

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 150/2004

Sitzung vom 23. Juni 2004

937. Postulat (Ausbau öffentlicher Verkehr [öV] zur Entlastung der Westtangente)

Kantonsrätin Monika Spring, Kantonsrat Ueli Keller und Kantonsrätin Prof. Katharina Prelicz-Huber, Zürich, haben am 19. April 2004 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht zu prüfen, wie der öffentliche Verkehr zur Entlastung der Westtangente so ausgebaut werden kann, dass der Modalsplit signifikant und nachhaltig verbessert wird. Zusammen mit weiteren flankierenden Massnahmen sollen damit die Voraussetzungen geschaffen werden, um auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung den versprochenen Rückbau des Provisoriums Westtangente zu realisieren.

Begründung:

Gemäss den offiziellen Zählstellen an der Westtangente befahren werktags durchschnittlich 70 800 Fahrzeuge die Rosengartenstrasse und 71 300 die Hardbrücke. Gemäss Antwort des Regierungsrates auf die schriftliche Anfrage von U. Keller und M. Spring, KR-Nr. 326/2003 (Verkehrsmengen auf der Westtangente), prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell bis ins Jahr 2010, nach Abzug der Entlastung durch die Westumfahrung, zusätzliche Verkehrsmengen auf der Westtangente von 18% auf der Rosengartenstrasse sowie 20–25% auf der Pfingstweidstrasse. Als Hauptbegründung werden die Entwicklungen im Gebiet Zürich West und das Siedlungswachstum in Zürich Nord und im Glattal angegeben. Da an den erwähnten Verkehrsachsen die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte bezüglich Luft und Lärm bereits seit Jahren nicht eingehalten werden und andere Massnahmen vom Regierungsrat als untauglich erachtet werden (siehe ablehnende Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 328/2003 [Verkehrsplafonierung bei Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte]), ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs die wohl wirksamste Massnahme zur raschen und nachhaltigen Entlastung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Monika Spring, Ueli Keller und Prof. Katharina Prelicz-Huber, Zürich wird wie folgt Stellung genommen:

Die Eröffnung der Westumfahrung Zürich (N 4 / N 20) wird die Verkehrsflüsse im motorisierten Individualverkehr beeinflussen. Es besteht Einigkeit zwischen städtischen und kantonalen Gremien, dass Teile des Verkehrs, die heute die Stadt Zürich durchqueren, die Stadt zukünftig umfahren und damit gewisse Stadtstrassen entlastet werden sollen. Damit diese Wirkung auch eintrifft, verabschiedete der Regierungsrat am 10. November 2001 das Konzept «flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich» (FLAMAWEST). Dieses Konzept unterscheidet drei Arten von Massnahmen, nämlich «Hauptmassnahmen», «ergänzende Massnahmen» und «Eventualmassnahmen».

Das Postulat bezieht sich zur Hauptsache auf den öffentlichen Verkehr und damit auf die ergänzenden Massnahmen. Mit Letzteren werden Teilbereiche von anderen Planungsvorhaben und Massnahmen im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption mit dem Konzept FLAMAWEST verknüpft und gezielt vorangetrieben. Es geht im Wesentlichen um Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr, um Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement sowie um Zweckmässigkeitsprüfungen von ergänzenden Strassenbauvorhaben.

Der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich in der Lage, das Angebot innert nützlicher Frist an eine gesteigerte Nachfrage anzupassen. Im innerstädtischen Bereich können kurzfristige Anpassungen durch Verkürzung der Tram- und Busintervalle im Rahmen der Fahrplanverfahren erreicht werden. Damit ist sichergestellt, dass die innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgedeckt werden können. Im Raum Zürich West ist zudem eine neue Tramstrecke in Planung. Sie wird einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der angestrebten Entlastungswirkung leisten. Die Voraussetzungen für eine Entlastung der Westtangente sind somit im innerstädtischen Bereich gegeben.

Viele der auf der Westtangente abgewickelten Verkehrsbedürfnisse haben ihr Ziel- oder Quellgebiet jedoch ausserhalb der Stadt Zürich und können daher nicht mit dem städtischen Bus- und Tramangebot abgedeckt werden. Von wesentlicher Bedeutung für die Entlastung des städtischen Strassennetzes sind daher auch die im Rahmen der Weiterentwicklung der S-Bahn (Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB- und SZU-Anlagen [3. Teilergänzungen S-Bahn] vom 24. November 2003; Vorlage 4055) vorgesehenen Ausbauten des Angebots.

Für 2005 sind Angebotsverbesserungen am linken Zürichseeufer vorgesehen. Auf der Strecke Ziegelbrücke–Pfäffikon SZ–Zürich HB–Flughafen–Effretikon wird die S2 neu halbstündlich geführt. Damit profitieren die grossen Gemeinden Horgen und Richterswil von schnellen halbstündlichen Verbindungen nach Zürich HB, Zürich Oerlikon und zum Flughafen; zusammen mit den anderen bedienten Haltepunkten profitieren diese Gemeinden sodann von häufigeren Verbindungen zu den wichtigen Stadtbahnhöfen Zürich Enge und Zürich Wiedikon. Zudem wird zur Umsetzung des Zieles, die Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich viertelstündlich zu bedienen, zwischen Horgen Oberdorf und Zürich eine neue S-Bahn-Linie (S24) halbstündlich verkehren. Zusammen mit der S8 wird zwischen Thalwil und Zürich ein Viertelstundentakt entstehen. Später wird die S24 mit der S14 (Hinwil–Zürich HB) verbunden, was eine Verstärkung der innerstädtischen Verbindungen bewirkt. Solche Angebotsverdichtungen führen erfahrungsgemäss zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. So hat zum Beispiel seit der Einführung des Viertelstundentaktes am rechten Seeufer im Jahre 1999 die Nachfrage um über 50% zugenommen.

Eine starke Verbesserung des regionalen Angebotes für die Verbindungen von der Region Rohrdorferberg/Lenzburg ins Limmattal und in die Stadt Zürich wird die Verlängerung der S3 von Dietikon via Lenzburg nach Aarau bewirken. Weitere Verbesserungen sind in den Jahren 2007 und 2008 vorgesehen, wenn eine neue, halbstündlich verkehrende S-Bahn-Linie (S15) von Affoltern am Albis via Zürich ins Zürcher Oberland eingeführt wird.

Längerfristig wird der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn ermöglichen. Entsprechende Planungen für eine vierte Ausbautappe der S-Bahn sind im Gange. Die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs war ursprünglich für 2013 vorgesehen, ist jedoch auf Grund von Sparbemühungen des Bundes ungewiss. Am 7. April 2004 hat der Bundesrat angekündigt, 2007/2008 alle Projekte ausser den Bahngrossprojekten, die sich schon im Bau befinden, einer Gesamtschau zu unterziehen. Für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse würde dies bedeuten, dass mit dem Bau nicht Ende 2006 begonnen werden könnte und eine Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs nicht vor 2020 zu erwarten wäre. Bei einer derartigen Verschiebung sind negative Folgen bis hin zum Verkehrszusammenbruch auf Schiene und Strasse im Verkehrsknoten Zürich mit erheblichen Schäden für die schweizerische Volkswirtschaft zu befürchten. Der Regierungsrat hat deshalb in einem Schreiben an den Bundesrat beantragt, dass der Durchgangsbahnhof und die Durchmesserlinie von der

Gesamtschau ausgenommen und die Mittel für den Bau ab 2007 bereitgestellt werden. Das Bundesparlament wird in den kommenden Monaten über das weitere Vorgehen und die Kredite beschliessen.

Es zeigt sich somit, dass im Bereich des öffentlichen Verkehrs wesentliche Angebotsverstärkungen vorgesehen sind, die ein vermehrtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung im Jahr 2008 werden wichtige Elemente davon umgesetzt sein; zusätzliche Verbesserungen werden nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse folgen. Diese geplanten Massnahmen im öffentlichen Verkehr genügen, damit auch für den Individualverkehr auf der Westtangente eine Alternative mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht.

Der im Postulat angesprochene Rückbau der Westtangente kann erst erfolgen, wenn die Strassenabschnitte Rosengarten-/Bucheggstrasse und Sihlfeld-/Weststrasse zu Quartierstrassen umklassiert sind. Dies setzt gemäss kantonalem Richtplan die Erstellung des Waidhaldetunnels voraus. Entsprechende Planungen sind Gegenstand der Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich West, die bis Ende 2004 abgeschlossen werden soll. Bei dieser Projektstudie handelt es sich indessen erst um eine Vorstufe für weitergehende Projektierungsarbeiten; sie hat zum Ziel, in Zürich West konsensfähige Lösungen sowohl für den Nord–Süd- als auch den West–Ost-Verkehr zu finden. Soweit im Rahmen dieser Projektstudie Massnahmen entwickelt werden, können sie zur Eröffnung der Westumfahrung Zürich noch nicht verwirklicht sein.

Die im Rahmen des vom Regierungsrat verabschiedeten Konzepts FLAMAWEST und der Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich West vorgesehenen mittel- bis langfristigen Planungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Strasseninfrastruktur berücksichtigen die im Postulat angesprochene Entlastung der Westtangente. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 150/2004 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion für Soziales und Sicherheit, die Bau- und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi