

Zürich, den 21.05.2008

# DER STADTRAT VON ZÜRICH

## an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 05. Dezember 2007 reichten die Gemeinderätin Rebekka Wyler (SP) und Gemeinderat Rolf Kuhn (SP) folgende Motion GR Nr. 2007/634 ein:

Der Stadtrat wird eingeladen, eine Weisung vorzulegen, die die am 1. April 2005 vorgestellte Verkehrsplanung 2025 mit den Kernelementen „Stadttunnel“ und „Waidhaldentunnel“ durch ein alternatives Projekt ersetzt. Bedingung der Planung ist, dass die Luftreinhalteverordnung sowie die Lärmschutzverordnung zwingend eingehalten werden. Die Mobilitätsziele der erwähnten Planung sollen nicht mittels Bau von neuen Strassen, Strassentunneln usw., sondern durch den entsprechenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes sowie des Fuss- und Velowegnetzes erreicht werden.

Begründung:

Laut den Verfassern der erwähnten Verkehrsplanung - Zürcher Regierungsrat und Zürcher Stadtrat - würde die auf das Jahr 2025 vorgesehene Realisierung von Stadttunnel und Waidhaldentunnel zu einem erheblichen zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr mit entsprechendem Schadstoffausstoss auf dem städtischen Strassennetz führen. Jedoch weist der Stadtrat selber immer wieder darauf hin, dass bereits der heutige Autoverkehr die städtische Luftqualität übermässig beeinträchtigt, so zum Beispiel im Masterplan Umwelt der Stadt Zürich 2007: „Die Stadt Zürich ist das Hauptbelastungsgebiet in der Agglomeration mit Luftschadstoffen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte werden an einem von sieben Tagen von mindestens einem der Leitschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM10) oder Ozon (O<sub>3</sub>) überschritten.“

Die gesundheitlichen Folgen dieser Belastungen sind seit Jahren bekannt. Das Ziel einer alternativen Verkehrsplanung muss folglich darin bestehen, im Interesse der Stadtbevölkerung die Luftreinhalteverordnung sowie die Lärmschutzverordnung zwingend einzuhalten. In diesem Zusammenhang soll der motorisierte Individualverkehr nicht weiter gefördert, vielmehr soll er mittelfristig massgeblich reduziert werden. Um die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse dennoch erfüllen zu können, sind neue Bahn- und Buslinien sowie bessere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich.

Gemäss Art. 90 GeschO GR wird der Stadtrat mit einer Motion verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab, hat er dies innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion schriftlich zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Bei der Verkehrsplanung 2025 handelt es sich um ein mittel- bis langfristiges Planungsinstrument des Stadtrates. Dem Gemeinderat fehlt gemäss Art. 41 GO die Kompetenz, über solche Planungsinstrumente Beschluss zu fassen. Mit einem Motionsbegehren kann deshalb nicht verlangt werden, in einem stadträtlichen Planungspapier gewisse Kernelemente zu ersetzen. In der Begründung des Vorstosses wird daher auch zu Recht erwähnt, dass die erwähnte Verkehrsplanung vom Zürcher Regierungsrat und vom Zürcher Stadtrat verfasst worden ist. Der Vorstoss erweist sich somit nicht als motionsfähig.

Der Stadtrat lehnt die Motion jedoch auch inhaltlich aus folgenden Gründen ab:

Am 1. April 2005 hat der Stadtrat zusammen mit dem Regierungsrat von Zürich die Projektstudie «Neue Wege und Räume für Zürich Stadttunnel – Verkehr Zürich West» vorgestellt. Der Stadtrat hat dabei kommuniziert, dass die Stadt eine dynamische Phase baulicher Entwicklung durchläuft. Diese Entwicklung bringt mit dem Zuwachs an Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen auch eine Mobilitätszunahme im räumlich begrenzten Stadtgebiet sowie Bedürfnisse nach zusätzlichem Erholungsraum (Freizeit- und Erlebnisräume). Der Stadtrat hat sich bei der Ausarbeitung der Studie an Zielen orientiert, die aus der städtischen Mobilitätsstrategie abgeleitet sind. Nebst der Bereitstellung einer ausreichenden und qualitativ hochstehenden Erschliessung und Erreichbarkeit der Arbeitsplätze zur Stärkung des internationalen Wirtschaftsstandorts Zürich, der Aufwertung der Quartierzentren und der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität sind dies:

- Bei Inbetriebnahme des gewählten Konzepts sind sicht-, spür- und erlebbare Entlastungen ausgewählter Abschnitte des oberirdischen städtischen Strassennetzes sofort wirksam und langfristig gesichert.
- Das Konzept garantiert die Reparatur von Schäden früherer Entwicklungen (Westtangente, Sihlhochstrasse) und ermöglicht die Aufwertung städtischer Räume, insbesondere der Flussräume und der Innenstadt.
- Das gewählte Konzept hat keine negativen Auswirkungen auf den Modal Split und ist in der Lage, den zunehmenden Ziel- und Quellverkehr der wachsenden städtischen Entwicklungsgebiete und der zunehmenden Verdichtung aufzunehmen, ohne die MIV-Kapazitäten auszuweiten. Das Gesamtverkehrssystem bleibt im Gleichgewicht.

Der Stadtrat hat während der Bearbeitung betont, dass ein Stadttunnel stets als eine Einheit von Infrastruktur, flankierenden Massnahmen und einem Betriebskonzept zu sehen ist und nur in Ergänzung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturen für den Langsamverkehr verstanden werden kann. Flankierende Massnahmen sollen eine Ausweitung der Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und damit verbundene Umweltbelastungen verhindern. So gehen beispielsweise der Bau des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse und weitere Ausbauten gemäss S-Bahn Ergänzung und der Studie «VBZ-Netz 2025» in zeitlicher Hinsicht vor, ebenfalls weitere Ergänzungen beim Langsamverkehr (z. B. Passerellen über das SBB-Gleisfeld oder die Aufwertung von Stadträumen).

Die allfällige Realisierung des Stadttunnels zusammen mit dem zugrunde gelegten Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt gemäss Projektstudie auf dem gesamten Strassennetz im Kanton Zürich zu einer Zunahme der Verkehrsleistung von 5 bis 19 Prozent (je nach Neuverkehrsbetrachtung). Der motorisierte Individualverkehr auf dem oberirdischen städtischen Netz wird aber in jedem Fall um rund 10 Prozent abnehmen. Der ÖV-Anteil am Modal Split kann gar von 45 auf 50 Prozent gesteigert werden. Die Zunahme der Verkehrsleistung hat keine gravierende Zunahme der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) zur Folge, da die technischen Massnahmen bei den Fahrzeugen (Emissionsvorschriften) bis 2025 eine allgemeine Reduktion des Belastungsniveaus mit sich bringen werden. Anders präsentiert sich die Situation bei der PM10-Belastung und den CO<sub>2</sub>-Emissionen, wo die künftigen tech-

nischen Vorschriften für Fahrzeuge eine deutlich geringere Entlastung mit sich bringen werden. Die zusätzlichen Emissionen infolge des Stadttunnels fallen auf dem Stadtgebiet tatsächlich ins Gewicht. Diesen stehen aber eine Reduktion der Lärmbelastung, eine grossräumige Aufwertung der Flussräume und für den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr nutzbare Kapazitäten im oberirdischen Strassennetz gegenüber.

Machbarkeiten, Chancen und Risiken von Infrastrukturbauten und die sinnvolle Abfolge der einzelnen Projektbestandteile der Projektstudie müssen in einem nächsten Schritt sorgfältig abgewogen werden - immer mit dem Ziel, die Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung bestmöglich zu erfüllen. In diesem Rahmen sind diverse weitere Projekte zu sehen, die der Stadtrat laufend vorantreibt. Es sind dies z. B.:

- Umsetzung «Mobilitätsstrategie»
- Umsetzung «VBZ-Linie 2025»
- Umsetzung der Strategie «Stadträume 2010»
- «Teilrevision der Parkplatzverordnung (PPV)»
- Programme zur Sanierung von Strassen mit IGW-Überschreitungen.

Die Projektstudie, deren Durchführung und Umsetzung nicht in alleiniger Zuständigkeit des Stadtrats liegt, steht in einem Gesamtzusammenhang und bildet eine Grundlage für laufende politische Prozesse, wie der Richtplanung. Die Zielsetzungen der Studie sind breit abgestützt. Sollte sich zeigen, dass die der Studie zugrunde gelegten Annahmen nicht zutreffen oder die Entwicklungen anders verlaufen und die von der Stadt gestellten Ziele nicht erreicht werden können, so müsste zu diesem Zeitpunkt das Konzept Stadttunnel nochmals überprüft werden. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs geht jedoch zeitlich der Realisierung von Optionen aus der Studie voraus. Der Stadtrat setzt auch alles daran, in allen laufenden Strassenprojekten die Umweltbelastungen nach richtplanerischen und gesetzlichen Vorgaben möglichst gering zu halten und den öffentlichen Nahverkehr, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Der Stadtrat lehnt aus diesen Gründen die Motion ab.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates  
der Stadtpräsident

**Dr. Elmar Ledergerber**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**