

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 51. Ratssitzung vom 12. Juni 2019

Gemeinsame Behandlung der beiden Geschäfte GR Nr. 2018/403 und 2018/404.

1375. 2018/403

Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Pablo Büniger (FDP) und 11 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:

Verkehrsentlastung des Grossraums Bellevue durch den im kantonalen Richtplan eingetragenen Seebeckentunnel, Haltung des Stadtrats zum Richtplaneintrag und Möglichkeiten zur Prüfung dieses Projekts im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der Bellerivestrasse

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 276 vom 3. April 2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/403 und 2018/404.

Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung: Zuerst das Positive. Erstens: Die Antworten des Stadtrats sind angemessen und zeigen seinen Willen, sich an die übergeordnete Gesetzgebung zu halten. Auch der Regierungsrat scheint dahinter zu stehen. Er antwortete fast identisch auf eine ähnliche Anfrage. Zweitens: Der Stadtrat bestätigt die Annahme der bürgerlichen Parteien: Was auch immer er an der Bellerivestrasse plant, die Planungen dürfen die Leistungsfähigkeit nicht einschränken. Der Stadtrat schreibt, die Bellerivestrasse sei eine Durchgangsstrasse des Bundes, auf der der Verkehr kanalisiert werden soll. Auch im kantonalen Richtplan wird die Achse Bellerivestrasse-Utoquai als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet. Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und haben die Aufgabe, den Verkehr zu kanalisieren. Der Regierungsrat schreibt: «Die heutige Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse muss auch in Zukunft erhalten bleiben». Gemäss Stadtrat und Regierungsrat gibt es keine umliegenden Strassen, bei denen die Leistungsfähigkeit im Gegenzug erhöht werden könnte, so wie es die Kantonsverfassung vorschreibt. Es handelt sich um einen Verfassungsartikel, der nicht nur von der Gesamtbevölkerung, sondern ganz besonders auch vom betroffenen Stadtkreis angenommen wurde. Die Bevölkerung will den Verkehr und den Lärm nicht im Quartier, sondern auf den Hauptachsen haben. Zu diesem Zweck muss der Verkehr auf den Hauptachsen aber flüssig sein. Ich persönlich fahre nie auf den Hauptachsen, da sie immer verstopft sind. Ich fahre durch das Quartier. Damit bin ich vermutlich nicht alleine. Zum Velo: Das Velo hat in der Stadt noch Potenzial. Im überregionalen Verkehr – und dazu dient die Bellerivestrasse – spielt das Velo aber keine allzu grosse Rolle. Velofahrende haben zwar ein Recht auf möglichst sichere Routen, aber es stellt sich die Frage, ob sie ein Anrecht auf sechs parallel verlaufende velooptimierte Routen auf einem Gebiet von etwa 400 Meter Breite haben. Wir haben die Route am See. Auf dieser stellt das Restaurant Pumpstation ein Hindernis dar. Eine Komfortroute muss aber dort in jedem Fall gebaut werden, weil es sonst immer zu

Konflikten kommen wird. Dann haben wir die Route an der Seefeldstrasse. Das ist die kürzeste Verbindung. Man kommt dort verkehrsarm und schnell zum Bellevue. Diese Route ist hindernisfrei. Weiter gibt es die Mühlebachstrasse, die bereits heute velofreundlich ist. Gemäss den Initianten der Veloinitiative soll sie zum Velo-Highway werden. Vielleicht ist das an dieser Stelle gar nicht falsch. Die Zollikerstrasse wiederum wird vollständig auf Tempo 30 beruhigt und velofreundlich gestaltet und schliesslich gibt es die Dufourstrasse, die etwas weniger praktisch ist, weil man dort noch um die Parkplätze herumfahren muss. Doch auch auf dieser Strasse gelangt man sicher und schnell ans Bellevue. Dennoch soll zu diesen fünf Möglichkeiten noch die einzige verbleibende Hauptverkehrsachse, die Bellerivestrasse, dazukommen. Wie stark eine Veloverbindung dort genutzt würde, sehen wir heute schon auf dem Velostreifen entlang dem Utoquai, wo fast nie ein Velo zu sehen ist. Selbst die grössten Verkehrsideologen im Rat müssen anerkennen, dass der motorisierte Individualverkehr seine Daseinsberechtigung hat. Auch wenn man nur noch mit klimaneutralen, autonomen und halböffentlichen Fahrzeugen unterwegs sein wird, wird es individuelle Mobilität geben. Auch diese wird Platz brauchen. Jedes Strassenbauprojekt von heute bauen wir auch für die Zukunft. Erfreulich ist, dass der Stadtrat nun offenbar eine Tieferlegung der Bellerivestrasse ab der Stadtgrenze prüfen will. Wenn er das bis zur Rentenanstalt oder bis zum Mythenquai durchziehen kann, hätte er ein Jahrhundertwerk geschaffen. Somit kommen wir zur zweiten Interpellation. Bei dieser geht es um den Seebeckentunnel. Wir wollten wissen, wie der Stadtrat einem kantonalen Richtplaneintrag betreffend Seebeckentunnel Nachachtung verschaffen will. In seiner Antwort schreibt der Stadtrat, dass die Bellerivestrasse eine Barriere im Quartier bildet und die Lärmbelastung sehr hoch ist. Das stimmt zwar, gilt aber für das gesamte untere Seebecken. Deshalb hat die FDP 2012 im Rat eine Alternative vorgeschlagen: Eine einspurige unterirdische Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie einer Reduktion der oberirdischen Autospuren auch zwecks eines verbesserten Zugangs zum See. Die NZZ sprach damals von einer vergleichsweise realistischen und pragmatischen Lösung. Die NZZ führte auch eine Umfrage durch, bei der 85,1 % der teilnehmenden Leser eine Tunnellösung befürworteten. Selbst einflussreiche Kreise der SP hegten Sympathien dafür. Vom Stadtrat wurde auf den fehlenden Richtplaneintrag verwiesen. Dieser besteht aber inzwischen mit einem mittleren Planungshorizont von 10 bis 20 Jahren. Der Kanton bot der Stadt an, die vierspurige Autobahn im Herzen von Zürich zwischen Frascati und Rentenanstalt im Wesentlichen auf eigene Kosten signifikant zu beruhigen. Der Projektanstoss sollte aber von der Stadt kommen. Der Stadtrat sieht gemäss seiner Antwort keinen grossen Nutzen. Das kann ich nicht nachvollziehen. Es geht um das Herz von Zürich, das im Moment von einer vierspurigen Autobahn durchkreuzt wird. Ein Seebeckentunnel wäre ein grosser Beitrag zur Lärmsanierung und würde die Quartierbevölkerung entlasten. Der Verkehr um das Seebecken wird nicht abnehmen. Es handelt sich um Strassen von kantonalen und bundesweiter Bedeutung. Wir wollen diese städtebauliche Sünde beheben. Es wäre erfreulich, wenn der Rat sich in dieser Frage von ideologischen Glaubenssätzen lösen könnte und Hand für eine pragmatische Lösung bieten würde.

Weitere Wortmeldungen:

Susanne Brunner (SVP): Ich verstehe die Emotionen und den Unmut meiner Fraktionskollegen in dieser Diskussion. Der Kreuzzug gegen das Auto ist voll im Gang. Die Antwort zu der Interpellation Bellerivestrasse des Stadtrats zeigt, dass der Stadtrat sich bewusst ist, dass es keine umliegende Strasse gibt, die die Kapazitäten der Bellerivestrasse aufnehmen könnte. Das heisst, dass der vom Rat geforderte Spurabbau oder die wechselseitige Verkehrsführung oder eine Temporeduktion die Kantonsverfassung verletzen würde. Der Kreuzzug gegen das Auto zeigt sich auch bei den neusten Plänen für den Heimplatz: Dort sollen ganze sieben Abbiegemöglichkeiten aufgehoben werden. Damit wäre das gesamte Quartier vom Verkehr abgeschnitten. Solche Pläne sind inakzeptabel. Es wird schrittweise an einem autofreien Zürich gearbeitet. Der Stadtrat führt einen Kreuzzug gegen das Gewerbe und gegen jene, die Auto fahren wollen, einen Kreuzzug gegen Berufspendler, die das Auto benutzen. Doch diese Gruppen bringen viel Geld in die Stadtkasse. Es scheint, dass der Stadtrat diese Steuereinnahmen zwar gerne entgegennimmt und davon lebt, gleichzeitig lehnt er den Lebensstil dieser Leute ab. Das kann langfristig nicht aufgehen. Der Kreuzzug gegen die Autos muss enden.

Pablo Büniger (FDP): Es war ein eigenartiger Entscheid, dass die Planungen zur Sanierung der Bellerivestrasse vor rund einem Jahr einen Marschhalt machen mussten. Sie dauern bereits seit 2005 an. Als man 2012 die Idee des Tunnels einbrachte, wurde darauf verwiesen, dass die Planungen weit fortgeschritten seien und der Tunnel nicht mehr berücksichtigt werden könne. Es war die Rede davon, dass die Sanierung der Kanalisation keinen Aufschub mehr dulde. Das leuchtet mir ein. Wenn ein Rohr nicht mehr hält, entsteht im Quartier eine grosse Sauerei. Auch das Seewasser wird dadurch nachhaltig erheblich verschmutzt. Bei der Neubeurteilung geht es einzig darum, Spuren für den motorisierten Individualverkehr abzubauen. Der motorisierte Individualverkehr wird sich aber nicht in Luft auflösen. Offenbar wirft man zur Behinderung des Autoverkehrs jegliche Umweltschutzinteressen über Bord. Eine glaubwürdige Umweltschutzpolitik sieht anders aus. Die Auslegeordnung der neuen Verfassungsbestimmungen aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine Durchgangsstrasse des Bundes handelt, ist klar. Die Projekte müssen von den übergeordneten Instanzen bewilligt werden können. Ich bin gespannt, wie das beim Heimplatz herauskommen wird, wenn dieser, so sportlich, wie das Projekt aktuell aufgegleist ist, nicht akzeptiert wird. Bei der Bellerivestrasse müsste man das Pferd von hinten aufzäumen. Jedes Bündner Dorf hat es geschafft, bezüglich Lärmschutz und Verkehr visionärere Lösungen zu erarbeiten als der Stadtrat bei uns. Beim derzeitigen Entscheid des Stadtrats für einen Marschhalt handelt es sich aus meiner Sicht einzig darum, eine nicht eliminierbare Verkehrsmenge zum Verschwinden zu bringen, und dies einzig mit dem Ziel, ein paar treue linke Wähler an der Bellerivestrasse und im Quartierverein Riesbach unter grossen Umweltrisiken bauchzupinseln.

Sarah Breitenstein (SP): Ich sehe nicht ein, was mit der Interpellation zur Bellerivestrasse bezweckt werden soll. Dass die Planung gestoppt wurde, damit man genügend Zeit hat, um eine gute Lösung zu erarbeiten, ist aus meiner Sicht richtig. Die Bellerivestrasse ist nicht nur eine Hauptverkehrsachse. Sie befindet sich mitten in der Stadt und an einer beliebten Aufenthaltszone am See. Die Bellerivestrasse dient aber aktuell nur

den Bedürfnissen der Goldküstenbewohner, die mit ihrem Auto in die Stadt und durch die Stadt fahren wollen. Die Bedürfnisse des Quartiers, die Bedürfnisse der Spaziergängerinnen und Spaziergänger, der Velofahrenden und des öffentlichen Verkehrs sind nicht berücksichtigt. Das muss sich dringend ändern. Leider hat es der damalige Departementsvorsteher verpasst, bei der Planung der Strassensanierung die Chance zu packen, an dieser unsäglichen Situation etwas zu ändern. Stattdessen wollte er den Status quo beibehalten und schlug eine völlig unpraktikable Komfortroute für Velos entlang des Utoquais vor. Damit wurde an sämtlichen Bedürfnissen vorbeigeplant. 2017 wurden Vorstösse eingereicht, die die Überarbeitung der Planung fordern. Die Fristen für die Umsetzung der Vorstösse laufen noch bis im September respektive Dezember 2019. Ich bin gespannt auf die Resultate. Es ist an der Zeit, dass in der Strassenplanung nicht nur die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs, sondern auch jene der restlichen Verkehrsteilnehmer, der Velofahrenden und Fussgänger berücksichtigt werden. Auch der Regierungsrat hat in der Antwort zur schriftlichen Anfrage in Bezug zur Leistungsfähigkeit ausgeführt, der Strassenraum diene dabei sowohl dem motorisierten Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Genau das ist heute an der Bellerivestrasse nicht der Fall. Dass mit einem möglichen Spurabbau oder einer Temporeduktion die Leistungsfähigkeit der Strasse erheblich reduziert würde, ist aus meiner Sicht nicht unbedingt der Fall. Die zweispurige Seestrasse mündet in die Bellerivestrasse, und am Bellevue teilt sich der Verkehr wieder. Bei einer hohen Verkehrsbelastung führt dies logischerweise zu einem Stau. Weder die Seestrasse noch der Rest der Stadt können die Kapazität, die die Bellerivestrasse in die Stadt führt, aufnehmen. Ein Spurabbau führt damit nicht unbedingt zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit, sondern höchstens dazu, dass sich der Verkehr bereits auf der Höhe der Seestrasse staut. Die Kapazität, die nun mit vier Spuren gegeben ist, muss auch nicht den ganzen Tag über gewährleistet sein, sondern hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten. Mit dem Vorstoss der GLP, der überwiesen wurde – dem Abbau einer Fahrspur und der Bildung einer Wechselspur –, wäre allen Bedürfnissen Rechnung getragen. Auch andere Beispiele haben gezeigt, dass ein Spurabbau unter Beibehaltung der Kapazität möglich ist. Man sieht das zum Beispiel beim Projekt für eine zusätzliche Busspur an der Wehntalerstrasse. Auch dass ein Spurabbau durch den Kanton bewilligt werden muss, sehe ich nicht als grosse Hürde. Mit der neuen Mehrheit im Kanton ist es sehr wahrscheinlich, dass man eine solche Bewilligung erhält. Die bisherigen Kosten, die nun durch die Verzögerung des Projekts entstanden sind, stehen im Übrigen in keinem Verhältnis zu den Kosten, die ein Seebeckentunnel verursachen würde. Wir hoffen auf eine gute Lösung und sind gespannt, was der Stadtrat bringen wird. Wir nehmen auch in Kauf, dass eine gute und vorsichtige Planung mehr Kosten mit sich bringt.

Marco Denoth (SP): In Bündner Gemeinden mögen die sehr teuren Umfahrungen sicherlich praktisch sein, damit Skitouristen so schnell wie möglich am Ziel und danach wieder rasch zu Hause sind. In der Stadt Zürich geht es aber vor allem darum, dass Shoppingqueens in die Stadt gelangen, ihr SUV parkieren können und dann wieder damit nach Hause gelangen. Es hat nicht viel mit einer Umfahrung zu tun. Wenn man den Rosengartentunnel betrachtet, der ein innerstädtisches Projekt ist, ist es sehr fragwürdig, was bei der Verkehrsplanung auf kantonaler Ebene läuft. Der Rosengartentunnel ist

noch lange nicht gebaut. Es kommt noch eine entsprechende Volksabstimmung. Ich gehe davon aus, dass der Tunnel abgelehnt wird. Falls er kommen würde, wäre es aber gut, wenn man einen Knopf drücken könnte und stattdessen einen Seetunnel machen würde. Mir wurden Sympathien für einen Seetunnel nachgesprochen. Dies möchte ich präzisieren. Ich sagte damals in der Zeitung: Seetunnel Ja, aber nur unter der Bedingung, dass Zürich dann autofrei wäre.

Pascal Lamprecht (SP): *Es geht nicht um einen Kreuzzug gegen das Auto, sondern darum, dass wir am Bellevue einen Knoten für alle Verkehrsteilnehmenden haben. Man kann das auf fünf Arten lösen. Erstens: Man belässt es beim Status quo, nach dem Motto «Augen zu und durch». Zweitens: Man könnte den Verkehr auch auf andere Strassen umlagern, nach dem Motto «aus den Augen, aus dem Sinn». Die anderen drei Ansätze kann man durchaus verschiedenartig kombinieren. Man kann erstens Strassenanlagen oder -gestaltungen schaffen. Das wäre der Tunnel. Dieser bringt aber einige Probleme. Nebst den bautechnischen Aspekten bringt er keine Verringerung der Verkehrsmenge. Es gäbe auch keine klare Trennung, dass die Autos ausschliesslich durch den Tunnel fahren. Es würde auch oberirdisch weiterhin Autos haben. Dazu ist nicht klar, wo und vor allem wie die Portale ausgestaltet werden sollen. Eines steht aber fest: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist ziemlich schlecht. Bei der Leistungsfähigkeit kann man natürlich auch beim Betrieb oder beim Verkehrsregime ansetzen. Sarah Breitenstein (SP) erwähnte im Zusammenhang mit der Bellerivestrasse bereits einige Punkte. Ich bin gespannt, ob die wechselseitige Spurführung als Steuerungs- und Betriebsoptimierung den Knoten beim Bellevue lösen kann. Weiter gäbe es noch eine Nachfragesteuerung mit Anreizsystem, sodass jene, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, dann auch flüssiger durchfahren könnten. Die SP gewichtet ökologische und ökonomische Anliegen hoch und ist der Meinung, dass der Knoten Bellevue vor allem über Nachfrage-/Anreizsysteme und ein optimiertes Verkehrsregime gesteuert werden soll.*

Sven Sobernheim (GLP): *Es gibt zwei Dinge festzuhalten. Erstens: Offenbar scheinen nur Autofahrer Geld zu verdienen und Steuern zu zahlen. Ich frage mich dann aber, wie sich Velofahrer teure E-Bikes kaufen können. Zweitens: Man spricht immer vom Verfassungsartikel, der die Kapazität oder die Leistungsfähigkeit auf den Hauptachsen erhalten muss und dass der Abbau von Abbiegespuren dem widerspricht. Wenn man aber eine Abbiegespur aufhebt und zu einer gradeaus führenden Spur macht, hat man auf der Hauptachse mehr Kapazität als vorher. Ein Abbau einer Abbiegespur einer kantonalen Strasse in eine kommunale Strasse ist kein Kapazitätsabbau, kein Leistungsfähigkeitsabbau. Er ist einfach ein Abbau einer Spur in Richtung einer kommunalen Strasse. Ich bin froh, wenn die Gerichte sich auch einmal dazu äussern, inwiefern ein Verfassungsartikel im Kanton neuerdings direkt anwendbar ist. Ich hoffe, dass dies bald geklärt wird.*

Yasmine Bourgeois (FDP): *Der Vorschlag der GLP mit der flexiblen Spurführung ist aus meiner Sicht untauglich. Dadurch wird der Stau verlängert. Wir haben den ganzen Tag Stau auf der Bellerivestrasse. Die Goldküstenbewohner müssen auch irgendwo durchfahren. Sie wohnen nun einmal dort. Ich verstehe das Problem nicht. Es existieren fünf komfortable Velorouten. Man kann durch das Quartier fahren. Diese Routen sind*



6 / 6

weitaus weniger gefährlich, sie sind komfortabler, haben weniger Hindernisse, so auch die Route am See. Man muss dort halt um die Pumpstation herumkurven. Das sollte aber weniger schlimm sein, als um Autos herumzukurven. Die Bellerivestrasse kanalisiert. Sie entlastet das Quartier. Der Tunnel würde das Quartier noch mehr entlasten. Man hätte weniger Lärm und weniger Verkehr im Quartier. Bezüglich dem Kosten-Nutzen-Verhältnis stellt sich die Frage, ob einem ein ruhiges Quartier nichts wert ist.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

1376. 2018/404

Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP), Susanne Brunner (SVP) und 25 Mitunterzeichnenden vom 24.10.2018:

Überprüfung des Bauprojekts Bellerivestrasse, Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrasse bezüglich der zu prüfenden Varianten sowie Auswirkungen auf die weiteren Planungskosten

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 275 vom 3. April 2019).

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/403, Beschluss-Nr. 1375/2019.

Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat