



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

ACS-Positionspapier

Motorisierter Individualverkehr in Zürich

1



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Inhaltsverzeichnis

Stadt Zürich.....	3
1. Stadtverkehr 2025	3
1.1 Verkehrskonzept Innenstadt	3
1.2 Ausweitung Tempo-30-Zonen	4
1.2.1 Tempo 30 auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen	4
1.2.2 Tempo-30-Versuche während der Nacht	6
1.3 Parkplatzpolitik.....	6
1.3.1 Historischer Kompromiss	6
1.3.2 Aufhebung von 36 Parkplätzen an der Talstrasse.....	7
1.3.3 Motion Sarbach/Knauss (Abbau von 20'000 Parkplätzen)	8
1.3.4 Erhöhung Parkgebühren Stadt Zürich.....	9
2. Baustellenplanung und Baustellenbewirtschaftung	10
3. Spurabbau und Umgehung des kantonalen Rechts beim Umbau Central.....	11
Weitere Strassenbauprojekte von überregionaler Bedeutung	12
4. Rosengarten – vorläufig ohne Fussgängerstreifen.....	12
5. Rosengartenstrasse mit Autotunnel und Tram entlasten.....	13
6. Milchbucktunnel	14
7. Seetunnel/Einspurige Untertunnelung Bellevue	15
Finanzierung und Investition	17
8. Investitionspolitik und Prioritätenliste der Strassenprojekte im Ballungszentrum Zürich (Kanton)	17
9. Roadpricing (Kostenpflicht für das Befahren von Innenstädten).....	19
10. Fahrtenmodell.....	20
Bund: Nationalstrassen.....	22
11. Oberlandautobahn	22
12. Gubristtunnel – Ausbau Nordumfahrung Zürich	23
13. Ausbau Verkehrssystem nach wirtschaftlich transparenten Grundsätzen. Integrale, vorausschauende Verkehrsplanung	24



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Stadt Zürich

1. Stadtverkehr 2025

Das Dachprogramm der Stadt Zürich für alle verkehrsbezogenen Massnahmen zur Förderung einer sogenannt „stadtverträglichen“ Mobilität. Es wurde durch die im Herbst 2011 angenommene Städteinitiative angestossen, welche in der Gemeindeordnung verankert hat, dass der Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr innert zehn Jahren um zehn Prozentpunkte ausgebaut wird (entspricht bei konstantem Verkehrsaufkommen rund einem Drittel weniger Autoverkehr) und Hochleistungs-/Hauptverkehrsstrassen kaum mehr neu- oder ausgebaut werden können. Im Vordergrund steht damit die Einschränkung des MIV.

Die folgenden städtischen Themen sind Bestandteile von Stadtverkehr 2025.

3

1.1 Verkehrskonzept Innenstadt

Der Stadtrat hat im Januar 2011 ein neues Verkehrskonzept für die Zürcher Innenstadt beschlossen. Er will damit innerhalb der nächsten 15 Jahre mit verschiedenen Massnahmen eine "Aufwertung der Strassenräume" realisieren. Es handelt sich dabei um einen strategischen Grundsatzentscheid des Stadtrates. Er ist als richtungsweisender Auftrag an die einzelnen Departemente zu verstehen. Die im Konzept erwähnten Massnahmen sollen in weiteren Planungsschritten umgesetzt werden. Es geht darum, die Fussgängerzonen zu erweitern sowie, ausser auf den Hauptachsen, flächendeckend Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einzuführen. Ausserdem hat der Stadtrat im Juni 2013 im Rahmen der Strassenlärmsanierung entschieden, auf vier überkommunalen Strassenabschnitten die Wirkung von „Tempo 30 nachts“ mit einem Pilotversuch zu prüfen.

Im Einzelnen geht es um folgende Punkte:

- a) Erweiterung der Fussgängerzonen

Wenn unter Beachtung des "Historischen Kompromisses" Ersatz für die aufzuhebenden Strassenrandparkplätze gefunden wird, sollen folgende Gebiete in Fussgängerzonen umgewandelt werden:



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

- Gebiet westlich der mittleren Bahnhofstrasse im Bereich Uraniastrasse / Nüscherstrasse / St. Peterstrasse sowie Bahnhofstrasse (Trülleplatz)
- Gebiet östlich des Paradeplatzes (Waaggasse – Münsterhof)
- Zähringerplatz

Der ACS befürwortet die schrittweise Ausdehnung der Fussgängerzonen nur dann, wenn die Rahmenbedingungen stimmen (d.h. Parkplätze in Gehwegdistanz, Möglichkeit für Boulevardcafés, Sicherheit und die Zugänglichkeit für Ver- und Entsorgung).

Bei den neuen Fussgängerzonen sind verkehrlenkende Massnahmen und Fahrverbote geplant:

- b) Die Sihlstrasse soll zwischen Sihlporte und Bahnhofstrasse gesperrt werden. Die Uraniastrasse soll neu im Gegenverkehr befahren werden. Einer Erweiterung der Fussgängerzone und der geplanten Vision mit dem verkehrsfreien Trülleplatz stimmt der ACS zu, sofern sie nicht zu Lasten des Individualverkehrs gehen. Bei der neuen Verkehrsführung müsste auch in die Zukunft der motorisierte Individualverkehr reibungslos fliessen. Die Zugänglichkeit zur City soll durch Sperrung und den Spurabbau nicht erschwert werden.
- c) Einführung von Tempo-30-Zonen

Zusätzliche Tempo-30-Zonen sollen im Bereich Talacker, obere Bahnhofstrasse, in der Enge zwischen Bleicherweg und General-Guisan-Quai, im inneren Seefeld, beim Hirschengraben, sowie an der Lagerstrasse entstehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass auf den meisten der betroffenen Strassen im Citybereich bereits heute ein faktisches Tempolimit von max. 30 km/h besteht.

1.2 Ausweitung Tempo-30-Zonen

1.2.1 Tempo 30 auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen

Der Stadtrat sieht sich aufgrund des Lärmschutzgesetzes des Bundes und aufgrund diverser Bundesgerichtsentscheide verpflichtet, Lärmschutzmassnahmen an der Quelle zu treffen, um die Strassen – gemäss Bund – lärmschutzmässig zu „sanieren“. Tempo 30 wird als primäre



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

und kostengünstigste Massnahme – als Sanierung an der Quelle – anerkannt (BGE) und bis 2018 mit Bundesmitteln mitfinanziert. Als weitere bzw. sekundäre und teurere Massnahmen kämen – gemäss Bundesrecht – Lärmschutzwände und Schallschutzfenster in Frage. Basierend auf diesen Voraussetzungen will der Stadtrat auf kommunalen Strassenabschnitten in allen Stadtteilen, auf welchen der Lärmimmissionsgrenzwert überschritten wird, eine Geschwindigkeitslimite von 30 statt wie bisher 50 Stundenkilometern einführen. Die geplanten Temporeduktionen umfassen über 20 Strassenkilometer und sollen die bestehenden Tempo-30-Zonen ergänzen. In Altstetten im Bereich Baslerstrasse und auf der Nordbrücke in Wipkingen und anderen Orten gibt es zusätzlich neue Tempo-30-Beschränkungen. Die Hierarchie im Strassenbereich (die Unterscheidung in überkommunale Hauptstrassen, wofür der Kanton zuständig ist, und kommunale Nebenstrassen) bleibt unverändert durch die geplanten Tempo-30-Zonen. Die Umsetzung der neuen Zonen soll ab 2013 bis 2018 schrittweise erfolgen. Die Kosten betragen 4.5 Millionen Franken. Einen Viertel an die Schutzbauten, welche bis 2018 realisiert sind, zahlt der Bund. Die Einführung von Tempo-30-Zonen ist zudem eine der Massnahmen, mit welcher die Stadtregierung die Städteinitiative umsetzen will.

5

Der ACS Zürich stellt sich zu Tempo-30-Zonen wie folgt

Der ACS Zürich hat bis dato zusammen mit dem TCS gegen sämtliche geplanten Tempo-30-Zonen Einsprache eingereicht.

Der ACS befürchtet durch diese Massnahme des Stadtrats die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt Zürich. Deshalb bekämpft der ACS zusammen mit dem TCS sämtliche Anordnungen von Tempo 30 im Stadtgebiet, auf Staatsstrassen, auf Hauptverkehrs- und Sammelstrassen sowie auf übrigen kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen mittels Einsprachen. Ausserdem halten sich die Einsprecher an die eidgenössische Volksabstimmung vom 4. März 2001 „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strasse für alle)“, welche mit rund 80 Prozent der Stimmen abgelehnt worden ist. Diese Initiative hatte die Festlegung der generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 Stundenkilometer verlangt. In Quartieren mit Tempo-30-Beschränkungen ohne quartierübergreifende Funktion haben die Einsprecher keine Einwendungen. Aber es muss unterschiedliche Strassenhoheiten geben, die klar signalisiert sind. Hauptstrassen müssen von Quartierstrassen klar unterschieden werden können, weil sonst der Verkehr nicht mehr klar kanalisiert ist und er sich dadurch vermehrt auch durch die Quartiere zwingt (vgl. Wasserstrom).



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

1.2.2 Tempo-30-Versuche während der Nacht

Die Albis-, Hard-, Winterthurer- und Dübendorferstrasse zusammen mit der Breitensteintrasse und der Wegstrecke am Wasser wurden versuchsweise von Juli bis September 2014 verkehrsberuhigt. Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr galt auf diesen Strassenabschnitten Tempo 30. Mit dieser Massnahme wollte der Stadtrat weitere Schritte zur Strassenlärmsanierung unternehmen und die Lärmbelastung während den Nachtstunden in den Wohngebieten reduzieren. Die Verbände gehen nicht davon aus, dass der Lärmpegel durch eine Temporeduktion tatsächlich derart massiv vermindert werden kann. Der ACS beanstandet weiter, dass der Stadtrat bei Lärmimmissionen unterscheidet, ob er durch den MIV oder öV verursacht wird. Beim MIV werden weit strengere Massstäbe angesetzt und damit zwischen „gutem“ und „schlechtem“ Lärm unterschieden. Dennoch nimmt der ACS zur Kenntnis, dass bezüglich Lärmreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 aktuell keine allgemein anerkannten, stichfesten Messergebnisse vorliegen. Die uns vorliegenden Studien beziehen sich auf veraltetes Datenmaterial mit zu einfachen hinterlegten Formeln und es handelt sich dabei um reine Labor- und nicht um Feldversuche. Noch niemand hat bisher den Lärm in natürlicher Umgebung gemessen. Laboruntersuchungen lassen sich u.E. aber nicht auf die realen Verhältnisse übertragen. Deshalb hätte der ACS unter ganz bestimmten Voraussetzungen das Pilotprojekt unterstützt. Diesbezügliche Verhandlungen mit Partnerverbänden sind jedoch gescheitert. Der ACS regt an, die Verkehrsverbände inskünftig frühzeitig in solche Projekte miteinzubeziehen.

6

1.3 Parkplatzpolitik

1.3.1 Historischer Kompromiss

Der im Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich verankerte «Historische Kompromiss» verlangt die Umlagerung der Parkplätze 1:1. Wenn der Bau eines unterirdischen Parkplatzes bewilligt wird, muss ein Strassenrandparkplatz aufgehoben werden. Allerdings sind unter- und oberirdische Parkplätze in wirtschaftlicher Hinsicht nicht gleichwertig. Auch die Nähe zu den Geschäften ist ein wesentliches Kriterium: In Zürich wird mit einem zentral gelegenen Strassenrand-Parkplatz (z.B. Fraumünsterstrasse) rund 682'000 Franken Detailhandelsumsatz pro Jahr generiert, während ein durchschnittlicher Parkhaus-Parkplatz in der Zürcher Innenstadt zwischen 150'000 bis 200'000 Franken Umsatz pro Jahr bringt. Ein Autofahrer generiert im Durchschnitt ca. dreimal mehr Umsatz als ein öV-Benutzer.

Der ACS Zürich steht zum «Historischen Kompromiss», wie er heute Gültigkeit hat. Der ACS



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

verlangt aber, wenn immer möglich, eine Anpassung des «Historischen Kompromisses», indem der wirtschaftliche Wert der aufzuhebenden Parkplätze mitberücksichtigt wird. Beispiel: Für zwei aufzuhebende oberirdische Parkplätze sind, je nach Lage, drei oder vier unterirdische Parkplätze zu schaffen.

Die ACS Sektion Zürich fordert ein Umdenken bei der Parkplatzqualität aufgrund dessen Lage und ein Parkplatzbarometer

Der ACS verlangt die konsequente Umsetzung des «Historischen Kompromisses». Wird ein Parkhaus aufgehoben, dann müssen innerhalb eines entsprechenden Perimeters in kürzester Zeit Ersatzparkplätze errichtet werden. Ausserdem fordert der ACS mehr Bewusstsein, dass die Lage der Parkplätze einen wesentlichen Einfluss auf den Umsatz der umliegenden Geschäfte hat und der Abbau auch zu einer veränderten Ladenstruktur beiträgt. Delikatessengeschäfte, Möbelläden, Handwerkerbetriebe und viele andere verschwinden zugunsten von internationalen Boutiquen und Fastfood-Ketten. Ausserdem behindern der Parkplatzabbau und der Abbau von Umschlagplätzen die Gewerbebetreibenden. Wir fordern ein Umdenken und Augenmass beim Abbau von zentral gelegenen Parkplätzen.

Der ACS Zürich fordert eine laufend aktuelle Parkplatzbilanz. Diese soll aufzeigen, wo Parkplätze in der gesamten Stadt Zürich, nicht nur im Bereich des für den «Historischen Kompromiss» gültigen Perimeters, wegfallen oder neue dazukommen. Denn Parkplatzquantität hat nichts mit Parkplatzqualität zu tun.

1.3.2 Aufhebung von 36 Parkplätzen an der Talstrasse

Gemäss der Baubewilligung umfasst das Parking Opéra unter der Sechseläutewiese 259 Parkplätze und zusätzlich 50 Pflichtparkplätze für benachbarte Grundeigentümer. Der Parkhausbetreiber konnte die 50 Pflichtparkplätze aufgrund von übersteuerten Preisvorstellungen (CHF 1'200.- monatlich) nicht vermieten und hat ein Gesuch um Umnutzung der Parkplätze eingereicht, das die Stadt Zürich bewilligt hat. Das Polizeidepartement hat angewiesen, 36 Parkplätze an der Talstrasse aufzuheben, um den Parkplatzüberhang im Parking Opéra im Sinne des «historischen Kompromisses» zu kompensieren. Der ACS Zürich, andere Verbände und 16 betroffene Anrainer wehren sich mit Einsprachen gegen den geplanten Parkplatzabbau an der Talstrasse.

Der Zürcher Stadtrat hat mit dem Entscheid vom Februar 2014 das Projekt des Polizeidepartementes verteidigt und die Einsprache als erste Rechtsmittelinstanz abgelehnt. Gegen den Entscheid wurde im März 2014 Rekurs an das Statthalteramt des Bezirkes Zürich eingereicht.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Die ACS Sektion Zürich fordert

Die Einsprecher wehren sich gegen den Parkplatzabbau, da gemäss «historischem Kompromiss», Parkplätze nur dann aufgehoben werden dürfen, wenn innerhalb einer Gehdistanz von ca. 400 Metern neue, unterirdische Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Im Fall der Parkplätze an der Talstrasse beträgt die Gehdistanz zum Parking Opéra weit mehr als einen Kilometer.

Das Parking Opéra bildet somit keinen Ersatz für diese Parkplätze, da kein Kunde bereit ist, über einen Kilometer zu Fuss zu gehen.

1.3.3 Motion Sarbach/Knauss (Abbau von 20'000 Parkplätzen)

Gemäss der im Zürcher Gemeinderat überwiesenen Motion Sarbach/Knauss 2010 sollen in der Stadt Zürich bis 2025 auf dem Verordnungsweg sämtliche privaten Parkplätze abgebaut werden, die nach heutigem Recht nicht mehr bewilligungsfähig wären. Betroffen sind rund 20'000 legal entstandene Parkplätze bei privaten Liegenschaften, in Garagen, Kunden- und Mitarbeiterparkplätze sowie Parkplätze bei Gewerbebetrieben, Läden und Einkaufszentren.

8

Der ACS und die Wirtschaftsverbände fordern

Die Zürcher Wirtschaftsverbände und der ACS wehren sich im Frühjahr 2012 mit einer Medienorientierung gemeinsam gegen den Abbau von rund 20'000 rechtmässig bewilligten privaten Parkplätzen in der Stadt Zürich und geben ein Rechtsgutachten in Auftrag. Der Parkplatzabbau verstosse gegen übergeordnetes Recht, beschneide massiv privates Eigentum, sei gewerbefeindlich und gefährde Arbeitsplätze, so die Schlussfolgerung des Gutachtens der Basler Titularprofessorin Beatrice Wagner Pfeifer. „Ein nachträglicher Eingriff in bestehende und bewilligte Parkplätze erfordert als schwerer Eingriff in die verfassungsrechtlich gewährleistete Eigentumsgarantie eine formellgesetzliche Grundlage durch den kantonalen Gesetzgeber“, wird im Basler Gutachten weiter ausgeführt.

Stadtrat krebst zurück und will Motion abschreiben

Aufgrund der schwerwiegenden Bedenken gegenüber der Umsetzung der Motion verlangt Stadträtin Ruth Genner im Zürcher Gemeinderat aufschiebende Wirkung, um einen Vorschlag zur Umsetzbarkeit der Motion auszuarbeiten. Am 23. Mai 2012 lehnte es der Gemeinderat ab, die Frist für die Bearbeitung der Motion zu verlängern. Mitte Juni 2012 wird klar, dass der Zürcher Stadtrat den Überhang an privaten Parkplätzen nicht abbaut. Der Stadtrat beantragt dem Zürcher Gemeinderat, die entsprechende Motion für die Ausarbeitung eines Erlasses



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

abzuschreiben.

Wie weiter mit der Motion Sarbach/Knauss und dem Parkplatzabbau

Zwar hat der Rat im Januar 2014 ohne Gegenstimme einen Schlusstrich unter das Geschäft gezogen und schrieb den Vorstoss ab. Er hat dem Stadtrat aber mit 74 zu 49 Stimmen eine Hintertüre offen gelassen, um einen Leitfaden ausarbeiten zu können, damit die Parkplätze auf freiwilliger Basis abgebaut werden können. Der ACS misstraut dieser Freiwilligkeit und wird einen allfälligen Leitfaden kritisch hinterfragen und falls nötig den Rechtsweg beschreiten.

1.3.4 Erhöhung Parkgebühren Stadt Zürich

Die Tarife für weisse Parkplätze in den Zürcher Hochtarifgebieten (City, Oerlikon) sollen deutlich erhöht werden. Dabei will der Stadtrat einerseits eine parlamentarische Motion erfüllen, die angeblich zum Ziel hat, Parkplätze lenkungswirksam und damit effizienter zu bewirtschaften. Darüber hinaus erwähnt der Stadtrat ausdrücklich, dass die Parkgebühren einen Beitrag zur Sanierung der Stadtkasse leisten sollen. Mit den Massnahmen erhofft sich die Stadt zusätzliche Einnahmen von gut 6 Millionen Franken jährlich. Überdies argumentiert der Stadtrat, dass der Kostendeckungsgrad der Parkuhrkontrollgebühren ungenügend sei.

9

Heute belaufen sich die Gebühren für weisse Parkplätze in Hochtarifgebieten auf 2 Franken für eine Stunde und 5 Franken für zwei Stunden. Künftig soll eine Stunde 3 Franken kosten, zwei Stunden 7.50 Franken und drei Stunden 12 Franken. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Angleichung der innerstädtischen Parkgebühren an die Parkgebühren in Parkhäusern den rechtlichen Anforderungen genügt – er vertritt somit die Ansicht, dass ein Strassenparkplatz und ein Parkhausparkplatz äquivalent sind.

Neben der Erhöhung der Gebühren für die weissen Parkplätze auf das Niveau der Zürcher Parkhäuser soll auch das Hochtarifgebiet, in dem diese Parkgebühren zur Anwendung kommen, erweitert werden. Neu sollen auch in Teilen von Zürich West, Teilen der Enge und weiteren Gebieten in Oerlikon die höheren Parkgebühren verrechnet werden.

Zudem sollen die gebührenpflichtigen Zeitfenster ausgedehnt und damit für alle Wochentage einheitlich werden. So sollen die Parkuhren künftig auch samstags zwischen 16 Uhr und 21 Uhr sowie sonntags zwischen 8 Uhr und 21 Uhr betrieben werden. Diese Anpassung liegt in der Kompetenz des Polizeivorstehers, während die übrigen Änderungen in die Kompetenz des Zürcher Gemeinderates fallen.

Die ACS Sektion Zürich fordert

Der ACS Zürich lehnt die massive Erhöhung der Parkgebühren, die Ausdehnung der



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Hochtarifgebiete sowie die Ausdehnung der Parkuhrbetriebszeiten aus folgenden Gründen ab:

- Weisse Parkplätze ohne jegliche Infrastruktur sind nicht mit gedeckten, überwachten Parkhausparkplätzen mit Toilettenanlagen äquivalent. Das Äquivalenzprinzip wird aber auch missachtet, wenn man die Erträge eines weissen Parkplatzes dem Ertrag eines privaten ungedeckten Parkplatzes an vergleichbarer Lage gegenüberstellt.
- Derart hohe Parkgebühren sind stark wirtschaftsschädigend und verdrängen die Konsumenten – auch solche aus der Stadt Zürich – in die Agglomeration, zum Beispiel in die ausserhalb liegenden Einkaufszentren. Auch die Freizeitaktivität könnte sich dorthin verschieben. Autofahrer, die für einen sonntagabendlichen Kinobesuch zusätzlich 12 Franken für das Parken bezahlen müssen, werden vermutlich einem Kino in der Agglomeration den Vorzug geben. Dadurch werden zusätzliche und längere Autofahrten generiert, was keineswegs umweltfreundlich ist. Die Argumentation des Stadtrats irritiert: Einerseits sollen mit den höheren Parkgebühren die Ziele von Stadtverkehr 2025 erreicht werden (weniger Autoverkehr), andererseits argumentiert er, dass die höheren Gebühren dem Gewerbe nützen, weil sie zu einem höheren Umschlag führen. Diese Argumentation ist nicht einsehbar, weil ein höherer Umschlag (An- und Wegfahrten) automatisch zu mehr Verkehr führt. Dem Argument, dass der Kostendeckungsgrad von Parkuhrkontrollgebühren ungenügend sei, ist zu entgegnen, dass die Intensität und Häufigkeit der Kontrollen in der Kompetenz des Stadtrats liegen.

10

2. Baustellenplanung und Baustellenbewirtschaftung

Die freie Zugänglichkeit der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr ist für den innerstädtischen Detailhandel und die Dienstleistungsbetriebe von entscheidender Bedeutung. In der Stadt Zürich behindern Grossbaustellen den motorisierten Individualverkehr jedes Jahr massiv. Der ACS steht für effizientere Baustellenplanung und -bewirtschaftung ein. Baustellen sind nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten zu koordinieren.

Die ACS Sektion Zürich fordert

- eine bessere und rollende Planung: Keine gleichzeitige Behinderung von mehreren Verkehrsachsen bzw. -knotenpunkten;
- ein effizienteres Baustellenmanagement: Kürzere Baustellenabschnitte anstatt großräumiger Absperrungen, wo nicht gebaut wird;
- die Bereitstellung von pragmatischen Umgehungslösungen, insbesondere durch temporäre Aufhebung bestehender Verkehrsführungen (beispielsweise Einbahnstrassen temporär aufheben);



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

- das Einführen eines Mietmodells für die Strassenbaufirma als Anreiz für kurze, intensive Bauarbeiten im Rahmen der liberalisierten Lärmvorschriften der Stadt Zürich;
- Parkplätze, welche während Bauarbeiten von mind. 1 Jahr Dauer wegfallen, sollen kompensiert werden;

3. Spurabbau und Umgehung des kantonalen Rechts beim Umbau Central

2015 plant die Stadt Zürich die Tramgleise beim Central zu erneuern, die Perrons zu verlängern und behindertengerecht zu gestalten, um dem wachsenden Bedürfnis nach längeren Trams, sowie den Anforderungen des Behindertengesetzes gerecht zu werden. Wegen der Verlängerung der Perrons ist die Stadt Zürich der Meinung, dass die heutige zweispurige Verkehrsführung, auf der Höhe Coop auf der Bahnhofbrücke, zu Gunsten einer Velospur weichen muss. In Fahrtrichtung Limmatquai soll darum eine Autospur abgebaut werden. Für die Autos und die Busse in Richtung Limmatquai und Seilergraben soll künftig nur noch eine Spur zur Verfügung stehen. Ebenfalls fällt eine Spur am Neumühlequai stadteinwärts weg. Velofahrer sollen nach dem Umbau von der Weinbergstrasse her ins Limmatquai abbiegen und dürfen die Busspuren nützen. Weil das Tram rechtlich eine Eisenbahnanlage ist, meint der Stadtrat, dass das anzuwendende Hauptgesetz das Eisenbahn- und nicht das Strassengesetz sei. Demnach würde die Neugestaltung dem eisenbahnrechtlichen Planungsgenehmigungsverfahren (gemäss Verfahrensprimat) unterstellt und es bedarf einer Bewilligung durch das Bundesamt für Verkehr. Gegen den geplanten Spurabbau hat der ACS Zürich, mit anderen Verbänden, Einsprache eingereicht.

11

Die ACS Sektion Zürich fordert

Die Einsprecher befürchten durch den Spurabbau einen Kapazitätsabbau für den motorisierten Individualverkehr und gehen davon aus, dass eine einspurige Verkehrsführung ums Central, Auswirkungen auf den ganzen innerstädtischen Verkehr hätte.

Ebenso sehen die einsprechenden Verbände in diesem Fall eine Umgehung des kantonalen Rechts. Im vorliegenden Fall soll der Spurabbau unter Umgehung des kantonalen Strassengesetzes erfolgen, weil die Neugestaltung unter dem eisenbahnrechtlichen Planungsgenehmigungsverfahren ausgeschrieben worden ist. Aus Sicht des ACS wurde das Hauptgesetz falsch gewählt und es sollte im Hauptverfahren nicht primär das Eisenbahngesetz, sondern das Strassengesetz (StG) gewählt werden, zumal es sich bei den Gleisen nur um eine Erneuerung, bei der Strasse hingegen um grössere Veränderungen und



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Eingriffe handelt.

Weitere Strassenbauprojekte von überregionaler Bedeutung

4. Rosengarten – vorläufig ohne Fussgängerstreifen

Auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist 80 Prozent des Verkehrs an die Stadt gebunden, d.h. er entsteht direkt in Zürich Nord oder Zürich West/Süd als Ziel-, Quell- oder Binnenverkehr. In Zürich Nord und in Zürich West/Süd sind viele Gewerbe- und Servicebetriebe angesiedelt, die für ihre Dienstleistungen auch innerstädtisch auf das Auto (Servicefahrzeuge, Zulieferungen etc.) angewiesen sind. Zwischen Zürich Nord und Zürich West gibt es keine Alternativroute.

12

Laut der öffentlichen Planaufgabe des Strassenbauprojektes Rosengarten-/Bucheggstrasse (Abschnitt Wipkingerplatz bis Langackerstrasse) vom 5. Dezember 2011 sind folgende Änderungen geplant: Spurabbau, die Errichtung lichtsignalgesteuerter Fussgängerstreifen auf der Höhe Nordstrasse und ebenso im Bereich Wibichstrasse mit Schutzinseln, eine Busbevorzugung an den neuen Lichtsignalen, die Erneuerung der Passerelle Röschibachstrasse, sowie Lärmschutzmassnahmen.

Die vom ACS Zürich eingereichten Einwendungen am Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse wurden vom Tiefbauamt nicht berücksichtigt. Aus der Stellungnahme des Tiefbauamtes vom 25. Juni 2012 geht klar hervor, dass das Ziel der Verkehrsregelungsanlage ist, den Stau aus der Bucheggstrasse/Rosengartenstrasse auf die Zufahrten zu verlagern. Das heisst nichts anderes, als dass bewusst in Kauf genommen wird, dass das Stauproblem in die Wohnquartiere verlagert wird.

Im Oktober 2013 hat der Stadtrat bekannt gegeben, dass er die Busspur, neu auf der Hardbrücke vom Sihlquai zur Röschibachstrasse, verlängern will. Ein Lichtsignal soll den Bus bei der Einfahrt in die Röschibachstrasse bevorzugen (Dosierungsstelle). Vorläufig nicht realisiert werden hingegen die zwei vorgesehenen Fussgängerstreifen aufgrund von Sicherheitsbedenken vom kantonalen Amt für Verkehr und der Kantonspolizei.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Die ACS Sektion Zürich fordert

Der Spurabbau führt zu mehr Stau auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse und ihren Zubringern. Die Errichtung eines Fussgängerstreifens stellt sowohl für Fussgänger als auch für den MIV ein Sicherheitsrisiko dar. Auf der Höhe Wibichstrasse besteht bereits eine Fussgängerunterführung. Weil mit einem zusätzlichen Fussgängerstreifen die Behinderung des Verkehrsflusses in Kauf genommen wird, muss mit höheren Schadstoff- und Lärmimmissionen gerechnet werden. Ebenso mit einer Verlagerung des MIV von der Rosengarten-/Bucheggstrasse in die Quartiere.

Der ACS Zürich ist der Ansicht, dass diese Massnahmen für die Verflüssigung des Verkehrs nicht zielführend sind. Wünschenswert ist die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich. Dies war auch die Meinung der Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, welche sich an der Gemeindeabstimmung vom 28. November 2010 gegen die Initiative für ein Rosengartentram ohne Waidhaldetunnel aussprachen. Auch der Zürcher Kantonsrat hat am 20. August 2012 einer Entlastung der Rosengartenstrasse durch den Bau des Waidhaldetunnels zugestimmt.

Der ACS wünscht ein Gesamtverkehrskonzept mit Autotunnel und Rosengartentram, damit der Stadtverkehr verflüssigt werden kann. Ein entsprechendes Projekt haben Stadt und Kanton Zürich im Oktober 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. → Siehe auch Rosengartentunnel.

13

5. Rosengartenstrasse mit Autotunnel und Tram entlasten

Die Rosengartenstrasse mit täglich über 60'000 Fahrzeugen soll als meistbefahrene Strasse der Stadt Zürich mit einem, bis vier Spuren breiten Autotunnel vom Durchgangsverkehr, entlastet werden. Gleichzeitig soll auf der Rosengartenstrasse das Rosengartentram Zürich-Nord, Zürich-West, das Glatt- und das Limmattal vernetzen. Der Regierungs- und Stadtrat hat dieses Projekt Ende 2013 präsentiert. Es soll bis 2032 abgeschlossen sein und rund 900 Millionen Franken kosten. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird durch einen Tunnel zwischen Irchel und Wipkingenplatz führen und so die Rosengartenstrasse vom grössten Teil des heutigen Strassenverkehrs entlasten. Zwischen dem Anschluss beim Bucheggplatz und dem Wipkingenplatz wird der Tunnel vierspurig geführt. Der Tunnel mit Anschlüssen beim Irchel, Bucheggplatz und Wipkingenplatz soll die heutige Kapazität des MIV gewährleisten können. Auf der Rosengartenstrasse soll eine Tramverbindung, zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und der Haltestelle Milchbuck, eine direkte Verbindung schaffen. Die Finanzierung für das rund 900 Millionen Franken teure Verkehrsprojekt soll zum grössten Teil vom Kanton übernommen wer-



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

den. Aus dem kantonalen Strassenfonds sollen 625 Millionen an den Tunnel und aus dem kantonalen Verkehrsfonds 220 Millionen Franken für das Tram fließen.

Die ACS Sektion Zürich fordert

Der ACS Zürich begrüsst das Gesamtverkehrskonzept mit der Tunnellösung der Stadt- und Kantonsregierung, mit dem das Problem der Rosengarten-/Bucheggstrasse beseitigt werden soll. Mit dem Rosengarten-Tunnel ist gewährleistet, dass die derzeitige Kapazität des MIV bestehen bleibt, die Verkehrsbeziehungen zwischen Zürich Nord und Zürich West verflüssigt, die Immissionen reduziert werden können und die Stadtquartiere 10 und 6 vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Rosengarten-/Bucheggstrasse kann wieder als normale Stadtstrasse gestaltet, die Buslinien können schneller geführt und zusätzlich das Rosengartentram realisiert werden.

14

6. Milchbucktunnel

Der Milchbucktunnel ist ein 1'820 Meter langer Strassentunnel in Zürich und Teil des Autobahnzubringers A1L der Autobahn A1. Der Tunnel liegt zwischen den Anschlüssen Zürich-Letten und Zürich-Unterstrass und besteht aus einer Tunnelröhre mit einem Fahrstreifen Richtung Innenstadt und zwei Fahrstreifen stadtauswärts. Ursprünglich diente die stadtauswärts führende Überholspur dazu, dass die damals weniger leistungsfähigen LKWs in der leichten Steigung überholt werden konnten.

2011 bis 2013 erstellte das Bundesamt für Verkehr ASTRA einen Sicherheitsstollen zum Milchbucktunnel. Während des Baus des Sicherheitsstollens war eine der stadtauswärts führenden Spuren nicht befahrbar. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten behielt das ASTRA den mittleren Fahrstreifen für den Verkehr, im zuvor dreispurigen und 1.9 Kilometer langen Milchbucktunnel, weiterhin gesperrt. Laut ASTRA soll die Sperrung der Fahrspur im Rahmen einer einjährigen Versuchsphase geprüft und anschliessend definitiv umgesetzt werden.

Aufgrund der Auswertung der städtischen Verkehrszählstellen und einer Leistungsfähigkeitsanalyse geht die Stadt Zürich zurzeit davon aus, dass die Spurreduktion stadtauswärts zur Abendspitzenstunde negative Auswirkungen auf die angrenzenden Achsen hat. Auf den Zufahrtsachsen zum Milchbucktunnel (stadtauswärts) ist die mit einer Verkehrsregelungsanlage dosierte Einfahrt in den Tunnel leistungsbestimmend. Das neue Verkehrsregime im Tunnel hat nach ersten Auswertungen eine Kapazitätsverminderung der maximalen Verkehrsleistung zur Folge, weshalb bei hoher Belastung eine Dosierung



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

notwendig werden kann. Mitte September 2014 hat das Bundesamt für Strassen ASTRA entschieden, die mittlere Spur im Milchbucktunnel für den Verkehr definitiv zu sperren. Damit wurde die einjährige Versuchsphase im Anschluss an die Sanierung des Milchbucktunnels durch das ASTRA in eine definitive Verkehrsführung überführt.

Die ACS Sektion Zürich fordert

Für die ACS Sektion Zürich handelt es sich bei der Begründung des ASTRA um vorgeschobene Argumente, die nicht den effektiven Tatsachen entsprechen. Aus diesem Grund hat der ACS Zürich gegen den Spurabbau im Milchbucktunnel eine Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht.

Als einen der Hauptgründe für die definitive Sperrung der Fahrspur wird die Gefahr einer Frontalkollision im Milchbucktunnel angeführt, obwohl sich bisher noch nie ein solcher Unfall ereignet hat. Das dem Entscheid zugrunde liegende Gutachten des ASTRA bildet zudem nicht den effektiven Sachverhalt ab, sondern basiert auf undurchsichtigem Zahlenmaterial. Bei der Analyse der Unfallzahlen ist lediglich der Spurabbau berücksichtigt worden; nicht aber die Temporeduktion während den Bauarbeiten und die geringere Durchschnittsgeschwindigkeit nach den Bauarbeiten. Es ist daher unverhältnismässig aufgrund solcher Verkehrsmessungen eine Fahrspur abzubauen, da das gleiche Ziel mit einer Lichtsignalanlage erreicht werden könnte.

15

7. Seetunnel/Einspurige Untertunnelung Bellevue

Die Zürcher Innenstadt wird durch eine vierspurige Hochleistungsstrasse vom Seebecken abgeschnitten. Entlang grosser Teile des Seebeckens herrschen zu fast jeder Tageszeit Stau und Verkehrschaos. ÖV, Autoverkehr, Fussgänger und Velofahrer stehen sich insbesondere am Bellevue auf den Füssen herum. Dabei ist die verkehrstechnische Bedeutung dieses Gebiets zentral: Während die Strassenverbindung rund um das Seebecken im ganzen Kanton Zürich die einzige praktikable Strassenverbindung zwischen den beiden Seeufnern ist, ist das Bellevue einer der drei leistungsbestimmenden Knoten im sternförmigen Zürcher Tramnetz, der zudem durch hohe Eigenbehinderungen des öV geprägt ist.

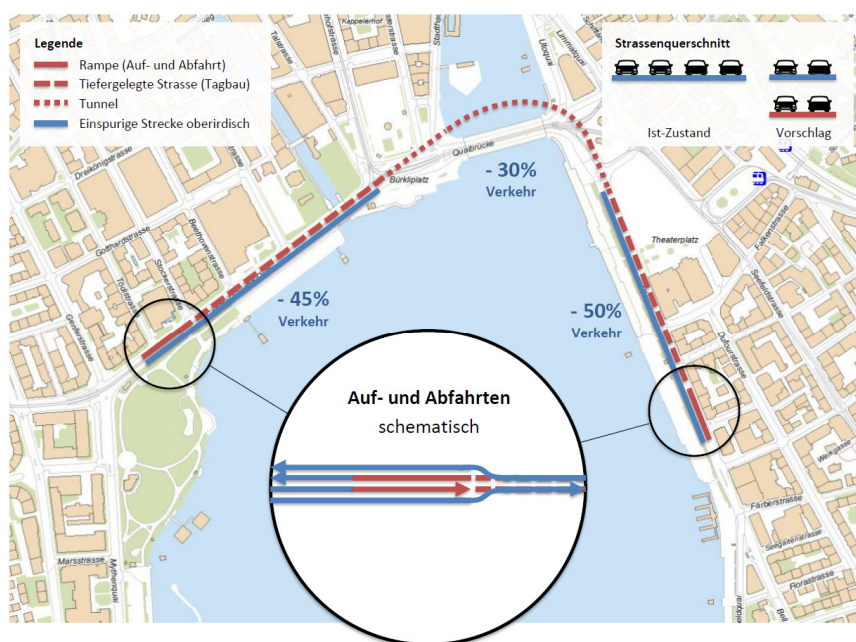
Seit 1986 bemühte sich die Politik von rechts bis links deshalb immer wieder um eine Verbesserung dieser Situation. Die Protagonisten forderten zumeist, den gesamten Autoverkehr um das untere Seebecken unter den Boden zu verlegen, oder sie schlossen



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Seeunterquerungen in ihre Forderungen mit ein. Verschiedene Studien haben inzwischen gezeigt, dass solch absolute Lösungen kaum finanzierbar und städtebaulich auch nicht befriedigend umsetzbar sind.

Im Jahr 2012 verlangte deshalb die FDP vom Züricher Stadtrat die Planung einer Kurzvariante. Konkret wurde die unterirdische Führung des reinen Transitverkehrs zwischen General-Guisan-Quai (Raum Rentenanstalt/Tödistrasse) und Utoquai/Bellerivestrasse (Raum Kreuzstrasse oder Zürichhorn) gefordert, wodurch das oberirdische Verkehrsaufkommen rund um das untere Seebecken etwa halbiert würde (Motion 2012/234). Die Forderung wurde als Postulat von FDP, SVP, CVP und EVP unterstützt, konnte im Züricher Gemeinderat aber keine Mehrheit gewinnen (49 gegen 68 Stimmen). In der Folge wurde die entsprechende Verbindung auch vom Kantonsrat mit den Stimmen von FDP, SVP, CVP, EDU und BDP in den Richtplan aufgenommen.



16

Der ACS Sektion Zürich fordert

Aufnahme von Testplanungen für eine Kurzvariante bzw. Landvariante zur Verbindung der beiden Seeseiten.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Finanzierung und Investition

8. Investitionspolitik und Prioritätenliste der Strassenprojekte im Ballungszentrum Zürich (Kanton)

Die chronischen Verkehrsüberlastungen im grössten Ballungszentrum der Schweiz verursachen erhebliche volkswirtschaftliche Effizienzverluste. Die volkswirtschaftlichen Kosten werden mit 1.2 Mia. Franken bewertet.

Die zum Teil über 20 Jahre alten Nationalstrassen sind dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Verschiedene Ortsumfahrungen von Staatsstrassen warten auf eine rasche Realisierung.

Im November 2013 haben die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Preiserhöhung der Autobahnvignette abgelehnt. Direkt daran gekoppelt sind die Erweiterung des Nationalstrassennetzes um rund 400 Kilometer, sowie die Aufnahme von zwei neuen Netzelementen. Aufgrund des Abstimmungs- Neins bleiben daher die Kantone für Betrieb, Unterhalt und Ausbau dieser Strassen verantwortlich.

Bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme und dem Zuteilen von Bundesmitteln steht der Kanton Zürich in Konkurrenz zu anderen Kantonen.

Die ACS Sektion Zürich fordert vom Bund

- Lückenschliessung im National- und Hochleistungsstrassennetz: Bedeutet die Umsetzung der HLS-Strategie der Umfahrungsringe, des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes und der Festlegungen im kantonalen Verkehrsrichtplan. Dies wurde noch vom Zürcher Regierungsrat (Baudirektion) ausgearbeitet.
- Baldige Inkraftsetzung der Netzbeschlusses-Regelung: Finanzierung des Netzbeschlusses im Rahmen der Beschlussfassung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Allerdings müssen generell für die Finanzierung von Infrastrukturbauten ganz neue, transparente und der heutigen Zeit angepasste Lösungen gefunden werden.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

- Bereitstellung entsprechender Infrastrukturkapazitäten auf überlasteten Abschnitten (Agglomerationsprogramm).
- Werterhaltung und Schadensminderung der Infrastruktur durch Beibehaltung der bisherigen Standards (keine indirekte Kostenverschiebung zurück an den Kanton).

Die ACS Sektion Zürich fordert vom Kanton

- Prioritäre Ortsumfahrung planen und bauen.
- Mittelbeschaffung auch für Entlastungsstrassen im Rahmen der Agglomerationsprogramme.
- Werterhaltung und Schadensminderung der Infrastruktur durch Beibehaltung der bisherigen Standards.

Konkrete Prioritäten und Massnahmen

18

Planung allgemein	Budget-/ Zeithorizont
Finanzierungskonzepte entwerfen (Allg. Steuermittel, Verkehrsabgaben, private Finanzierungen etc.) als politischer Dauerbrenner. Finanzplanung der Investitionen ausserhalb der Konjunkturzyklen.	sofort
Kantonale Strategie Hochleistungsstrassen (Umfahrungsringe) beim Bund forcieren: Integrierung wichtiger Ortsumfahrungen (teilweise bestehend) über die flankierenden Massnahmen und die Agglomerationsprogramme.	sofort
Parkierung: Bau von genügend Parkhäusern in Ballungszentren als Daueraufgabe.	sofort

Prioritäre Planungen und Projektierung

Gemäss gültigem Verkehrsrichtplan des Kantons Zürich gelten folgende Zeithorizonte:

Kurzfristig = innert 10 Jahren

Mittelfristig = innert 10 bis 20 Jahren

Langfristig = innert 20 bis 30 Jahren

Planung allgemein	Budget-/ Zeithorizont
Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf- Neuguet	kurzfristig
Seebeckentunnel Zürich	mittelfristig



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefenbrunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg	mittel- bis langfristig
A52, Wehrenbachtobel tunnel, Anschluss Zürich-Burgwies–Anschluss Waltikon	langfristig
Rosengartentunnel	kurz- bis mittelfristig
A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz–Anschluss Zürich-Seebach	kurzfristig
A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz	langfristig
Glattalautobahn, Zusammenschluss A53, A1, A51, A20	mittelfristig
Nordumfahrung Kloten	mittel- bis langfristig
Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern	mittel- bis langfristig
A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss–Anschluss Oberwinterthur	mittel- bis langfristig
Äussere Nordumfahrung	langfristig
A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord–Anschluss Kleinandelfingen	mittel- bis langfristig
A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz	kurzfristig
Hirzeltunnel	mittelfristig
Dettenbergtunnel	mittelfristig
A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden	kurz- bis mittelfristig
Ortsumfahrungen Ottenbach, Fällanden, Eglisau, Ossingen, Embrach, Adliswil	--

19

9. Roadpricing (Kostenpflicht für das Befahren von Innenstädten)

Unter Roadpricing versteht man die Benützung einer Strasse gegen Entgelt. Massgebende Faktoren sind der Zweck der Abgabe, der Kreis der Abgabepflichtigen und der vorgesehene Abgabeperimeter. Wichtigste Zwecke seien die Verkehrslenkung, nicht aber die Verkehrsfinanzierung. In den aktuell diskutierten Fällen in der Schweiz geht es um die Kostenpflicht für das Befahren von Zentren schweizerischer Grosstädte.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Zwar machte sich der Zürcher Stadtrat 2008 für ein Pilotprojekt stark. Roadpricing ist derzeit weniger ein Thema.

Die ACS Sektion Zürich sagt Nein zu Roadpricing aus folgenden Gründen

Innenstädte sind keine Museen, sondern lebendige Zentren in denen gewohnt, gearbeitet, gefeiert und produziert wird. Da die Schweiz kleinräumig ist und die Situation unserer Städte nicht mit ausländischen Millionenmetropolen (London, Singapur) vergleichbar ist, drängt sich eine solche Massnahme nicht auf. Sie führt, im Gegenteil, zu einer Benachteiligung der Betriebe in der Innenstadt, da Umsätze sinken und Kosten steigen.

Roadpricing verursacht Ausweichverkehr und belastet Wohngebiete. Es benachteiligt die Einwohner der Agglomeration, behindert deren Bewegungsmöglichkeiten und erhöht deren Mobilitätskosten. Sie werden darum Städte vermehrt meiden, was dazu führt, dass Geschäfte in den Städten verschwinden werden.

Der öV kann nie alle Bedürfnisse abdecken und stösst schon heute zeitweise an seine Grenzen.

Die Verkehrsprobleme der nächsten Jahre stehen in der Agglomeration an (überlastete Autobahnabschnitte usw.). Mit den Parkgebühren in den Städten gibt es jetzt bereits keine „Gratisnutzung“ mehr: „Park-Pricing“).

Ein unsoziales Fass ohne Boden, denn Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis. Wieder werden die Autofahrer für die Gesamtmobilität zur Kasse gebeten. Roadpricing bewirkt nur bei sehr hohen Gebühren einen Umsteigeeffekt, das ist gegenüber finanziell schwächeren Mitmenschen eine Ungerechtigkeit.

20

10. Fahrtenmodell

Mit dem behaupteten Ziel, auch in Zukunft eine reibungslose, umweltverträgliche und garantierte Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, hat die Stadt Zürich das sog. Fahrtenmodell als neue Lenkungsmassnahme eingeführt: Das Fahrtenmodell sei ein Instrument, mit dessen Hilfe das Verkehrsaufkommen besser geplant und der Parkraum effizienter, d. h. im Sinne eines haushälterischen Gebrauchs des Bodens, genutzt werden soll. Das Fahrtenmodell setzt ein geschlossenes Areal mit kontrollierbaren Zu- und Wegfahrten voraus. Darum kann es sich vor allem auf Einkaufszentren, publikumsträchtige Gebäude, Stadien, Flughafen beziehen (ABB-Areal, Sihlcity, Hardturm, Flughafen). Den Bauherren und Grundeigentümern werden



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Auflagen gemacht, wonach nur eine eingeschränkte Anzahl Fahrtbewegungen pro Jahr erlaubt ist und darüber hinausgehende Fahrten finanziell abgegolten werden müssen. Zum Beispiel dürfen bei 150 Parkplätzen nicht mehr als 2'000 Fahrten pro Tag bzw. umgerechnet aufs Jahr max. 730'000 Fahrten stattfinden.

Die ACS Sektion Zürich sagt Nein zum Fahrtenmodell aus folgenden Gründen

Wettbewerbsnachteile für Einkaufszentren

- Die Einschränkung der freien Parkplatzbewirtschaftung führt zu Wettbewerbsverzerrungen. Einzelne Einkaufszentren können bei anstehenden Investitionen (z. B. Flächenerweiterungen, Renovierungen) dazu verpflichtet werden, überhöhte Parkplatzgebühren zu erheben, damit die Fahrtenzahl minimiert wird. Automobilisten werden weiter entfernte Einkaufsorte anfahren, welche keinem Fahrtenmodell unterstellt sind. Das Fahrtenmodell ist wirtschafts- und umweltfeindlich, denn es verhindert notwendige Investitionen, bestraft wirtschaftlichen Erfolg und verleitet zu unnötigen Umwegfahrten.

Einschränkung der Eigentumsfreiheit

- Der Entscheid über eine Parkplatzbewirtschaftung (Parkgebühren) soll dem Grundeigentümer obliegen und nicht dem Staat.
- Es untergräbt die Rechtssicherheit, vermindert Investitionen und provoziert ein «Schwarzpeter-Spiel» zwischen Investoren, Betreibern und Mietern.

Blosse Symptombekämpfung

- Ein Fahrtenmodell ist nicht wirkungseffizient (Suchverkehr, Ausweichfahrten) und entspricht keinem Kosten-Nutzen-Optimum.
- Das Fahrtenmodell löst den Widerspruch zwischen Raumplanung und Umweltschutz nicht. Es verlagert nur die Diskussion von den Parkplätzen hin zu den Fahrten, ohne das Problem zu lösen. Es konnte noch nie durch Messungen nachgewiesen werden, dass die Parkplatzbewirtschaftung oder das Fahrtenmodell eine Wirkung auf die Luftqualität hätte.

Stand der Vorlage

In der Stadt Zürich wurden bisher bei verschiedenen Planungs- und Bauvorhaben Fahrtenmodelle umgesetzt und erste Erfahrungen gesammelt (ABB-Areal in Zürich-Oerlikon, Einkaufszentrum Sihlcity). Gestützt darauf wurde ein Leitfaden erarbeitet. Er richtet sich an Bauherrschaften, Fachpersonen und die Verwaltung. Der Leitfaden zeigt die angeblichen Vorteile und Risiken eines Fahrtenmodells auf, erläutert das Konzept und beschreibt Spielräume, sowie Voraussetzungen und Bedingungen einer Umsetzung. In rechtlicher Hinsicht fehlt bislang eine gesetzliche Grundlage im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Bund: Nationalstrassen

11. Oberlandautobahn

Mit dem negativen Bundesgerichtsentscheid vom 21. Juni 2012 ist eine über 20-jährige Planung gestoppt worden. Die Führung des noch fehlenden Autobahnstücks zwischen Wetzikon-Ost und Betzholz, verlaufend durch das Moor, wurde vom Gericht verweigert.

Das Projekt wurde dadurch mit ungewissem Ausgang vorerst einmal gestoppt. Entsprechend ist auch der bisherige Richtplaneintrag (Objekt Nr. 26) betreffend die Linienführung zur Lückenschliessung durch eine neue Linienführung zu ersetzen.

Aufgrund der Ablehnung der Preiserhöhung für die Autobahnvignette und der damit verbundenen Nicht-Inkraftsetzung des Netzbeschlusses gehört die Oberlandautobahn nach wie vor nicht zum

Nationalstrassennetz. Entsprechend liegt die Planungsvollmacht beim Kanton Zürich.

Der Kanton Zürich hat in der Zwischenzeit die Planungsarbeiten für eine neue Linienführung durchgeführt. Diese obliegt der Federführung des Amtes für Verkehr, unter Einbezug des Bundesamtes für Strassen. Für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wurden drei Linienführungen, jeweils mit Anbindung an die Forchautostrasse, gefunden. Der Kanton Zürich gibt der als Variante 2 bezeichneten Linienführung den Vorzug. Grund sind die geringeren Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft. Diese Linienführung verläuft weitgehend unterirdisch und führt ab Wetzikon-West über Grüt und Gossau zur bestehenden Verzweigung Ottikon. Dort mündet sie in die Forchautostrasse ein.

Die präferierte Linienführung entspricht gemäss Abklärungen des Kantons Zürich allen kantonalen und bundesrechtlichen Vorschriften. Die vom Kanton Zürich bevorzugte Linienführung wird auch vom Verein „Zusammenschluss Oberlandstrasse“ (ZOS) klar befürwortet. Sie wird als einzig noch verbleibende, zweckmässige und realisierbare Lösung zur Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn betrachtet.

Die ACS Sektion Zürich fordert

Kanton

- Die Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Uster und Betzholz ist so rasch wie möglich zu schliessen.
- Die vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn (Variante 2) ist die einzige noch



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

verbleibende, zweckmässige und realisierbare Lösung zur Schliessung der Lücke in der Oberland-autobahn. Deshalb ist die vorgesehene Linienführung umgehend und unverändert in den kantonalen Richtplan, Kapitel 4 Verkehr, aufzunehmen.

- Für die beiden direkt betroffenen Gemeinden Wetzikon und Gossau soll der Bau dieses enorm wichtigen Strassenabschnittes schonend und umweltverträglich vorgenommen werden.

Bund

- Der Bund soll den Netzbeschluss so rasch wie möglich in Kraft setzen, damit die Lückenschliessung Uster-Betzholz bewerkstelligt werden kann.

12. Gubristtunnel – Ausbau Nordumfahrung Zürich

23

Der Bund gibt grünes Licht für die Planung und den Ausbau der Zürcher Nordumfahrung. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Plangenehmigung erteilt. Damit will das UVEK die Stausituation auf einem der meist belasteten Nationalstrassen-Abschnitte entschärfen. Der Ausbau der Zürcher Nordumfahrung sieht vor, die Nationalstrasse auf einer Länge von knapp 10 Kilometern von vier auf sechs Spuren zu erweitern. Darin enthalten ist der Bau einer dritten Gubriströhre von 3.3 Kilometern Länge. Zum Ausbauprojekt zählen zudem die Neugestaltung des Autobahnanschlusses bei Weiningen, der Umbau des Anschlusses in Affoltern, der Bau einer 750 Meter langen Überführung beim Katzensee und Lärmschutzmassnahmen. Die veranschlagten Kosten gehen von 940 Millionen Franken aus.

Das Anliegen der Gemeinde Weiningen, die Überdeckung des Tunnelportals in der West-Portalzone, ist vom Bund im Februar 2012 abgewiesen worden. Weiningen hat bereits beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht und überlegt sich den Gang ans Bundesgericht. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Antrag des ASTRA, der Beschwerde keine aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, abgelehnt.

Gegen die im Januar 2012 erteilte Plangenehmigung des UVEK wurden mehrere Beschwerden eingereicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese im Januar 2014 teilweise gutgeheissen und das ASTRA verpflichtet, verschiedene Prüfaufträge auszuführen. Darunter fallen unter anderem eine 100-Meter-Überdeckung am Westportal des Gubrist-Tunnels, ein Alternativ-Standort für den vorgesehenen Installationsplatz Weiningen, ein Standort für die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) Limmat sowie Verbesserungen im Bereich der Emissionsbegrenzung und des Immissionsschutzes.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Die Prüfaufträge verursachen einen zeitlichen Mehraufwand. Der Baubeginn für die dritte Gubiströhre erfolgt frühestens zwei bis drei Jahre nach rechtskräftiger Plangenehmigung, sowie nach Abschluss der Beschwerdeverfahren. Der Bau der dreispurigen Röhre dauert fünf Jahre und jeweils ein volles Jahr für die Sanierung der beiden alten Röhren. Derzeit ist davon auszugehen, dass der Ausbau der Nordumfahrung, sowie der dritte Gubristtunnel, frühestens 2025 fertiggestellt sind.

Die ACS Sektion Zürich fordert

Der ACS-Zürich fordert, dass die vom Bundesverwaltungsgericht erteilten Prüfaufträge durch das ASTRA mit Hochdruck vorangetrieben werden, damit der Baubeginn zum frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen kann. Voraussetzung dafür ist insbesondere auch eine konstruktive Mitwirkung aller Beteiligten.

Effiziente Nutzung des bestehenden Strassennetzes – zeitweise Freigabe Pannestreifen

24

Rasche und sofortige Mängel und Störungen im System sind heute schon dringend zu beheben, indem das bestehende Netz effizienter bewirtschaftet und genutzt wird. Bei hoher Verkehrsdichte vor dem Gubrist könnte heute schon der Stau kaskadenförmig herunter gebrochen werden, indem als erstes die Systemgeschwindigkeit angepasst und der Pannestreifen zur Benutzung freigegeben wird. Ein temporär adaptives Verkehrsregime – z.B. von Tempo 100 auf Tempo 80 und zu gegebener Zeit sogar auf Tempo 60, unter Freigabe des Pannestreifens – würde den risikoreichen sowie ökologisch und psychologisch belastenden Stop-and-go-Mechanismus verhindern. Der Stau verwandelt sich somit in einen zähfließenden Verkehrsfluss. Ausserdem könnten Abbieger ins Furttal/Seebach früher aus dem Verkehrsstrom ausgesondert werden, was eine weitere Entlastung bedeutet. Auf diese Weise könnten die Stauzeiten massiv reduziert werden.

13. Ausbau Verkehrssystem nach wirtschaftlich transparenten Grundsätzen. Integrale, vorausschauende Verkehrsplanung

Der ACS vertritt die Haltung, dass der massive Ausbau von Verkehrswegen volkswirtschaftlich seinen Grenznutzen erreicht hat. Es braucht einen koordinierten Ausbau mit Augenmass statt einer Verlagerung von Stauwurzeln.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Die Verkehrsplanung muss integral und interdisziplinär zwischen den hierarchischen Stufen von Bund, Kanton und Gemeinden erfolgen. Es ist nicht vertretbar, dass eine Stelle wie das ASTRA den Fokus alleine auf die Nationalstrassen legt und über massgebliche Verkehrsführungen entscheidet, die weder mit dem Kanton, noch mit einer Grossstadt abgesprochen und koordiniert sind (Bsp. Spurabbau am Milchbuck, Zürich). Die Trägerschaft der Nationalstrassen ist neu zu regeln. Die Entflechtung von Infrastruktur (Nationalstrassen-AG für Bau und Unterhalt) und Gesamtverkehr (Verwaltung für Steuerung und Überwachung) ist anzustreben. Auf diese Weise kann das bestehende Hochleistungsnetz optimal geplant und nach wirtschaftlichen Grundsätzen ausgebaut, bewirtschaftet und transparent finanziert werden. Ausserdem setzt sich der ACS dafür ein, dass Quersubventionierung der Bahn durch den Autofahrer nicht mehr möglich ist.

Der ACS fordert den Ausbau des Verkehrssystems mit Augenmass: Hauptaugenmerk ist die Verbindung von Subzentren und die rasche Behebung von Mängeln und Störungen im belasteten Netz.

25