langfristigen Gesamtkonzept prüfen, aber konkrete Einträge in den Richtplan erachten wir als schwierig.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 97, Beschluss-Nr. 1792/2016).

E i n g ä n g e

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

K e n n t n i s n a h m e n

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 1. April 2016, 20.30 Uhr.