

**Protokoll des
Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 46/2003

Sitzung vom 23. April 2003

543. Anfrage

(Lastwagen-Transitverbot mit der Eröffnung der Westumfahrung)

Kantonsrätin Carmen Walker Späh und Kantonsrat Prof. Dr. Willy Furter, Zürich, haben am 3. Februar 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Der Schwerverkehr stellt eine der grössten Herausforderungen in der Verkehrspolitik dar. Das mögliche Ausmass einer Lastwagenhavarie, aber auch die täglichen Immissionen des Schwerverkehrs im dicht besiedelten städtischen Raum erfordern ein aktives Handeln des Regierungsrates im Zusammenhang mit der Realisierung der Westumfahrung von Zürich und der laufenden Planung der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich. Die bisherigen Informationen über die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung haben leider klargemacht, dass die Achse Schöneichtunnel–Brunau nicht spürbar entlastet wird und deshalb auf dem Abschnitt Milchbuck–Hardbrücke keine verkehrsreduzierenden Massnahmen vorgesehen sind – dies, obschon Zehntausende von Menschen an dieser Achse wohnen, arbeiten und zur Schule gehen (Schulhaus Waidhalde) und der Schadstoffgehalt von Lastwagen besonders hoch ist. Mit der Eröffnung der Westumfahrung wird es möglich, den Lastwagen-Transit erstmals um diese dicht besiedelten Quartiere zu führen. Beispiele im Ausland zeigen, dass ein solches Transit-Verbot als reine Verkehrslenkungsmassnahme durchgesetzt werden kann, ohne dass die Lastwagenanlieferung in der Stadt behindert wird.

Wir ersuchen deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, ein generelles Verbot des Lastwagen-Transitverkehrs als flankierende Massnahme zum Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung zu prüfen?
2. Ist der Regierungsrat auch bereit, vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung Verkehrszählungen auf der Westtangente in der Stadt Zürich durchzuführen, aus denen die Belastung durch LKW hervorgeht?
3. In diesem Zusammenhang interessiert auch die Schadstoffbelastung auf der Westtangente vor und nach der Eröffnung der Westumfahrung.
4. Was sind die Gründe für einen allfälligen negativen Entscheid zum Lastwagen-Transitverbot?

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Carmen Walker Späh und Prof. Dr. Willy Furter,
Zürich wird wie folgt beantwortet:

Die Kompetenz für das in der Anfrage geforderte generelle Verbot für den Lastwagentransitverkehr auf der Westtangente in Zürich (Hauptstrassen Nrn. 1 und 4 des Bundes) liegt gemäss den allgemeinen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; SVG) grundsätzlich beim Bund. Art. 2 SVG ermächtigt den Bundesrat, nach Anhörung des Kantons für alle oder für einzelne Arten von Motorfahrzeugen auf Durchgangsstrassen des Bundes Einschränkungen einschliesslich Fahrverboten zu erlassen. Ob der Bund zur Anordnung eines Lastwagen-Transitverbots bereit wäre, ist jedoch äusserst fraglich, da seine Wirksamkeit nur schwer abschätzbar ist und seine Durchsetzung mit sehr hohem Aufwand verbunden wäre.

In erster Linie gilt es in diesem Zusammenhang zu beachten, dass der überwiegende Teil des Lastwagenverkehrs auf der Westtangente sein Ziel und/oder seine Quelle in der Stadt Zürich selbst hat. Neben dem allgemeinen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen der Stadt (z. B. durch Anlieferung von Konsumgütern) liegt mit dem Güterbahnhof Zürich eine Anlage an dieser Achse, die selber ein namhaftes Schwerverkehrsaufkommen erzeugt. Auf dem Areal befinden sich eine Aushub-Sammelstelle, ein Freiverlad und ein Container-Terminal. Zwar ist für Letzteren ein Ersatz durch den zukünftigen Gateway-Terminal geplant, dessen Standort ist jedoch noch nicht bestimmt. Ob die Verlegung bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung erfolgen kann, ist derzeit noch offen. Beispiele weiterer Anlagen, die mindestens teilweise schwerverkehrserzeugende Wirkung auf der Westtangente haben, sind die grossen Verteilzentren von Coop und Migros sowie der Engrosmarkt. Wegen der grossen Bauentwicklung in Zürich-West muss zudem in diesem Stadtentwicklungsgebiet inskünftig mit einer deutlichen Zunahme des Ziel- und Quell-Swerververkehrs gerechnet werden.

Die zuverlässige Erfassung des Schwerverkehrsanteils in städtischen Verhältnissen ist schwierig. Auf Grund von Handzählungen mit Umrechnungen auf das ganze Jahr ist auf der Westtangente von einem Schwerverkehrsanteil von rund 6-7% auszugehen. Die Zählstelle des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) an der Rosengartenstrasse weist für das Jahr 2001 gemessen am durchschnittlichen Tagesverkehr einen Lastwagenanteil von 5,7% aus. Der Mittelwert beim Tagesverkehr liegt bei 6,1%, beim Nachtverkehr bei 3,7%. Der Anteil des Lastwagen-Durchgangsverkehrs ist hingegen nicht bekannt. Mit der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich sind zur Erfassung ihrer Wirkung umfangreiche Verkehrserhebungen in Planung, die auch Auskunft über die Be-

lastung der Westtangente durch den Schwerverkehr geben sollen. Das detaillierte Projekt wird jedoch nur durchgeführt, sofern die Finanzierung durch den Bund (Nationalstrassenrechnung) gesichert ist, was derzeit noch nicht der Fall ist.

Mit Beschluss vom 14. November 2001 hat der Regierungsrat im Zusammenhang mit der Westumfahrung Zürich auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme ein Konzept für «flankierende Massnahmen» vorgesehen. Dieses Konzept besteht in der Stadt Zürich entlang der heutigen Westtangente im Wesentlichen aus Anpassungen von Strassensignalisationen und Verkehrssteuerungen. So ist vorgesehen, die Bullinger-, die Sihlfeld- und die Weststrasse abzuklassieren und die Seebahnstrasse zurückzubauen. Mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen soll der Verkehrsfluss auf dem Autobahn-Umfahrungsring von Zürich verbessert werden. Mit diesen Massnahmen soll die Siedlungsqualität durch Entlastung und Aufwertung der heute stark belasteten Siedlungsräume entlang der Westtangente angehoben werden. Die Entlastungswirkung auf der Westtangente im Bereich von West- und Seebahnstrasse ist mit 15 bis 30% prognostiziert. Im Abschnitt der Rosengartenstrasse ist davon auszugehen, dass wegen des städtischen Ziel- und Quellverkehrs die Auswirkungen der Westumfahrung mit unter 5% der heutigen Belastung kaum spürbar sein werden. Eine spürbare Verbesserung auf diesem Abschnitt der Westtangente ist auf Grund der Netzsituation nur durch Schaffung einer Umfahrung, wie zum Beispiel durch den Bau des Waidhaldentunnels, zu erwarten.

Eine Verminderung der Schadstoffbelastung hängt wesentlich von der verkehrlichen Wirkung der Westumfahrung insgesamt ab, wobei der Lastwagenverkehr einen überproportionalen Anteil daran haben wird. Sollte allerdings der Lastwagentransitverkehr mittels eines Fahrverbotes auf den innerstädtischen Streckenabschnitten auf den zweieinhalbmal längeren Umweg über die Nord- und Westumfahrung gezwungen werden, würde insgesamt eine höhere Schadstoffmenge ausgestossen, was bei einer Gesamtbetrachtung gegen ein Verbot im Sinne der Anfrage spricht.

Im Weiteren ist eine wirksame Überwachung und Kontrolle eines Verbotes für den verhältnismässig geringen Transitanteil des Schwerverkehrs auf dem innerstädtischen Streckenabschnitt zwischen der Autobahnverzweigung Zürich-Ost (Heizkraftwerk) und der Autobahnverzweigung Zürich-Süd (Brunau) auch mit grossem personellem und technischem Aufwand kaum möglich. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag würde auf Grund der spezifischen Verkehrszusammensetzung sowie der schwierigen Strassenverhältnisse äusserst ungünstig ausfallen.

Unter diesen Umständen besteht derzeit kein Anlass, zusätzliche Massnahmen im Sinne der Anfrage ins Auge zu fassen. Vielmehr kann zur Bewältigung des Transitverkehrs auf die bereits angeordneten und/oder – zusammen mit den städtischen Behörden – geplanten Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung verwiesen werden. Weiterführende Massnahmen könnten sich allenfalls aus den noch ausstehenden, vertieften Erhebungen über die Verkehrszusammensetzung auf der Westtangente ergeben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Direktion für Soziales und Sicherheit.