

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. April 2019

**276.**

### **Interpellation von Yasmine Bourgeois und Pablo Büniger sowie 11 Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrsentslastung 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**

Am 24. Oktober 2018 reichten Gemeinderätin Yasmine Bourgeois und Gemeinderat Pablo Büniger (beide FDP) sowie 11 Mitunterzeichnende folgende Interpellation, GR Nr. 2018/403, ein:

Mit dem vom Stadtrat beschlossenen Marschhalt bei der Sanierung der Bellerivestrasse ergeben sich hinsichtlich Verkehrsorganisation rund um das stark verkehrsbelastete Seebecken auch neue Chancen zur nachhaltigen Reduktion des oberirdisch geführten, motorisierten Individualverkehrs über die Bellerivestrasse hinaus bis hin zur Rentenanstalt und damit zu einer eigentlichen «Stadtrepatur» an dieser prominenten Lage.

Der behördenverbindliche Auftrag hierfür ist mit dem kantonalen Richtplaneintrag «SeebeckentunnelZürich (1c) für eine tunnelgeführte, städtische Hochleistungsstrasse» ergangen: «Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opera Parkhaus».

Der Richtplaneintrag entspricht hinsichtlich Absicht und Geographie der FDP-Motion GR Nr. 2012/234 zur «einspurigen, unterirdischen Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie die Reduktion der oberirdischen Autospuren zwecks Verbesserung des Seezugangs», lässt hinsichtlich konkreter Umsetzung allerdings naturgemäss mehr Gestaltungsspielraum. Die NZZ schrieb im Jahr 2012 von einer im Vergleich mit früheren Vorschlägen «realistischeren» und «pragmatischeren» Lösung. 85,1 Prozent befürworteten in einer NZZ-Umfrage eine Tunnellösung. Und selbst einflussreiche Kreise der SP hegen Sympathien für (wenn auch etwas grössere) Tunnellösungen bei gleichzeitiger Reduktion des innerstädtischen Verkehrs.

Auch der Stadtrat äusserte 2012 Verständnis für das grundsätzliche Anliegen der erwähnten Motion, das untere Seebecken aufzuwerten und die Trennwirkung durch die Verkehrsachsen zwischen Innenstadt und Seebecken zu reduzieren, lehnte die Motion aber aus verschiedenen Gründen ab. Seither sind allerdings wesentliche Gegenargumente weggefallen:

Erstens besteht nun der damals vom Stadtrat vermisste, kantonale Richtplaneintrag. Der Realisierungshorizont dieses Richtplaneintrags ist «mittelfristig», das heisst zwischen 2025 und 2035.

Gemäss kantonalem Strassengesetz § 50 könnte der Kanton jederzeit Strassen des kantonalen Verkehrsplans in der Stadt Zürich erstellen, wenn er das Vorhaben aufgrund der zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Es sollte deshalb im Interesse der Stadt sein, eigene Planungen an die Hand zu nehmen und die Bellerivestrasse «weiterzudenken».

Zweitens hat die Bevölkerung in der Zwischenzeit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stauintiative zugestimmt. Die neue Verfassungsbestimmung, gemäss der eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist, ist für Bellerivestrasse, Utoquai, Quaibrücke und General-Guisan-Quai direkt anwendbar. Eine Verlagerung dieses Verkehrs auf das «umliegende» Strassennetz ist ohne erhebliche Mehrbelastung der städtischen Bevölkerung ohnehin undenkbar. Damit ist auch klar, dass die Hauptverkehrsstrassen rund um das Seebecken ohne Tunnellösung auch in Zukunft mindestens dieselbe Verkehrsmenge bewältigen müssen und die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Seebecken auf längere Sicht erhalten bleibt. Auf dem Zürcher Utoquai, der Quaibrücke und dem General-Guisan-Quai verkehren täglich rund zwei- bis dreimal so viele Fahrzeuge wie im Gotthard-Strassentunnel.

Drittens forderte die Motion zwecks Finanzierung die Aufnahme des Dialogs mit dem Kanton. Nachdem der Kantonsrat den entsprechenden Richtplaneintrag gutgeheissen hat, darf davon ausgegangen werden, dass auch die Bereitschaft zur kantonalen Mitfinanzierung eines solchen Projektes besteht.

Viertens argumentierte der Stadtrat im Jahr 2012: «In den nächsten Jahren nimmt die Stadt die Sanierung der Bellerivestrasse, des Bellevues, der Quaibrücke und des General Guisan-Quais sowie die Neugestaltung des Mythenquais und die Aufwertung der Hafenanlage Enge in Angriff. ( ... ). Aufgrund der Dringlichkeit der Sanierungs-

massnahmen und der komplexen Baukoordination unter diversen Werken sind die Projektierungen und Terminierungen schon weit fortgeschritten; die Projekte können deshalb nicht mehr um Jahre verschoben werden.» Mit den erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse hat der Stadtrat seine damalige Argumentation selber entkräftet.

Fazit: Die Ausgangslage für ein nachhaltige und breit abgestützte Lösung des Verkehrsproblems rund um das Seebecken scheint wesentlich günstiger als im Jahr 2012. Und auch der sich aus dem Richtplan ergebende Auftrag ist unzweideutig. Es wäre offensichtlich politisch getrieben und staatspolitisch unhaltbar, wenn der Stadtrat der Umsetzung eines lediglich im regionalen Richtplan erfassten Radweges höchste Priorität einräumen würde, gleicherorts aber einen im kantonalen Richtplan erfassten «Tunnel Hauptverkehrsstrasse» schlicht «vergessen» würde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beabsichtigt der Stadtrat, dem kantonalen Richtplaneintrag Strassenverkehr 1c in einer städtisch wünschbaren Weise Nachachtung zu verschaffen?
2. Hält es der Stadtrat angesichts des im Richtplan nunmehr verbindlich aufgeführten Projekts und der übrigen Änderungen in den Rahmenbedingungen nicht für angezeigt, ein entsprechendes Projekt angelehnt an Motion GR Nr. 2012/234 mit in die erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse einzubeziehen oder ein entsprechendes Vorhaben unabhängig davon erneut zu prüfen? Wenn nein, wann plant er, dies zu tun?
3. Da momentan eine allfällige Neugestaltung der gesamten Bellerivestrasse im Fokus steht, könnte alternativ oder ergänzend auch die Tieferlegung des gesamten MIV bspw. ab Stadtgrenze geprüft werden. Dies würde einen erheblichen Beitrag zur Lärmsanierung der Stadt leisten. Ist der Stadtrat gewillt, auch solche Varianten in seine Überlegungen zur Bellerivestrasse miteinzubeziehen?
4. Ist der Stadtrat im Verkehrsbereich noch bereit für visionäre Lösungen, die auch den übergeordneten Vorgaben entsprechen, oder zieht er es vor, grossstädtische Verkehrsprobleme rund um das Seebecken zu Lasten künftiger Generationen weiterhin nur zu verwalten?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1 («Wie beabsichtigt der Stadtrat, dem kantonalen Richtplaneintrag Strassenverkehr 1c in einer städtisch wünschbaren Weise Nachachtung zu verschaffen?»):**

Im Zeitraum zwischen 1986 und 2009 wurden bereits verschiedene Untersuchungen zu einem Seebeckentunnel durchgeführt. Insbesondere sei dabei auf die 2009 durchgeführte Machbarkeitsstudie «Unterirdische Verkehrsführung entlang Seebecken» vom 5. Oktober 2009 sowie die Ergänzungen und Anpassungen dazu vom 2. November 2009 verwiesen. Die Studien lassen auf ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Tunnels im Bereich des Seebeckens schliessen. Daher hat die Stadt bis anhin von weiterführenden Planungen einer solchen Massnahme abgesehen und Vorhaben mit höherer Priorität zeitlich vorangestellt.

**Zu Frage 2 («Hält es der Stadtrat angesichts des im Richtplan nunmehr verbindlich aufgeführten Projekts , und der übrigen Änderungen in den Rahmenbedingungen nicht für angezeigt, ein entsprechendes Projekt angelehnt an Motion GR Nr. 2012/234 mit in die erneuten Abklärungen zum Bauprojekt Bellerivestrasse einzubeziehen oder ein entsprechendes Vorhaben unabhängig davon erneut zu prüfen? Wenn nein, wann plant er, dies zu tun?»):**

Der im kantonalen Richtplan vom 18. September 2015 eingetragene Seebeckentunnel ist mit einem mittleren Planungshorizont, d. h. in einem Zeitraum von 10 bis 20 Jahren eingetragen. Erfahrungsgemäss benötigen solch komplexe Projekte mindestens diese Planungs- und Realisierungszeit. Der Bau eines Seebeckentunnels im Untergrund des Zürichsees setzt umfangreiche geologische, bautechnische und verkehrliche Abklärungen voraus. Die Sanierung der Bellerivestrasse muss innerhalb der nächsten fünf Jahre erfolgen. Vor diesem Hintergrund ist es nicht möglich, die anstehende Sanierung der Bellerivestrasse mit dem Vorhaben Seebeckentunnel zu verknüpfen. Die Sanierung der Bellerivestrasse muss unabhängig von einem allfälligen späteren Bau eines Seebeckentunnels erfolgen.

**Zu Frage 3 («Da momentan eine allfällige Neugestaltung der gesamten Bellerivestrasse im Fokus steht, könnte alternativ oder ergänzend auch die Tieferlegung des gesamten MIV bspw. ab Stadtgrenze geprüft werden. Dies würde einen erheblichen Beitrag zur Lärmsanierung der Stadt leisten. Ist der Stadtrat gewillt, auch solche Varianten in seine Überlegungen zur Bellerivestrasse miteinzubeziehen?»):**

Mit einem Variantenstudium sollen sämtliche Lösungsmöglichkeiten für das Projekt Belle-rivestrasse geprüft und bewertet werden, so auch die Tieferlegung der Bellerivestrasse.

**Zu Frage 4 («Ist der Stadtrat im Verkehrsbereich noch bereit für visionäre Lösungen, die auch den über-geordneten Vorgaben entsprechen, oder zieht er es vor, grossstädtische Verkehrsprobleme rund um das Seebecken zu Lasten künftiger Generationen weiterhin nur zu verwalten?»):**

Der Stadtrat ist bereit für visionäre Lösungen, die sich an den übergeordneten Vorgaben ori-entieren. Zukunftsfähige und nachhaltige Vorhaben sind zahlreichen Zielen verpflichtet und müssen sowohl finanziellen und gesellschaftlichen Ansprüchen als auch Umweltsanliegen ent-sprechen. Gerade vor dem Hintergrund des technischen Fortschritts und neuer technologi-scher Möglichkeiten sind aus Sicht des Stadtrats v. a. jene Lösungen visionär, die unter An-wendung innovativer Technologien, Steuerungs- und Betriebsoptimierungen, Anreiz- oder In-formationssystemen sparsam mit den natürlichen und finanziellen Ressourcen umgehen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**