

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 111. Ratssitzung vom 21. Oktober 2020

3058. 2019/364

Motion der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

Realisierung des im kantonalen Richtplan eingetragenen Y-Verkehrsprojekts

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

***Roger Bartholdi (SVP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1608/2019): Auf diese Motion kam eine kurze Antwort vom Stadtrat und ich bin der Meinung, man hätte die Argumente etwas weiter ausführen können. Das Zürcher Y ist Schnee von gestern und man ist beim Stadttunnel angelangt, der vom Kanton favorisiert wird und im Richtplan steht. Auch wir fordern genau das in unserer Motion. Tatsächlich gingen wir einen Schritt weniger weit als der Kanton, der sagt «von der Brunau bis Dübendorf» und wir wären zufrieden, würde der Tunnel von der Brunau bis zum Milchbuck geführt. Entsprechend hat mich die Antwort des Stadtrats überrascht. Im letzten Abschnitt sagte er etwas allgemein, man müsse für den Verkehr effiziente Lösungen finden – das ist sicher gut und recht, aber inhaltlich hat er meiner Meinung nach nichts zum Projekt gesagt und lediglich auf den Kanton verwiesen. Wenn Sie heute mit dem Auto, Car oder Mietauto durch Luzern oder St. Gallen fahren, haben Sie die Möglichkeit, unterirdisch durch die Stadt zu fahren, ohne zu merken, dass Sie jetzt durch die Stadt fahren. In Bern und Basel geschieht dies eher oberirdisch, aber auch dort fahren Sie relativ zügig durch die Stadt. In Zürich hingegen besteht ein Flickenteppich mit Autobahnen, die in der Stadt einfach aufhören – sei es in Altstetten oder mit dem Milchbucktunnel. Daher ist es sinnvoll, eine Verbindung mittels Stadttunnel zu schaffen, um das fehlende Puzzlestück zu erstellen. Natürlich kann man auf den äusseren Ring verweisen, der kein äusserer Ring ist – man spricht immer von Nordring oder Westumfahrung, aber tatsächlich handelt es sich um eine Halbumfahrung um die Stadt Zürich. Es fehlt noch der Seetunnel und der Osten ist in diesem Kreis auch nicht abgedeckt. Der Stadttunnel wäre dabei noch städtisch, das andere ist aber überregional. Hier geht es aber nur darum, was in der Stadt sinnvoll ist. Es ist dabei klar, dass die Stadt einen Stadttunnel nicht selbst bauen kann – hier müssen Kanton und Bund durch den Stadtrat involviert werden. Es ist uns klar, dass man hier von zehn Jahren und mehr an Planungszeit spricht. Die aktuelle Lösung ist unbefriedigend, weil nicht fertig gebaut wurde. Deshalb bitten wir darum, dass Sie sich für die Motion einsetzen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

***STR Richard Wolff:** Die Stummel, die nach Zürich hineinführen – im Hardturm oder der Brunau – und unsere Stadt von allen Seiten mit Autobahnen durchdringen wollten, sind*

zwischenzeitlich sehr wohl verbunden worden. Wer von der Brunau in Richtung Bern/Basel möchte, nimmt die Westumfahrung und wer in Richtung Flughafen/St. Gallen weiter möchte, hängt die Nordumfahrung an. Es gibt keinen Grund, durch diese Stadt hindurch zu fahren. Dies war die Idee hinter dem Ring, der tatsächlich bloss ein Dreiviertelring ist. Dieser Dreiviertelring erspart uns genau dieses Y, welches ein uraltes Projekt aus den 60er-Jahren ist, das in der Stadt Zürich über Jahrzehnte hinweg immer auf vehementesten Widerstand stiess und darum – Gott sei Dank – niemals gebaut wurde. Gott sei Dank wurde bloss der Teil unter dem Hauptbahnhof hindurch gebaut. Diesen können wir jetzt nämlich als Velotunnel und Velostation nutzen – dies ist der Nutzen dieses Y-Projekts und mehr wollen wir davon auch überhaupt nicht wissen. Da können Sie eins und eins zusammenzählen: die Verkehrspolitik der Stadt Zürich möchte sicherlich nicht, dass man zusätzliche Autobahnen in das Herz der Stadt Zürich führt und irgendwo am Platzspitz oder beim Carparkplatz miteinander verknüpft. Das alte Y ist sowieso klinisch tot und der Stadttunnel mit einem halbbatzigen Anschluss an den Sihlquai ist ebenfalls unerwünscht. Ein solches Projekt durchzubringen ist chancenlos – selbst der Kanton setzte sich bereits dafür ein, es aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Es ist tatsächlich so, dass dieses Y noch im Nationalstrassennetz steht, aber ich gehe sehr davon aus, dass es kaum noch von jemandem wirklich gewollt ist und es bei der nächsten Überarbeitung des Nationalstrassennetz' herausgestrichen wird und wir den Velotunnel mit Velostation länger als die nächsten 15 Jahre behalten können. Diese Idee steht aktuell völlig quer in der Landschaft. Vielleicht kann man es in 20 Jahren nochmal probieren, aber aktuell hat das Y oder ein Y-light in Zürich keinen Platz.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Liebe SVP, ich bin entsetzt: Ihr stört die Totenruhe des Y. Dieses Y ist nicht einmal mehr klinisch tot an der Beatmungsmaschine. Es ist zwar im Netzbeschluss Autobahnen noch mit ein paar Worten erwähnt, aber das ist, wie wenn Sie einen Patienten beatmen möchten, den wir in der ersten Welle der Pandemie verloren hatten. Sie müssen endlich in dieser Stadt ankommen und verstehen, dass wir kein solches Loch bohren. Man könnte meinen, Sie hätten die Rosengartenabstimmung verpasst, in der die Bevölkerung sagte: Wir wollen keine Projekte, die selbst in den 60er-Jahren illusorisch waren. Ich verstehe, dass wir mit Ihnen über Parkplätze streiten, dass Sie gegen das Velo sind und Ihre Verkehrspolitik aus den 60er-Jahren zementieren möchten. Aber dass Sie sogar noch einen Schritt weiter gehen möchten und die Dinge, die man damals schon als Utopien betrachtete, realisieren wollen, macht mich sprachlos.*

Markus Knauss (Grüne): *Die SVP hat mal wieder einmal ein Verkehrsprojekt aus der Mottenkiste präsentiert. Sven Sobernheim (GLP) ist sprachlos, ich bin es nicht ganz. Aber man muss akzeptieren, dass selbst die bürgerliche Kantonsregierung gegen dieses Projekt ist. In einer Art Staatsvertrag mit dem Stadtrat hat man sich darüber geeinigt, das zentrale Stück dieses Projekts unter dem Hauptbahnhof für 15 Jahre als eine Art Velotunnel zu nutzen und in 15 Jahren sieht die Welt ganz anders aus. Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das zu den ausbaufreudigsten Nationalstrassengremien gehört, die man sich vorstellen kann, will diesen Stadttunnel nicht. Und jetzt kommen Sie mit diesem Projekt in dieses Parlament, in dem Sie Mittwoch für Mittwoch zu hören kriegen,*

dass wir Ihre Ideen nicht mit Geld unterstützen möchten. Mir bleibt nur noch ein Kopfschütteln über diesen galoppierenden Realitätsverlust. Selbstverständlich werden wir den Vorstoss ablehnen.

Olivia Romanelli (AL): *Wir kommen nun zu einer Reihe von Verkehrsvorstössen der SVP-Fraktion, die wir natürlich auch im Hinblick auf die Velorouteninitiative gewissenhaft geprüft haben. Wir sind zum Schluss gekommen, dass alle Forderungen im Widerspruch zu einer vernünftigen Stadtentwicklung stehen und im Hinblick auf die zu verfolgenden Klimaziele die falschen Zeichen setzen. Wir werden darum Top 32 bis 36 ablehnen.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Die FDP lehnt diesen Vorstoss ab. Eine Verbindung gemäss dem ursprünglichen Plan des Zürcher Y halten wir für nicht mehr realistisch und nicht zielführend. Diese Idee stammt aus der Blütezeit der Schweizer Autobahnplanung, wonach man die Autobahnen im Süden unterirdisch verbinden wollte. Ist man aus heutiger Perspektive ehrlich, dann löst dies kein real existierendes Verkehrsproblem auf möglichst effiziente Art und Weise. Darum ist es auch nicht für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik, in der Stadt Zürich geeignet. Wir wünschen uns durchaus, dass der Stadtrat grössere Infrastrukturprojekte im Mobilitätsbereich unterstützt. Dies ist darum keine generelle Absage an solche Projekte. So sollte man zum Beispiel die Transformation hin zur Elektromobilität anders angehen als wir es im Moment tun. Weiter sind wir der Meinung, dass der kürzere Stadttunnel nicht in der Schublade verschwinden sollte. Und schlussendlich wünschen wir uns generell, dass wir Mobilitätsplanung nicht nur im Kleinen betreiben, sondern uns überlegen, welche Netze und Mobilitätsformen die Menschen auch in Zukunft voranbringen. Das Zürcher Y gehört da nicht dazu.*

Johann Widmer (SVP): *Die SVP ist die fortschrittlichste Partei in dieser Stadt und in diesem Land. Ein Autobahnring um die Stadt herum ist jetzt zu planen – oder wie wollen Sie die anrollende Welle von Elektroautos und -fahrzeugen in 15 Jahren bewältigen? Das Velo ist dann längstens tot, es wird keine Velos mehr in dieser Stadt geben. Ein Autobahnring um die Stadt ist zukunftsweisend und jetzt zu planen, wissen wir doch, wie lange es geht, bis in unserem Staat irgend sowas geplant ist. Solange es der Staat plant, geht es sowieso 50 Jahre. Da in dieser Stadt ausschliesslich autofeindliche Utopien geplant werden, ist der Blick in die Zukunft verklebt und behindert. In diesem Sinne ist dies kein so dummer Vorstoss von der SVP, sondern absolut zukunftsweisend.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Ich habe gehört, dieser Vorstoss sei eine Störung der Totenruhe. Natürlich kann man das so sehen, aber es gibt viele Projekte, von denen man nur meint, sie seien tot, aber sie sind es gar nicht. Gleist man das Y intelligenter auf, als man es in den 60er-Jahren machen wollte, kann es durchaus eine Lösung sein. Sie behaupten, es sei unökologisch und man könne via West- und Nordring um die Stadt herumfahren. Aber die Fahrt durch einen Stadttunnel ist wesentlich kürzer, braucht weniger Benzin und ist wesentlich umweltfreundlicher. Aber das blenden Sie natürlich aus. Früher erklärte man schon das Projekt für eine U-Bahn für tot, weil die SP dagegen war. Heute bereut man dies wahrscheinlich, da diese den oberirdischen Tramverkehr entlasten könnte. Es ist ein Unding, wenn die A1 einfach irgendwo in Zürich West und der Milchbuck am Letten endet. Dies sind zwei Infarktpunkte für den Verkehr. Könnte man*

diese Enden weiterführen, wäre dies im Dienst der Sache. Aber ich verstehe, dass man dagegen ist, hat man doch nun diesen Velotunnel unter dem Hauptbahnhof, den man retten will. Wahrscheinlich stehen diese Velos und der Velotunnel einer vernünftigen Lösung im Wege. So geht es nicht.

Ernst Danner (EVP): *Diese Debatte ist fast schon humoristisch. Sven Sobernheim (GLP) verwendete den Begriff der Totenruhe im Zusammenhang mit einer Autobahn. Von einem Grünliberalen erstaunt mich dies, denn so viel Respekt hätte ich nicht vor einer Strasse, dass man deren Totenruhe wahren sollte. Dieser Vorstoss erinnert mich an die aktuelle Situation der Neuen Zürcher Zeitung, die nicht mehr so viele Ressourcen hat, um über aktuelle, lokale Themen zu berichten und darum viele historische Rückblenden macht. Das hier ist ebenfalls eine historische Rückblende, die nirgendwohin führt. Weder ein Autobahnring im Sinne von Johann Widmer (SVP) noch eine Weiterführung der Strasse durch die ganze Stadt hindurch bringt unserer Stadt einen Mehrwert. Wer dies nicht glaubt, dem empfehle ich einen Aufenthalt in Nordamerika oder in Genf: Das sind Städte, die auf das Auto gesetzt haben. Um Toronto herum gibt es eine 16-spurige Autobahn, auf der zu fahren berauschend wäre – wäre sie nicht verstopft, weil es zu viele Autos gibt. Es ist beinahe wie ein physikalisches Gesetz: Jede neue Strasse zieht mehr Verkehr an. Würde man dieses Projekt durchziehen, kämen mehr Autos in die Stadt, die Folgeprobleme verursachen. Das Projekt ist völlig sinnlos und aus diesem Grund lehnt die EVP diesen Vorstoss ebenfalls ab und setzt weiterhin auf den bewährten Mix aus Individual- und öffentlichem Verkehr – dies im Hinblick auf die noch folgenden Vorstösse von heute Abend.*

Roger Bartholdi (SVP): *Der GLP-Vertreter warf uns vor, wir seien grundsätzlich gegen das Velo. Das sind wir nicht, wir sind für eine generelle Förderung der Mobilität – egal, wie viele Räder diese hat. So steht es auch in unserem Parteiprogramm. Die Gegnerschaft des Y sind in der Vergangenheit stecken geblieben. Der Stadttunnel ist aktuell. Ich war vor nicht so vielen Jahren selbst im Kantonsrat und auch dort ist der Seetunnel und entsprechend der Stadttunnel im Richtplan enthalten. Klar: Die Mehrheitsverhältnisse waren damals etwas anders als heute, aber nichtsdestotrotz war dies vor wenigen Jahren topaktuell. Wer Projekte in 20 Jahren umgesetzt haben will, muss heute damit beginnen. Der Nordring ist heute schon überlastet und natürlich könnte man ihn heute ausbauen und so weiter. Man muss nicht auf Amerika zeigen, sondern nur 100 Kilometer weit gehen nach Basel, Bern, St. Gallen oder Luzern. Das sind Städte, die man gut mit Zürich vergleichen kann – bei Winterthur geht die Autobahn wirklich um die Stadt herum. Aber bei den anderen Beispielen geht der Tunnel durch die Stadt hindurch. Davon profitiert auch der innerstädtische Verkehr. Könnte man von der Brunau hineingehen, wäre man innert weniger Minuten in Oerlikon. Heute steht man so lange im Stau, dass ich gar nicht fragen muss, wie lange es geht. Natürlich gibt es die Westumfahrung über den Nordring, aber stellen Sie sich vor, Sie führen von Wollishofen über den Uetlibergtunnel via den Nordring nach Oerlikon. Ich bitte Sie: Machen Sie das mal und schauen Sie, wie gross ihr CO₂-Ausstoss ist. Wer CO₂ reduzieren will, muss den direkten Weg wählen und mit solchen Umfahrungsstrassen aufhören, die den Weg verlängern. Ich spreche hier vom innerstädtischen Verkehr. Für diesen müssen wir uns als Stadtbevölkerung auch*



5 / 5

einsetzen. Wir wollen auch nicht einfach mehr Strassen, sondern wären zum historischen Kompromiss bereit, die oberirdischen Strassen abzureissen, die man unterirdisch baut. Es braucht diese Verbindung je länger je mehr. In zwanzig Jahren fahren vielleicht nur noch umweltfreundliche Autos.

Die Motion wird mit 15 gegen 96 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat