

POSTULAT von Ruth Genner (Grüne, Zürich)

betreffend Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wollishofen

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zusammen mit der Stadt Zürich einen Massnahmenplan zur Verkehrsberuhigung in Wollishofen auszuarbeiten.

Ruth Genner

Begründung:

Der Wohnbevölkerung von Wollishofen sind seit der Errichtung der Sihlhochstrasse - also schon seit Jahren - flankierende Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr versprochen worden. Im Oktober 1974 wurde die Verlängerung der N3 bis zum Sihlhölzli in Betrieb genommen. Für eine Weile konnten die Quartiere Enge und Wollishofen ihre Befreiung vom Durchgangsverkehr geniessen. Innert kurzer Zeit aber machte die alljährliche Verkehrszunahme - und das neuerliche Ausweichen von Durchgangsverkehr in die Quartiere Wollishofen und Enge - diesen Entlastungseffekt wieder zunichte.

Die damit verbundenen Probleme beschäftigten auf Jahre hinaus die 1977 zustande gekommene "Offene Planung Morgental", welche später um die "Arbeitsgruppe Enge/Kreis 2" erweitert wurde. Unter dem Vorsitz des Vorstandes des Bauamtes I beteiligten sich Mitglieder des Gemeinderates von Zürich, verschiedenste Vertreter und Vertreterinnen aus der Wohnbevölkerung, dem Gewerbe, dem Quartierverein und weiteren Verbänden in einer Planungsgruppe und arbeiteten intensiv an Lösungen für die anstehenden Verkehrsprobleme. Resultat dieser Anstrengungen war ein Verkehrskonzept für den ganzen Kreis 2, welches den Durchgangsverkehr auf die Autobahn und auf das Mythenquai kanalisieren und den Grossteil des Quartiers Wollishofen davon befreien wollte.

Im Jahre 1980 wurde eine entsprechende sechsmonatige Versuchsordnung ausgeschrieben. Einsprachen und Rekurse verhinderten eine Realisierung des Versuchs bis 1985. Der Bundesrat sprach letztinstanzlich den städtischen Behörden ausdrücklich das Recht zu, Ziele wie die Hebung der Wohn- und Lebensqualität, den Umweltschutz, die Befreiung der Wohnquartiere vom quartierfremden Durchgangsverkehr sowie die Kanalisierung des Verkehrs auf den dafür bestimmten Hauptverkehrsachsen zu verfolgen und entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Von Juni bis September 1985 wurde das Verkehrskonzept erprobt und verschiedene Verkehrszählungen und Befragungen durchgeführt.

Bei den Erhebungen überwogen die positiven Auswirkungen des neuen Verkehrskonzeptes deutlich. Die Erfahrungen und auch festgestellte Nachteile der Versuchsordnung wurden bei der Ueberarbeitung des Konzeptes miteinbezogen.

Im März 1987 wurde das neue "Verkehrskonzept 87" der Quartierbevölkerung vorgestellt, welches wesentliche Verbesserungen gegenüber der Versuchsordnung beinhaltete. Seit der Ausschreibung des "Verkehrskonzeptes 87" im Juni 1987 blockierten Einsprachen und Rekurse seine Realisierung.

An seiner Sitzung vom 27. April 1994 hat der Bundesrat als letztinstanzliche Behörde dem Zürcher Stadtrat die Kompetenz abgesprochen, ein wesentliches Element des

"Verkehrskonzept 87", nämlich den Riegel in der Mutschellenstrasse zu realisieren. Der Bundesrat meint, der Grundsatz der Verhältnismässigkeit werde mit den vorgesehenen Massnahmen verletzt. Die Bevölkerung von Wollishofen und insbesondere alle am langwierigen Planungsverfahren beteiligten Gruppen stehen heute am gleichen Punkt wie vor zwanzig Jahren, mit der Ausnahme allerdings, dass in der Zwischenzeit weit höhere Verkehrsfrequenzen gezählt werden.

Der Regierungsrat hat im Hinblick auf die Realisierung der Westumfahrung im Projekt zum Uetlibergtunnel festgehalten, dass das Quartier Wollishofen verkehrsberuhigt sei und auf das "Verkehrskonzept 87" der Stadt Zürich verwiesen. Materiell hat der Regierungsrat im August 1992 den Rekurs der Stadt Zürich abgewiesen und sich gegen den Brunauriegel ausgesprochen. Da bis heute vom Regierungsrat keine von der Stadt geplanten, wirksamen flankierenden Massnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung akzeptiert wurden und die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner von Wollishofen bezüglich Verkehrsentslastung und -sicherheit übergangen worden sind, liegt der Ball nun bei der Regierung, von ihr akzeptable und bezüglich des Anliegens wirksame Massnahmen zusammen mit der Stadt Zürich zu erarbeiten. Gerade weil der Stadt Zürich - gemäss Entscheid des Bundesrates vom 27. April 1994 - bei örtlichen Verkehrsanordnungen ein autonomes Handeln verwehrt wird, ist es Sache des Kantons, sich nun zusammen mit den Stadtbehörden für die ansässige Wohnbevölkerung und ihre Anliegen einzusetzen.

Überdies hat die kantonale Exekutive für den Vollzug der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung zu sorgen. Wollishofen liegt in einem Luftsanierungsgebiet. Auch unter diesem Aspekt ist ein Handlungsbedarf ausgewiesen.