

Sitzung vom 10. Juli 1996

**2182. Anfrage (Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich)**

Die Kantonsrätinnen Gabriele Petri und Ruth Genner, Zürich, haben am 29. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Medienberichterstattung über das Bundesgerichtsurteil zur Westumfahrung von Zürich hat die Baudirektion mehrmals öffentlich betont, dass bereits eine Arbeitsgruppe zusammen mit der Stadt Zürich «Flankierende Massnahmen» für den entsprechenden Nationalstrassenabschnitt plant.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Seit wann existiert eine gemeinsame Arbeitsgruppe? Wie ist die personelle Zusammensetzung und ist der Regierungsrat auch anwesend? Wie oft hat diese Arbeitsgruppe schon getagt?
2. Welches sind die Ziele der geplanten flankierenden Massnahmen? Wo sind flankierende Massnahmen vorgesehen? Und um welche Art von Massnahmen handelt es sich?
3. Wie wird die Finanzierung der flankierenden Massnahmen gesichert?
4. Wie sieht der Terminplan der einzelnen Planungsschritte aus, damit die vorgesehenen Massnahmen bei Eröffnung der Nationalstrasse auch tatsächlich realisiert sind?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabriele Petri und Ruth Genner, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Herbst 1994 hat im Hinblick auf den Bau der Westumfahrung Zürich (Umfahrung Birmsdorf/Uetlibergtunnel) eine «Arbeitsgruppe für flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich» ihre Tätigkeit aufgenommen. Unter der Leitung des Kantonsingenieurs hat diese aus Vertretern des kantonalen und des städtischen Tiefbauamtes sowie der Kantons- und der Stadtpolizei bestehende Arbeitsgruppe bis heute insgesamt fünf Sitzungen durchgeführt. Der Arbeitsgruppe gehören weder Mitglieder des Zürcher Stadtrates noch des Regierungsrates an.

Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden vom 3. April 1996 über die Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt für den Bau der Westumfahrung die vom Regierungsrat bezüglich der flankierenden Massnahmen stets vertretene Haltung bestätigt. Danach macht es keinen Sinn, bereits heute einzelne flankierende Massnahmen festzulegen, weil über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren, der etwa der Bauzeit der Westumfahrung entspricht, keine fundierten Annahmen über die dannzumal herrschende lufthygienische Situation getroffen werden können. Aus diesem Grunde können heute auch noch keine konkreten Aussagen über geplante flankierende Massnahmen gemacht werden.

Ziel der Arbeitsgruppe ist zurzeit in erster Linie das Erarbeiten von Grundlagen. Es werden Szenarien für flankierende Massnahmen festgelegt und mögliche Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen und unter anderem anhand des kantonalen Verkehrsmodells diskutiert. Für die Grundlagenarbeit von besonderer Bedeutung sind z.B. Entwicklungen wie die Umnutzung von Industriearealen, demographische Veränderungen, der Rückgang von Arbeitsplätzen in der Stadt Zürich oder Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse.

Allein der Umstand, dass die Umfahrung der Stadt auf dem neuen Autobahnabschnitt weniger Zeit beanspruchen wird als eine Fahrt quer durch die Stadt, wird das Stadtstrassennetz entlasten. Mit den flankierenden Massnahmen soll dieser Effekt gesichert und verstärkt werden und die Fahrt durch die Stadt zusätzlich an Attraktivität verlieren. Der Durchgangsverkehr wird sich so auf der Westumfahrung konzentrieren. Erste Schritte dazu sind bereits unternommen worden. So ist der Streckenabschnitt der Westtangente zwischen Hardplatz und Brandwache im kantonalen Richtplan «bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen» (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995).

Die Westumfahrung wird aber nicht nur Auswirkungen auf den Durchgangs-, sondern auch auf den Lokalverkehr haben. Insbesondere für Fahrten zwischen Aussenquartieren (z.B. Wollishofen-Schlieren/Altstetten) wird die Westumfahrung attraktiver sein, als die Stadt zu durchqueren. Die Verlagerung von stadinternem Verkehr auf die Umfahrung wird allerdings zu einer Konzentration auf einzelne Einfahrtsachsen, wie zum Beispiel die Sihlhochstrasse, führen. Dies verursacht örtlich mehr Immissionen. Die zu treffenden flankierenden Massnahmen sollen deshalb auch die Auswirkungen dieses örtlichen Mehrverkehrs mildern. Dabei muss allerdings die angemessene Erreichbarkeit der Stadt Zürich als Wirtschaftsstandort erhalten bleiben.

Anordnung und Vollzug von flankierenden Massnahmen, namentlich von verkehrslenkenden und -beschränkenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz der Stadt Zürich, können angesichts der Einsprachemöglichkeiten einige Zeit beanspruchen. Die entsprechenden Vorkehrungen müssen daher frühzeitig getroffen werden. Je weiter der Bau fortschreitet und je näher die Inbetriebnahme der Westumfahrung rückt, desto genauer werden sich die Auswirkungen auf das Städtzürcher Strassennetz abschätzen lassen, und die erforderlichen flankierenden Massnahmen können konkret aufgezeigt und vorbereitet werden. In der Folge wird der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich die flankierenden Massnahmen festlegen und um deren Verwirklichung gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der projektierten Nationalstrassenabschnitte besorgt sein.

Soweit die aufgrund der Westumfahrung erforderlichen flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich vom Bund als «projektbezogen» anerkannt werden, können die entsprechenden Kosten dem Nationalstrassenbau belastet werden. Nicht projektbezogene flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich können  $\delta$  soweit es sich um Strassen von überkommunaler Bedeutung handelt und die weiteren Voraussetzungen erfüllt sind  $\delta$  der Baupauschale angelastet werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi