

Zürich, 12. Dezember 2012

**DER STADTRAT VON ZÜRICH****an den Gemeinderat**

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Juni 2012 reichte die FDP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2012/234, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, die eine einspurige unterirdische Führung des reinen Transitverkehrs in beide Richtungen zwischen dem General-Guisan-Quai, Raum Rentenanstalt/Tödi-Strasse und dem Utoquai, Raum Kreuzstrasse vorsieht, wodurch das oberirdische Verkehrsaufkommen rund um das Seebecken etwa halbiert wird. Entsprechend soll gleichzeitig die Anzahl oberirdischer Autospuren am General-Guisan-Quai und am Utoquai halbiert werden, wodurch der Zugang zum See verbessert wird.

Zusätzlich ist eine Langvariante mit ausschliesslicher Ein-/Ausfahrt auf der Bellerivestrasse, Höhe Zürichhorn zu prüfen.

Zur Schaffung der finanziellen (Kostenbeteiligung) und rechtlichen (Richtplanänderung) Voraussetzungen ist ein Dialog mit dem Kanton aufzunehmen.

Begründung:

Die Zürcher Innenstadt wird durch eine eigentliche vierspurige Stadtautobahn vom Seebecken abgeschnitten. Entlang grosser Teile des Seebeckens herrschen zu fast jeder Tageszeit Stau und Verkehrschaos. Die potentiell schönsten Plätze Zürichs – das Bellevue und der Bürkliplatz –, aber auch wesentliche Teile der Seepromenade sind durch das Verkehrsaufkommen beeinträchtigt. ÖV, Autoverkehr, Fussgänger und Velofahrer stehen sich insbesondere am Bellevue auf den Füssen herum. Dabei ist die verkehrstechnische Bedeutung dieses Gebiets zentral: Während das Bellevue einer der drei leistungsbestimmenden Knoten im sternförmigen Zürcher Tramnetz ist, der durch hohe Eigenbehinderungen des ÖV geprägt ist, ist die Strassenverbindung rund um das Seebecken die einzige praktikable Strassenverbindung zwischen den beiden Seeufern im ganzen Kanton Zürich.

Seit 1986 bemühte sich die Politik von rechts bis links deshalb immer wieder um eine Verbesserung dieser Situation. Die Protagonisten forderten zumeist, den gesamten Autoverkehr unter den Boden zu verlegen, oder sie schlossen teure Seeunterquerungen in ihre Forderungen mit ein. Unzählige Studien haben inzwischen den Nachweis erbracht, dass solche absolute Lösungen weder finanzier- noch umsetzbar sind. Die Vorstösse scheiterten jeweils an den Kosten, städtebaulichen Problemen, verkehrs- und bautechnischen Problemen und/oder an geologischen, hydrologischen und ökologischen Problemen. Die jüngste Einzelinitiative von Bruno Kammerer aus dem Jahr 2008 hätte – zumindest bei einer Umsetzung gemäss stadträtlicher Weisung – zu Kosten von über 700 Mio. CHF und fünf mehreren hundert Meter langen Rampen mitten in der Innenstadt geführt.

Mit der vorliegenden Motion soll nun ein pragmatischer Ansatz gewählt werden. Neu soll zumindest jener Autoverkehr, der Ursprung oder Ziel nicht in der engeren Innenstadt hat, mit der günstigsten möglichen technischen Lösung von der Oberfläche verbannt werden. Genau die Hälfte des Verkehrs zwischen dem Seefeld, Höhe Kreuzstrasse, und der Rentenanstalt sind solcher reiner Transitverkehr. Diese Hälfte soll nun mittels einer Tieferlegung von Teilen des General-Guisan-Quais und des Utoquais von der Oberfläche verschwinden. Die andere Hälfte sucht ihr Ziel in der Innenstadt oder kommt von dort her und wird deshalb weiterhin oberirdisch geführt.

Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich würde der Verkehr am Utoquai um rund 50% abnehmen, am General-Guisan-Quai um rund 45%, auf der Quaibrücke immerhin um 30%. Im gleichen Zug soll deshalb künftig auf dem General-Guisan-Quai und dem Utoquai (mit Ausnahme von Abbiegespuren und Verkehrsknotenpunkten) nur noch eine Spur je Verkehrsrichtung zur Verfügung stehen, wodurch eine Kapazitätsausweitung verhindert wird. Der gewonnene Platz kann Fussgängern, Velofahrern, Boulevardcafés usw. zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristig ist so auch eine Verbreiterung der oftmals überfüllten Seeuferanlagen möglich. Die neu möglichen, verkürzten Grünzeiten für den MIV am Bellevue und am Bürkliplatz würden Kapazitätssteigerungen beim ÖV ermöglichen. Auch die geologischen und hydrologischen Herausforderungen sind zu meistern: Es ist nicht ersichtlich, weshalb an dieser Stelle ein weit voluminöseres und tiefer reichendes Parkhaus gebaut werden kann, nicht

aber eine zweispurige Strasse, die im Wesentlichen nur rund 2m unter den Seespiegel reicht. Zudem wurden in jüngerer Zeit auch für den ÖV problemlos mehrere limmatquerende Tunnels gebaut.

Die Tieferlegung der mittleren beiden Spuren am Utoquai und am General-Guisan-Quai soll aus Kostengründen wo möglich im Tagbau erfolgen. Diese Spuren sollen anschliessend überdeckt und als Fahrbahn für die zwei verbleibenden oberirdischen Spuren genutzt werden. Die Lüftungskanäle können seitlich unterhalb der wegfallenden Autospur angebracht werden. Lediglich zur Unterquerung der Limmat sowie teilweise im Raum Bellevue und Bürkliplatz muss im Tunnelbauverfahren gearbeitet werden. Das Strassenniveau kann die erforderliche Tiefe (Tunneldecke 16.5m unter Wasserspiegel) selbst bei streng normgerechter Bauweise innert 300m erreichen.

Verglichen mit dem Umsetzungskonzept des Stadtrates im Falle der Einzelinitiative Bruno Kammerer fällt insgesamt nur ein Bruchteil der Kosten an: Die Grosskreisel unter dem Bellevue und dem Bürkliplatz entfallen gänzlich. Statt fünf zwei- bis vierspurigen, teils sehr langen Rampen sind nur zwei zweispurige, eher kurze Rampen in der Strassenmitte erforderlich. Die Gesamtlänge des Bauwerks fällt um rund 50% kürzer aus. Auf der gesamten Länge sind zudem in den nächsten Jahren ohnehin umfassende Sanierungen und Neugestaltungen geplant (Bellerivestrasse, Utoquai, Bellevue, Bürkliplatz und General-Guisan-Quai). Eine Koordination des Baus mit diesen Arbeiten reduziert die effektiven Mehrkosten weiter erheblich. Verknüpfte Projekte entlang dieser Achse sind dazu während der Planungsphase wo möglich zu sistieren. Da überdies auch der Kanton von dieser optimierten Verkehrsbeziehung profitieren würde, ist eine Mitfinanzierung anzustreben.

Die zu prüfende Langvariante würde das ganze Seefeld näher an den See bringen, allerdings zu deutlich höheren Kosten (doppelte Länge des Bauwerks). Eine Kompromissvariante allerdings mit Zugang zwischen Kreuzstrasse und Zürichhorn dürfte zu einer vermehrten Verkehrsbelastung des Seefelds führen, weshalb sie ausgeschlossen wird.

Nach all den erfolglosen Vorstössen der Vergangenheit ist es an der Zeit, im Interesse der ganzen Stadt Zürich am Seebecken eine der Bedeutung dieses Gebietes angemessene Verkehrssituation zu schaffen. Mit der vorgeschlagenen Lösung würden alle Verkehrsteilnehmer und Stadtbewohner profitieren, in besonderem Masse der Langsamverkehr sowie der Öffentliche Verkehr. Mit Blick auf die auf der ganzen Länge ohnehin geplanten Sanierungsarbeiten kann abschliessend gesagt werden: Wir befinden uns heute mitten in einer Sternstunde für Zürich: So billig kommt unsere Stadt nie mehr zu einer Lösung dieses Jahrzehnte alten Problems.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Die Einfallsachsen entlang des Sees üben eine starke Trennwirkung zwischen See und Stadtkörper aus und belasten die Qualitäten des Uferraums stark. Die Idee, den Verkehr im unteren Seebecken ganz, teil- oder abschnittsweise unterirdisch zu führen, kommt daher immer wieder auf. Seit den achtziger Jahren wurden dem Gemeinde- und Stadtrat verschiedene Vorstösse unterbreitet und allesamt verworfen. Sie sind in der Antwort des Stadtrats zur Einzelinitiative von Bruno Kammerer (GR Nr. 2008/309) erwähnt. Alle sind an den vielfältig zu gewährleistenden Verkehrsbeziehungen, den städtebaulich problematischen Rampenbauwerken, dem in vielfacher Hinsicht komplexen und schwierigen Baugrund und an den im Vergleich zum Nutzen unverhältnismässig hohen Kosten gescheitert. Zuletzt wurde vom Gemeinderat im Jahr 2012 auch die Einzelinitiative von Bruno Kammerer «Strassenverkehr, unterirdische Führung am Seebecken» abgelehnt (GR Nr. 2008/309).

In der nun vorliegenden Motion wird eine gegenüber der Einzelinitiative Kammerer reduzierte Variante vorgeschlagen, bei der nur noch ein Teil des seequerenden Verkehrs, der sein Ziel oder seine Quelle nicht in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt hat, unterirdisch geführt werden könnte. Selbst in der Motion wird davon ausgegangen, dass mit der vorgeschlagenen Lösung weiterhin 70 Prozent des heutigen Verkehrs oberirdisch auf der Quaibrücke geführt werden müssten. Die Kosten einer solchen Lösung lägen aufgrund der Komplexität der Erstellung direkt am und im See je nach vorgeschlagener Variante kurz oder lang immer noch bei mehreren hundert Millionen Franken. Das Kosten-/Nutzenverhältnis wäre dementsprechend schlecht. Zudem sind die Kosten in keiner Finanzplanung vorgemerkt, weder bei der Stadt,

noch beim Kanton oder im Agglomerationsprogramm des Bundes. Für die detaillierten bautechnischen Rahmenbedingungen sei wiederum auf die Ausführungen des Stadtrats zur Einzelinitiative Kammerer (GR Nr. 2008/309) verwiesen. So wäre ein Tunnel mit Oberkante 10 m unter Seegrund zu führen und ein Tagbau aus ökologischen Gründen nach wie vor nicht möglich. Der Bau wäre komplex, da der Baugrund weich, heterogen, durchlässig und bereits in geringer Tiefe wasserführend ist. Die für den Tunnel zu erreichende Tiefe ist vom genauen Querungsort des Sees bzw. der Limmat abhängig, die Tiefenlage der Fahrbahn wäre aber immer noch in der Grössenordnung von 20 bis 30 m unter Niveau Bellevueplatz. Je nach See-/Limmattiefe würde die Oberkante somit tiefer als die in der Motion erwähnten 16,5 m zu liegen kommen. Eine Unterquerung im näheren Bereich des Bellevues bzw. Bürkliplatzes, wie in der Motion vorgeschlagen, ginge zwar mit einer leichten Verkürzung der Rampenbauwerke gegenüber der Variante Einzelinitiative Kammerer einher, jedoch kämen sie nach wie vor in verkehrlich und städtebaulich sensible Bereiche zu liegen. Die Baustellen wären mitten in verkehrlich höchstbelasteten Gebieten zu installieren und könnten nur mit starken Einschränkungen geplant und umgesetzt werden, denn sowohl der öffentliche wie auch der Individualverkehr dürfte während der Bauzeit nur minimal beeinträchtigt werden. Die Strassen rund ums Seebecken sind wichtige Erschliessungsachsen der Stadt; sie könnten bei zu starken Verkehrsbehinderungen ihre Funktionen nicht mehr gewährleisten. Auch die vielen Erholungssuchenden dürften in diesem sensiblen Raum während der Bauzeit nur minimal beeinträchtigt werden. Weiter ist der See- und Flussgrund ökologisch sehr empfindlich und wie erst gerade der Bau des Parkhauses Opera gezeigt hat, ist mit umfangreichen archäologischen Funden zu rechnen, welche die Bauzeit und damit die Behinderungen durch die Baustellen verlängern dürften. Auch wären die letzten rund 150 Meter der Rampen offen zu führen und könnten demgemäss auf dieser Länge nicht überdeckt werden. Die Aufwertung des Seebeckens würde dadurch zusätzlich beeinträchtigt.

Der Stadtrat ist sich der hohen Bedeutung des unteren Seebeckens und der heutigen Probleme bewusst. Die Stadt hat deshalb zusammen mit dem Kanton das «Leitbild Seebecken» erarbeitet. Es zeichnet die grossen Leitlinien des bedeutenden Freiraums, formuliert die Grundhaltung und spezifiziert Leitsätze für die Entwicklung. Es hält darüber hinaus in einem Zielbild fest, wie sich das Seebecken im Jahr 2030 präsentieren könnte. So soll das Seebecken allseits öffentlich zugänglich sein und als hochwertiger Frei- und Naherholungsraum zur Verfügung stehen. Dieses Zielbild wird nun schrittweise im Rahmen verschiedenster Projekte umgesetzt. Mit der Erstellung des Parkhauses Opéra und der am 23. September 2012 vom Volk gutgeheissenen Neugestaltung des Sechseläutenplatzes kann in einem ersten Schritt der bisher im Alltag kaum genutzte, aber für Zürich sehr bedeutsame Raum umgestaltet, aufgewertet und einer vielfältigen öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Zudem wird der Zugang zum Wasser durch attraktivere Fussgänger- und Veloquerungen ebenfalls verbessert. Auch der weitere Verlauf des Utoquais soll im Sinne des «Leitbild Seebecken» aufgewertet werden, indem zwischen der Rämistrasse und dem Limmatquai voraussichtlich in etwa fünf Jahren mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt und Bäume gepflanzt werden sollen.

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. In diesem Zuge werden weitere Aufwertungsmassnahmen gemäss «Leitbild Seebecken» umgesetzt. Insbesondere werden in allen Projekten die Fussgängerquerungen verbessert und Velomassnahmen ausgeführt. Aufgrund der Dringlichkeit der Sanierungsmassnahmen 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. Die Projektentwicklung einer unterirdischen Verkehrsführung in dieser Komplexität benötigt viel Zeit. Neben der bereits erwähnten komplexen bautechnischen Situation ist dies auch darauf zurückzuführen, dass das Erreichen einer politischen und finanziellen Tragbarkeit nicht absehbar ist. Eine

allfällige unterirdische Führung eines Teils des Verkehrs würde deshalb nicht mehr mit den bereits in Umsetzung befindlichen Strassenprojekten koordiniert werden.

Wie in der Motion richtigerweise festgehalten wird, sind für vertiefte Projektierungen von Verkehrsinfrastrukturausbauten unter anderem behördenverbindliche Einträge in den entsprechenden Verkehrsrichtplänen erforderlich. Die heutigen Strassen rund um das Seebecken sind kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen. Ein allfälliger Bau eines Entlastungstunnels müsste daher im kantonalen Richtplan enthalten sein. Zurzeit besteht kein Eintrag für eine Tunnellösung im Sinn der Motion.

Der Stadtrat hat Verständnis für das grundsätzliche Anliegen der Motion, das untere Seebecken aufzuwerten und die Trennwirkung durch die Verkehrsachsen zwischen Innenstadt und Seebecken zu reduzieren. Er erachtet jedoch die Wirkung der in der Motion geforderten kurzen oder langen unterirdischen Verkehrsführung als zu gering im Verhältnis zu den weiterhin hohen Kosten von mehreren hundert Millionen Franken. Zudem sind die Kosten, wie erwähnt, weder bei der Stadt oder dem Kanton noch im Agglomerationsprogramm des Bundes eingestellt und aufgrund des komplexen Baugrunds (Ökologie und Archäologie) auch nur mit grossen Ungenauigkeiten abschätzbar. Der Stadtrat beschreitet mit dem «Leitbild Seebecken» und dessen schrittweisen Umsetzung einen pragmatischen Weg zur Erhaltung, Entwicklung und Aufwertung der Qualitäten des Seebeckens. Ganz in diesem Sinn sind die genannten Einzelprojekte konzipiert, mit deren Umsetzung bereits begonnen wurde (z. B. der Sechseläutenplatz) oder die sich in Planung befinden (z. B. die neue Verkehrsführung und Aufwertung des Utoquais im Abschnitt Limmatquai bis Rämistrasse). Sie weisen bei vergleichsweise tiefen Kosten eine hohe städtebauliche Qualität auf und können schnell umgesetzt werden

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**