

POSTULAT von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Hans-Peter Portmann (FDP, Thalwil) und Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)

betreffend Tunnelstrategie

Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit den Städten Zürich und Winterthur und dem Bund darzulegen, mit welcher Strategie er angesichts der immer enger werden Platzverhältnisse die steigenden Mobilitätsbedürfnisse befriedigen will, so dass oberirdisches Aufwertungspotential entsteht. Neben Einzelüberlegungen und Netzbetrachtungen für Tram/Schiene und Auto sind auch wirtschaftliche Überlegungen anzustrengen.

Carmen Walker Späh
Hans-Peter Portmann
Gabriela Winkler

206/2011

Begründung:

Das Wachstum in den letzten 20 Jahren im Kanton Zürich war enorm: 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner (das entspricht zwei Mal der Stadt Winterthur) sowie die dazugehörige Infrastruktur. Und bis 2030 rechnet der Kanton Zürich mit mehr als 1,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern. Und die werden in Zukunft mindestens so mobil wie heute sein (Kanton Zürich Richtplan; Öffentliche Auflage vom 21. Januar 2011 bis 15. April 2011). Dies führt unweigerlich zu mehr Konfliktsituationen bei Tram/Schiene (Kampf um den Platz) und Auto (Stausituation).

In grossen europäischen Städten ist es üblich, mehrere Ebenen über oder unter dem Erdboden als Verkehrsfläche zu nutzen. Klassisches Beispiel sind die Untergrundbahn, aber auch Stadttunnels (z.B. Rosentunnel in St. Gallen). Verschiedenen Ansätze (z.B. die vom Bund, dem Kanton und der Stadt erarbeitete Studie «Verkehr Zürich West/Stadttunnel 2005», aber auch die Tramvision 2025 der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ sowie neu die Vision 2045 von Prof. Weidmann) zeigen auf, in welche Richtung die Entwicklung gehen könnte. Bisher fehlt aber eine verbindliche übergreifende Gesamtstrategie, welche den Untergrund systematisch miteinbezieht und alle Mobilitätsformen betrachtet. Auch angesichts der begrenzten finanziellen Mittel und der Ausbauwünsche, welche immer mehr einem politischen Wunschkonzert im Streit um die Mittel des Finanzausgleichs und der Agglomerationsprogramme gleichen, ist es an der Zeit, Antworten zu geben, welcher Verkehr unter und welcher über den Boden (inkl. Überdachungen wie bei der Einhausung Schwamendingen) gehört und welche Variante mehr Aufwertungspotential bietet.

Die zukünftige Verkehrspolitik muss vom Mut getragen sein, die heute anstehenden Probleme mit nachhaltigen Projekten zu lösen. Solche Lösungen müssen den Verkehr dort führen, wo es stadtverträglich ist. Gleichzeitig müssen sie den knappen und stark genutzten oberirdischen Lebens- und Wirtschaftsraum schützen und wo immer möglich aufwerten. Sie müssen aber auch im Bau und im Betrieb wirtschaftlich tragbar sein. Ohne Innovation und die Bereitschaft, alte Projekte kreativ weiterzuentwickeln, geht das nicht. Nicht zuletzt entspricht dies auch der aktuellen Forderung nach einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr.