

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 142. Ratssitzung vom 9. April 2021

3826. 2021/79

Postulat von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 03.03.2021:

Überarbeitung der Netzentwicklungsstrategie der VBZ mit besonderem Fokus auf die Verdichtungsgebiete gemäss kommunalem Richtplan

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3629/2021): Der kommunalen Richtplan SLÖBA ist nicht der falsche Ort, da wir nicht Quartierbusse wollen, sondern richtige Busse. Wir freuen uns, dass alles bereits erfüllt ist. Ausschlaggebend für uns ist, dass wir darüber stolperten, dass festgehalten wurde, dass nur in den Gebieten verdichtet wird, in denen eine beste Erschliessung sichergestellt ist. Das trifft unseres Erachtens nicht zu. Die Gebiete mit baulicher Verdichtung sollen bis zum Jahr 2040 Platz für ein Bevölkerungswachstum von ungefähr 90 000 Leuten bieten. Diese neuen Zürcherinnen, die in den neuen Gebieten leben werden, benötigen eine adäquate ÖV-Erschliessung. Auch der SVP, die den Ablehnungsantrag stellte, muss klar sein, dass es zum totalen Verkehrskollaps kommen würde, wenn diese Leute das Auto nehmen müssten. Eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für die räumliche Organisation von unserem Zusammenleben und von der Lebensqualität von allen, die sich in Zürich bewegen und aufhalten. Aus diesem Grund ist die Aufgabe der Netzentwicklungsstrategie damit definiert, auch wenn der ZVV die VBZ beauftragt, den Netzplan so weiterentwickeln, dass die notwendigen Kapazitäten für die zukünftigen Fahrgäste sichergestellt sind. Mit dem Postulat fordern wir, dass bei der Überarbeitung dieser Strategie der aufgezeigten Siedlungsentwicklung gemäss dem kommunalen Richtplan SLÖBA Rechnung getragen wird. Dabei sollen auch die kleineren Gebiete in peripheren Lagen nicht vergessen werden, nur weil dort im Vergleich zum Gesamtwachstum weniger Leute leben dürfen. Denn im Vergleich zur Quartierbevölkerung zeichnet sich auch dort ein starkes Wachstum ab. Wir können nicht zulassen, dass weiterhin Leute zum Autofahren forciert werden.

Stephan Iten (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 17. März 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Ich verstehe immer noch nicht, warum die Netzentwicklungsstrategie mit dem kommunalen Richtplan SLÖBA behandelt werden muss. Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ ist im Kapitel 7 des Richtplans Verkehr angesiedelt, also in der Weisung GR Nr. 2019/436. Der Richtplan SLÖBA verweist auf den Richtplan Verkehr. Er hält fest, dass dort verdichtet wird, wo eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht. Er hält nicht fest, dass ausgebaut werden muss, wo verdichtet wird. Mit dieser Forderung entsteht darum ein Durcheinander. Für uns ist es darum vollständig unerklärlich, warum das Postulat zusammen mit dem Richtplan SLÖBA

behandelt wird. Wir sagen nicht, dass der öffentliche Verkehr dort ausgebaut werden muss, wo verdichtet ist. Der Richtplan SLÖBA verweist aber genau darauf: Wo es eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gibt, soll verdichtet werden. Das ist richtig so. Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ steckt mitten in der Planung. Wenn der Terminplan eingehalten wird, arbeiten momentan vier Teams an der Strategie und am Synthesebericht. Jetzt soll mittendrin alles über den Haufen geworfen werden. An der «züri-linie 2030» wurde zwanzig Jahre lang gearbeitet. Jetzt wird an der Netzentwicklungsstrategie 2040 gearbeitet. In zwanzig Jahren wird wieder ein neuer Richtplan fällig sein. Dann wird eine neue Strategie angemessener sein als jetzt und man wird sich auf neue Verdichtungsgebiete konzentrieren können, wenn das überhaupt noch notwendig sein wird.

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): *Im kommunalen Richtplan Verkehr werden wir Quartierbuslinien regeln. Ein Beispiel ist die Buslinie 38 in Höngg, die den Friedhof und das Waidspital erschliesst, oder die Buslinie 35 in Altstetten, die ein Einkaufszentrum und den Friedhof mit dem Lindenplatz verbindet. Wenn Sie das als adäquate Erschliessung für ein Verdichtungsgebiet erachten, dann haben Sie recht: Dann hätten wir das im kommunalen Richtplan Verkehr regeln sollen. Wenn Sie jedoch eine Trolleybuslinie wie die Linie 72 oder eine Tramlinie wie die Linie 14 als adäquate Erschliessung für ein Verdichtungsgebiet erachten, dann unterstützen Sie das Postulat. Damit wird der Stadtrat darauf aufmerksam gemacht, dass er noch über Potential verfügt, die Verdichtungsgebiete an diesen beiden Extremfällen besser zu erschliessen. Wir sind der Meinung, dass die Verdichtungsgebiete für den ÖV-Anspruch, der vom Stadtrat im Richtplan SLÖBA definiert wurde, nicht ausreichend sind. Wir hätten auch in der Einleitung festhalten können, dass der kommunale Richtplan SLÖBA die Verdichtungsgebiete mit guter ÖV-Erschliessung festzulegen hat und wir darum Witikon und Leimbach streichen. Wir entschieden uns jedoch für den anderen Weg. Wir teilen dem Stadtrat mit, dass wir mit den Verdichtungsgebieten einverstanden sind. Er soll sie aber richtig und besser erschliessen. Am Ende entscheidet der Verkehrsrat, wie immer als Geheimgremium hinter verschlossener Türe, über die Massnahmen. Wir aber können kundtun, was wir als Vertreterinnen und Vertreter der Bewohnenden der Stadt als adäquate ÖV-Erschliessung erachten. Es ist nicht eine Quartierbuslinie.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Die Infrastruktur mit der Raumsicherung – zum Beispiel eine Tramlinie nach Witikon oder das Einzeichnen einer Buslinie – wird im Richtplan festgehalten. Abhängig vom Inhalt ist es der regionale oder der kommunale Richtplan Verkehr und nicht der kommunale Siedlungsrichtplan. Es ist die Infrastruktur, mit der die Raumsicherung festgelegt wird und wo festgehalten wird, dass die Möglichkeit für eine ÖV-Linie bestehen kann oder soll. Die Netzentwicklungsstrategie hält fest, welche Linien wo*



3 / 3

durchführen, wo eine Infrastruktur zuerst ausgebaut werden muss und wo die Infrastruktur später ausgebaut werden soll. Wie viel Geld für den Betrieb ausgegeben wird und welche der in der Netzentwicklungsstrategie vorgesehenen Linien tatsächlich realisiert werden, entscheidet schliesslich der Verkehrsrat auf Antrag der regionalen Verkehrskonferenz, deren Protokolle öffentlich sind. Wenn uns jetzt dieser Auftrag erstellt wird, nehmen wir ihn gerne entgegen. Denn selbstverständlich werden wir die Aufträge des Kantons und des regionalen Richtplans sowieso einhalten. Dafür bräuchte es kein Postulat, aber es lohnt sich nicht ein Postulat anzulehnen, das wir sowieso erfüllen.

Das Postulat wird mit 85 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat