



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 185. Ratssitzung vom 4. September 2013

4217. 2012/234

Motion der FDP-Fraktion vom 06.06.2012:

Einspurige unterirdische Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai zur Halbierung des oberirdischen Verkehrsaufkommens sowie Reduktion der oberirdischen Autospuren zur Verbesserung des Seezugangs

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

Marc Bourgeois (FDP) begründet namens der FDP-Fraktion die Motion (vergleiche Protokoll-Nr. 2783/2012): Das Seebecken und der See sind die eigentlichen Wahrzeichen unserer Stadt. Der Leidensdruck am See ist wegen des hohen, «hausgemachten» Verkehrsaufkommens aber relativ hoch. Eine Lösung dieses städtebaulichen Problems muss verkehrsneutral sein. An der Oberfläche soll nur noch derjenige Verkehr bleiben, der in die Stadt muss, der Rest soll unterirdisch geführt werden. Dadurch können oberirdisch zwei Spuren abgebaut werden, was mehr Platz für den Langsamverkehr, für Boulevardcafés usw. bringt. Wo immer möglich, soll im Tagbau gearbeitet werden. Das Tunnelbauverfahren wäre nur vom Bellevue bis zum Bürkliplatz nötig. Der Stadtrat sagt, die Massnahme würde nichts bewirken. Mehr als fünf Millionen Fahrten um das Seebecken weniger ist aber sehr viel; das entspricht dem ganzen Verkehr auf der Gotthardachse. Die Aufenthaltsqualität rund um den See würde besser, und es gäbe mehr Platz. Jahr für Jahr könnten wir uns eine Autokolonne rund um die Erde sowie den dazugehörigen Lärm ersparen. Das Projekt wäre um einiges günstiger als die Einzelinitiative Bruno Kammerer. Selbst wenn man von einem Betrag von 500 Millionen Franken ausgeht, lägen die Kosten pro Auto, das innerhalb von dreissig Jahren durchfährt, bei 0,03 Rappen. Dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis ist sicher nicht schlecht. Der Baugrund mag in der Tat nicht einfach sein, aber es konnte dort immerhin ein zweistöckiges Parkhaus gebaut werden. Die Frage, wie tief unter die Limmat gegraben werden muss, wird derzeit noch unterschiedlich beantwortet. Die Stadt bringt vor, es würden Baustellen in einem städtebaulich sensiblen Gebiet entstehen – genau an dieser Stelle werden jetzt aber ohnehin Baustellen entstehen. Zudem sollte der Stadtrat einmal die Anträge zur Richtplanrevision prüfen, statt einfach zu sagen, die Richtplaneinträge seien nicht entsprechend. Natürlich sind auch die Kosten nicht eingestellt, aber im Strassenfonds hätte es genügend Geld, und für ein wichtiges Projekt könnte das Geld auf jeden Fall aufgetrieben werden. Das Leitbild Seebecken bringt der Stadt herzlich wenig.



Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Ruth Genner: In der letzten Diskussion zum Thema stadtverträglichere Verkehrsführung am Seebecken war die Mehrheit des Gemeinderats der Meinung, dass die Kosten und die städtebaulichen Nachteile in keinem Verhältnis zum Nutzen dieser Infrastrukturbaute stehen würden. Deshalb lehnt der Stadtrat jetzt auch die abgespeckte Version der Einzelinitiative Kammerer ab. Die Kosten für eine einspurige unterirdische Führung des Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai und Utoquai stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen, weil oberirdisch bis zu 70 % des Verkehrs verbleiben würden. Angesichts dieser Prognose ist die Wirkung eines Tunnels einfach zu gering. Zudem wüssten wir nicht, wie das Projekt zu finanzieren wäre. Die archäologischen und ökologischen Verhältnisse an besagtem Ort sind heikel. Für das grundsätzliche Anliegen haben wir sehr wohl Verständnis, deshalb wurden schon viele Überlegungen angestellt – vertretbar ist aber nur die aktuelle Situation. Mit dem Leitbild Seebecken wurde auf pragmatische Weise versucht, Verbesserungen zur Erhaltung, Entwicklung und Aufwertung des Seebeckens herbeizuführen. Hierzu wurden einige Projekte konzipiert, wie z. B. der Bau des Sechseläutenplatzes oder die Aufwertung des Utoquais im Abschnitt Limmatquai bis Rämistrasse. Mit vergleichsweise tiefen Kosten kann so eine recht hohe städtebauliche Qualität erreicht werden.

Weitere Wortmeldungen:

Guido Trevisan (GLP): An der Tatsache, dass der Zugang zum See durch die Strasse rund ums Seebecken abgetrennt ist, vermöchte auch die Überweisung dieser Motion nichts zu ändern. Eine Strasse würde auf jeden Fall bestehen bleiben, und es ist anzunehmen, dass es sich dabei nicht um eine Begegnungszone handeln würde. Abfahrtsrampen können sehr lang werden. Das Projekt wäre sehr teuer und würde den Verkehr nicht halbieren, sondern lediglich verschieben – Zürich braucht keine unterirdische Hardbrücke. Der Vorstoss ist für uns nicht nachhaltig und bringt keinen richtigen Mehrwert. Der Steuerfranken kann sinnvoller eingesetzt werden. Langfristig kann nur der massvolle Umgang und der intelligente und effiziente Einsatz sämtlicher Verkehrsmittel zu einer Entspannung auf der Verkehrsfläche im öffentlichen Raum führen. Die Städteinitiative ist ein notwendiges Puzzleteil hierzu. Die GLP lehnt die Motion ab.

Mauro Tuena (SVP): Dieses Projekt scheint mir ein guter Kompromiss zum teureren Projekt der Einzelinitiative Kammerer zu sein. Am Utoquai nimmt der Verkehr von Tag zu Tag zu, selbst das Verwaltungsgericht hält sehr schwierige Verkehrssituationen in Zukunft für möglich. Die SVP unterstützt den Vorstoss als Motion. Den Gegnern des MIV sage ich: Für eine funktionierende Volkswirtschaft ist der MIV immens wichtig. Wenn ihr wollt, dass er in der Stadt abnimmt, müsst ihr entsprechende Um- bzw. Unterfahrungen mittragen und einsehen, dass damit allen gedient wäre.

Dr. Martin Mächler (EVP) stellt folgenden Textänderungsantrag und beantragt Umwandlung in ein Postulat: «Der Stadtrat wird gebeten, ein Projekt zu prüfen, wie eine einspurige unterirdische Führung des reinen Transitverkehrs in beide Richtungen



zwischen dem General-Guisan-Quai, Raum Rentenanstalt/Tödi-Strasse, und dem Utoquai, Raum Kreuzstrasse, realisiert werden kann, wodurch das oberirdische Verkehrsaufkommen [...]» Vor ein paar Monaten haben wir ja auch ein Postulat zum Kongresshaus eingereicht mit der Bitte um Prüfung, ob das Kongresshaus bis zum See hin ausgebaut werden könnte. Auch dort müsste eine Rampe gebaut werden. Weil wir selber eben auch solche Ideen haben, möchten wir die Motion als Postulat überweisen. Der Stadtrat soll sich überlegen, wie die schönste Seite der Stadt vom Verkehr entlastet werden kann. Die Motion würden wir aber nicht unterstützen.

Markus Hungerbühler (CVP): Lieber eine halbe Lösung als gar keine. Die CVP hält solche Tunneln auf jeden Fall für prüfenswert. Ich stelle fest: Will der Stadtrat etwas nicht, argumentiert er sofort mit gewaltigen Kosten. Bei anderen Themen, die ebenfalls etwas kosten, wie z. B. mehr Velowege oder breitere Trottoirs, spielen die Kosten eine ungleich kleinere Rolle. Den MIV gibt es nun einmal, und er kostet auch etwas. Man muss versuchen, alle Verkehrsträger ins System einzubinden. Wir unterstützen die Motion klar, auch wenn wir befürchten müssen, dass sie keine Mehrheit finden wird.

Markus Knauss (Grüne): Ob ein allfälliger Richtplaneintrag jemals realisiert werden wird, ist fraglich; Geld vom Bund wird es für den Seetunnel jedenfalls nicht geben. In einer Medienmitteilung des Kantons wurde der Raum rund ums Bellevue zum UNESCO-Weltkulturerbe erhoben. Es heisst dort: «Insbesondere zwischen Bau-schanze, Bellevue und dem Seefeldquartier sind zahlreiche Pfahlbaudörfer belegt. Mehrere davon sind gleichzeitig und lassen so Rückschlüsse auf nachbarschaftliche Beziehungen bzw. die Siedlungsorganisation zu. In Wollishofen, vor dem Kongresshaus und auf einer Untiefe vor der Quaibrücke liegen grosse Fundstellen mit ausserordentlich reichem metallenen Fundmaterial aus der Spätbronzezeit.» Schon bei den archäologischen Grabungen am Sechseläutenplatz wurde mit Handspachteln Krümel um Krümel abgetragen – insofern wird niemand von uns die Fertigstellung eines noch so kurzen Tunnels erleben. Zu den Kosten: Es handelt sich um eine kantonale Aufgabe, aber in der Motion ist vorgesehen, dass die Stadt die Finanzierung übernimmt und den Kanton lediglich um Hilfe bittet. Die finanzpolitische Glaubwürdigkeit der FDP, die ja sonst immer überall sparen will, ist damit im Keller. Wir lehnen die Motion ab.

Marianne Aubert (SP): Auch wir finden, es hat zu viel Verkehr, keinen direkten Zugang zum See und zu wenig Platz für Fussgänger sowie für schnellen und langsamen Veloverkehr. Unsere Ansätze sind aber anders: Unsere Strategie wird nicht durch den Bau eines Tunnels erreicht, sondern durch Reduktion der Transittfahrten. Solche Strecken sollen zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Tram zurückgelegt werden. Mit einem Tunnel würden die Abgase gleich bleiben, und das wollen wir nicht. Wir lehnen den Vorstoss sowohl als Motion als auch als Postulat ab.

Roger Tognella (FDP): Mit diesem links-grünen Denken werden keine Verkehrsprobleme gelöst, sondern nur ein Klassenkampf geführt: Sie verteufeln den MIV und heben den Fussgänger auf das Podest. Was Ihnen fehlt, ist eine Vision, deshalb versuchen Sie, mit der Ideologie Angst zu machen. Die EVP bringt immerhin einen konstruktiven Vorschlag. Das Argument mit dem Baugrund zieht nicht, dieser befindet sich



nämlich nur deshalb an der jetzigen Stelle, weil Herr Bürkli seinerzeit Land aufgeschüttet hat. Bedenklich stimmt mich das Klagen über das fehlende Geld vonseiten Stadträtin Ruth Genner: Ich erinnere daran, dass für den Hafenkran genug Geld vorhanden sein wird, wie auch für die Einhausung Schwamendingen genug Geld vorhanden war. Der Stadtrat verfolgt keine Vision, um die Problematik, die eine urbane und mobile Gesellschaft heute mit sich bringt, zu lösen.

Alan David Sangines (SP): *Weitsichtig ist die Vision der FDP nicht, denn ein Verkehrsproblem wird nicht gelöst, indem der Verkehr einfach unter den Boden verlegt wird. Heute Abend habe ich kein einziges neues Argument gehört. Auch eine halbschlechte Lösung bleibt eine schlechte Lösung und kostet immer noch viele Millionen – mit diesem Geld könnte man auf jeden Fall Sinnvolleres machen, als Beton im Zürichsee zu versenken. Mit diesem Vorstoss will die FDP einfach quengeln, statt dass sie akzeptieren würde, dass er nicht mehrheitsfähig ist.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Wenn schon vom Quengeln die Rede ist, gebe ich den Ball gleich auf die andere Seite zurück: Allein aus ästhetischen Gründen soll am Sechseläutenplatz eine Spur abgebaut werden. Projekte aber, die tatsächlich etwas zur Lebensqualität beitragen würden, und zwar ohne ein Verkehrschaos zu verursachen, lehnt man prompt ab. Die andere Seite setzt sich nicht für die Lebensqualität ein, sondern nur für die Verkehrsbehinderung.*

Marc Bourgeois (FDP): *Markus Knauss (Grüne) und auch Marianne Aubert (SP) möchten am liebsten gar keine Autos mehr; Hass aufs Auto ist der wahre Grund für ihre Haltung. Dieser Hass wird sogar auf Kosten der Anwohner und der Wohnqualität ausgelebt. Das Argument mit den Pfahlbauern ist lächerlich. Auch das Finanzargument ist angesichts der Forderungen des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) am Stadelhofen für die Füchse. Gewisse Redner, u. a. Alan Sangines (SP), haben die Motion nicht gelesen: Es wird kein Beton in den Zürichsee geworfen, es geht – wenn schon – um einen Limmat-Tunnel und eine Tieferlegung des Utoquais und des General-Guisan-Quais. Das Projekt unterscheidet sich markant von demjenigen nach Bruno Kammerer. Ich bedaure sehr, dass die GLP einfach so mit den Grünen und der SP mitmacht, denn ihr geht es sehr wahrscheinlich nicht nur um den Autohass. Wenn sie findet, eine Halbierung des Verkehrs sei es ihr nicht wert, müsste sie konsequenterweise sämtliche Verkehrsbehinderungsmassnahmen finanziell hinterfragen; diese sind pro Fahrzeug oder verhinderten Kilometer nämlich viel teurer. Die Verkehrszahlen basieren auf Gesamtverkehrsmodellen des Kantons. Es ist ein ganz anderes Gefühl, ob man als Fussgänger eine vierspurige oder bloss eine zweispurige Strasse überqueren muss, um an den See zu gelangen. Es ist alles andere als visionär, den Verkehr zwar abbauen zu wollen, es aber nicht anzupacken, weil man denkt, der Regierungsrat sei sowieso dagegen.*

Guido Trevisan (GLP): *Es geht nicht um 5 Millionen weniger Fahrzeuge; es bleiben genau gleich viele Fahrzeuge, nur wird ein Teil einfach in den Untergrund verlegt. Für uns ist das keine nachhaltige Lösung.*



5 / 5

Marc Bourgeois (FDP) ist mit der Textänderung sowie mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird ~~gebeten ein Projekt zu prüfen, wie 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/Tödistrasse und dem Utoquai, Raum Kreuzstrasse ~~realisiert werden kann~~ versieht, 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.

Das Postulat GR Nr. 2013/302 (statt Motion GR Nr. 2012/234, Umwandlung) wird mit 49 gegen 68 Stimmen abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat