

**INTERPELLATION** von Peter Stirnemann (SP, Zürich), Dr. Ruedi Aeschbacher (EVP, Zürich) und Hans-Peter Portmann (CVP, Zürich)

betreffend Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Emissionen und Mehrverkehr im Zusammenhang mit der Ausführung des Uetliberg - Autobahntunnels

---

Der Regierungsrat wird gebeten folgende Fragen zu beantworten, die sich im Hinblick auf die gleichzeitig mit der Realisierung des Üetlibergtunnels zu treffenden flankierenden und schon heute absehbaren Schutzmassnahmen stellen:

1. Ist der Regierungsrat bereit einen Katalog dieser flankierenden Schutzmassnahmen zu erstellen, worin die Dringlichkeiten festgestellt und die Abfolge der Realisierung festgelegt werden? Bis wann wäre dies möglich?
2. Ist der Regierungsrat bereit, den zu erwartenden Mehrverkehr auf der Sihlhochstrasse mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h zu dämpfen?
3. Mit welchen Massnahmen soll Mehrverkehr in den Quartieren Brunau, Giesshübel und Alt Wiedikon abgewendet werden?
4. Ist gewährleistet, dass die Weststrasse im Stadtkreis 3 und die Sihlfeldstrasse im Stadtkreis 4 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels für den Durchgangsverkehr gesperrt und gemäss kantonalem Richtplan abklassiert sind und auf welche Zeit veranschlagt der Regierungsrat die Dauer allfälliger Rechtsverfahren?
5. Ist gewährleistet, dass die Seebahnstrasse in den Stadtkreisen 3 und 4 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels auf ihrer ganzen Länge lediglich noch als zweispurige kommunale Strasse im Gegenverkehr betrieben wird und auf welche Zeit veranschlagt der Regierungsrat die Dauer allfälliger Rechtsverfahren?
6. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat dem tendenziellen Mehrverkehr auf der Waldeggstrasse - Birmensdorfer Strasse entgegenwirken? Mit Geschwindigkeitsreduktionen, mit Querschnittsreduktionen bzw. Einführung von durchgehenden Busspuren?
7. Wird konsequenterweise zur vorausgesagten 20%-igen Abnahme des Verkehrs auf den heutigen vom Durchgangsverkehr befahrenen Achsen auch die N1 zwischen Limmattaler Kreuz und Pfingstweidstrasse von 2x3 auf 2x2 Spuren reduziert und die Geschwindigkeit auf 80 km/h bzw. auf Stadtgebiet auf 60 km/h reduziert, um so zu verhindern, dass von der Nordumfahrung (Gubristtunnel) Schleichverkehr via Rosengartenstrasse nachströmt?
8. Ist gewährleistet, dass die Rosengartenstrasse ebenfalls auf diesen Zeitpunkt gemäss kantonalem Richtplan abklassiert und im Querschnitt reduziert bzw. mit durchgehenden Busspuren versehen wird.
9. Ist sichergestellt, dass mit der angestrebten Vorfinanzierung für den Üetlibergtunnel auch die nachgefragten flankierenden Massnahmen mitfinanziert sind?

Peter Stirnemann

D. Jaun  
Dr. T. Huonker  
N. Bolleter  
H. Attenhofer  
S. Schwitter  
D. Gerber

L. Waldner  
B. Volland  
P. Reinhard  
R. Genner  
P. Oser

E. Arnet  
F. Cahannes  
W. Scherrer  
B. Marty Kälin  
R. Brunner

Dr. Ruedi Aeschbacher  
Hans-Peter Portmann  
E. Lalli Ernst  
E. Frischknecht  
R. Winkler  
W. Germann  
Dr. S. Brändli

Begründung:

Laut Antwort des Regierungsrates vom 14. August 1996 auf die Anfrage KR Nr. 171/1996 (Vorfinanzierung von Zürcher Autobahnen mit Bundesgeldern) hat der Regierungsrat am 3. Juli 1996 beim Bundesrat das Begehren um ein zinsloses Darlehen zur Vorfinanzierung des Üetliberg-Autobahntunnels gestellt. Ausserdem sollte die vorausgesagte und wiederholt versprochene Entlastung der Stadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr durch griffige flankierende Massnahmen im Interesse der betroffenen Bevölkerung gefördert werden. Allerdings wird die immer wieder beschworene Entlastung nur mit der gleichzeitigen Realisierung der aufgeführten Schutzmassnahmen eintreten.

Aufgrund bereits vorliegender Modellrechnungen sind die oben angegebenen Auswirkungen zu erwarten. Eine Reihe erforderlicher Schutzmassnahmen können folglich schon heute konkret aufgezeigt werden. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort vom 10. Juli 1996 auf die Anfrage KR Nr. 129/1996 (Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich) richtigerweise feststellt, müssen Vorkehrungen (Planung, Beschlüsse der Behörden, Ausschreibungen) nicht zuletzt wegen allfälliger Einsprachen sehr frühzeitig getroffen werden. Nur so ist zu verhindern, dass diese Massnahmen auf Jahre nach Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels hinaus verzögert und damit in ihrer Wirkung fragwürdig werden.