

Sitzung vom 21. März 2001

427. Interpellation (Stand der Planung der SN 1.4.1, Westast in Zürich)

Die Kantonsräte Dr. Willy Furter, Zürich, Reto Cavegn, Oberengstringen, und Mitunterzeichnende haben am 29. Januar 2001 folgende Interpellation eingereicht:

In einem Medienbericht vom 6. Januar 2001 steht, dass das Tiefbauamt der Stadt Zürich das Konzept für den Westast dem Vorsteher des Departements UVEK zugestellt hat.

Auf Grund der bisherigen öffentlichen Orientierung über das Projekt muss geschlossen werden, dass der Lösungsansatz direkt aus den Anliegen des Entwicklungskonzepts Zürich West und nicht auf Grund einer Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Nationalstrasse hergeleitet wurde. Es wurden zwar offenbar Linienführungsvarianten studiert, doch wurden weder der kantonale Richtplan 1995 noch der Richtplan der Region Stadt Zürich 1998 daraufhin angepasst.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Treffen die Medienberichte zu, gemäss denen das generelle Projekt für den Westast A1 in der Stadt Zürich vor kurzem an das UVEK eingereicht wurde? Wenn ja, wieso erfolgt die Orientierung der Öffentlichkeit inoffiziell durch Vertreter der Stadt Zürich und nicht durch die kantonale Baudirektion?
2. Hat der Regierungsrat die Absicht, das generelle Projekt in zustimmendem Sinn nach Bern zu schicken? Wie sieht der geplante Verfahrensablauf in diesem Fall für den Westast aus, und welche Termine sind vorgesehen?
3. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der Westast ein heikles Projekt nicht nur für die Entwicklung der Stadt Zürich, sondern für wesentliche regionale und kantonale Verkehrsströme durch die Stadt Zürich darstellt? Wurden die Auswirkungen des vorliegenden Projektes aus kantonaler Sicht umfassend geprüft? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen, und wie wurde die Öffentlichkeit darüber informiert?
4. Das vorliegende Projekt hat erhebliche Kosten für den Kanton zur Folge, ohne dass entsprechende Nutzen ersichtlich sind. Nach dem heutigen Verständnis der Agenda 21 kann das Projekt zudem nicht als nachhaltig eingestuft werden. Ist der Regierungsrat bereit, das Projekt auf Grund dieser neuen Erkenntnisse zu überarbeiten?
5. Eine Überprüfung des Projektes wird zu einem anderen Lösungsansatz führen. Ist der Regierungsrat bereit, diese Überprüfung im Rahmen einer für Nationalstrassenprojekte üblichen und erprobten Zweckmässigkeitsbeurteilung durchzuführen? Wir bitten den Regierungsrat, hierfür einen verbindlichen Vorgehens- und Terminplan anzugeben.
6. Bei der Planung einer Nationalstrasse durch Quartiere und Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich ist der Einbezug (Mitwirkung) der Bevölkerung sowie der betroffenen Grundeigentümer und Betriebe von ausschlaggebender Bedeutung. Welche konkreten Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um den Einbezug der Öffentlichkeit in der weiteren Projektierung des Westasts zu verbessern?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Dr. Willy Furter, Zürich, Reto Cavegn, Oberengstringen, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Beim fraglichen Westast geht es um die Strecke Letten bis Hardturm als Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof bzw. der Sihltiefstrasse und der Nationalstrasse N1 beim Hardturm. Die Bundesversammlung hat 1986 die SN 1.4.1 Westast in eine Nationalstrasse III. Klasse zurückgestuft. Die Verbindung der N1 aus dem Limmattal mit dem Stadttunnel wird dadurch zur städtischen Gemischtverkehrsstrasse und dient als Zubringer mit Erschliessungsfunktion in das Stadtzentrum. Der öffentliche Verkehr wird im Bereich der Pfingstweidstrasse den Strassenraum mit beanspruchen. Mit der Ablehnung der Kleeblattinitiative durch die Schweizer Stimmberechtigten 1990 wurde der Beschluss des Bundesrates zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bestätigt. Die Kantone (der Kanton Zürich mit dem «Y») wurden mit der Erarbeitung der noch ausstehenden generellen Projekte beauftragt. 1992 wurden im Einvernehmen mit der Stadt Zürich für den Westast verschiedene Li-

nienführungen geprüft, u.a. auf deren Empfehlung eine Variante via Sihlquai–Hardbrücke–Pfungstweidstrasse im Gegenverkehr, von welcher man sich städtebauliche Vorteile bei künftigen Quartierentwicklungen versprach. Diese Linienführung floss schliesslich in das generelle Projekt SN 1.4.1 Westast ein, das die Baudirektion dem Stadtrat von Zürich mit Schreiben vom 24. Juli 1997 mit dem Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe zur Stellungnahme unterbreitete. 1998 erfolgte die öffentliche Planaufgabe der Baulinienvorlage für die SN 1.4.1 im Trasse der Pfingstweidstrasse (Erweiterung von 34,0 auf 48,0 m) und im Bereich der Hardbrücke. Der Stadtrat von Zürich nahm zum generellen Projekt SN 1.4.1 mit Schreiben vom 24. November 1999 in zustimmendem Sinn Stellung und befürwortete eine rasche Erstellung dieses Nationalstrassenabschnittes.

Es trifft nicht zu, dass das generelle Projekt für den Westast A1 bereits an das UVEK eingereicht worden ist. Allerdings wird dieser Schritt in nächster Zeit erfolgen. Der Verfahrensablauf sieht wie folgt aus:

- Frühling 2001: Einreichung des generellen Projekts durch die Baudirektion.
- Herbst 2001: Bereinigung bzw. Genehmigung des generellen Projekts durch UVEK bzw. Bundesrat.
- 2002 bis 2004: Erarbeitung des Ausführungsprojekts mit dem Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe.
- 2005 bis 2007: Planaufgabe, Plangenehmigung durch das UVEK, allenfalls Rechtsmittelverfahren (Rekurskommission UVEK, Bundesgericht).
- 2008: Baubeginn. Die Bauzeit beträgt rund drei bis vier Jahre.

Das Projekt wurde während der fast 10-jährigen Planungsphase in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Stadt Zürich und des Bundes auch auf seine Verträglichkeit in Bezug auf das betroffene Quartier geprüft und dabei als nachhaltig befunden. Ein Einbezug der Öffentlichkeit hat nicht stattgefunden und ist in der Phase der generellen Projektierung nach Bundesrecht auch nicht vorgesehen. Mit der Erstellung des Ausführungsprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts 3. Stufe wird das Projekt detailliert erarbeitet und insbesondere im Zusammenhang mit den dann aktuellen Verkehrsprognosen auf seine Auswirkungen umfassend neu beurteilt. Der Westast ist fester Bestandteil der laufenden Planungen wie «flankierende Massnahmen mit Eröffnung der Westumfahrung von Zürich» und «Strategie Hochleistungsstrassen». Eine weitere Zweckmässigkeitsprüfung ist angesichts der bisherigen gründlichen Abklärungen nicht erforderlich. Eine gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung der Bevölkerung wie nach § 13 des Strassengesetzes (LS 722.1) ist im Bundesrecht nicht vorgesehen. Trotzdem ist beabsichtigt, bei der Erarbeitung des Ausführungsprojekts die betroffenen Quartiervereine und Grundeigentümer im Rahmen eines «runden Tisches SN 1.4.1» freiwillig mit einzubeziehen.

Der kantonale Richtplan ist bisher nicht an die teilweise neue Linienführung angepasst worden, da diese erst mit dem Entscheid über das generelle Projekt 1997, also nach der Revision des Richtplans vom 31. Januar 1995, bekannt war. Zudem ist – wie bereits im Bericht zum kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 unter Ziffer 4.1 festgehalten – eine Gesamtverkehrskonzeption in Bearbeitung. Der kantonale Richtplan wird erst nach Vorliegen dieser Konzeption gesamthaft angepasst. Eine Änderung wegen einer vereinzelt neuen Linienführung im heutigen Zeitpunkt ist deshalb nicht zweckmässig. Im Übrigen kann derzeit offen gelassen werden, ob die teilweise neue Linienführung angesichts der Unschärfe der Richtplanung überhaupt eine Änderung des Verkehrsplans erfordert.

Das generelle Projekt der Nationalstrasse SN 1.4.1, Westast, rechnet mit geschätzten Kosten von rund 200 Mio. Franken. Der Bundesanteil beträgt 58%, der Kantonsanteil von 42% beläuft sich auf rund 84 Mio. Franken. Diese Kosten stehen entgegen der Auffassung der Interpellanten in einem vorteilhaften Verhältnis zum Nutzen des Projekts. Dieser liegt insbesondere in der wichtigen Funktion als Verbindung zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Stadt Zürich (Stadtzubringer/Ausfallachse).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi