

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

KR-Nr. 63/2007

Sitzung vom 19. Juni 2007

### **915. Postulat (Entlastung Westtangente)**

Kantonsrat Ueli Keller, Zürich, sowie die Kantonsrätinnen Heidi Bucher-Steinegger, Zürich, und Monika Spring, Zürich, haben am 26. Februar 2007 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, für die unbestimmte Dauer ab der Eröffnung der Westumfahrung Zürich zusammen mit der Stadt Zürich einen umfassenden Massnahmenplan zu erarbeiten und umzusetzen, der die Auswirkungen des Verkehrs auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz auf die Anwohnenden deutlich reduziert.

Die Massnahmen sind zu beschreiben in Bezug auf ihre Wirkung zur Senkung von Lärm, Schadstoffbelastung, Unfallgefahr, Trennungswirkung, MIV-Anteil usw. Insbesondere sind mindestens die nachstehend aufgezählten Massnahmen zu planen – weitere gute Ideen sind durchaus erwünscht:

1. Lastwagentransitverbot (gemäss überwiesenem Postulat KR-Nr. 204/2003 Lastwagen-Transitverkehr bei Ortschaften mit Umfahrungen).
2. Generelles Fahrverbot für Lastwagen zwischen 19 und 7 Uhr.
3. Verkehrsleitung des Transitverkehrs auf die Umfahrung.
4. Verkehrsleitung des Ziel-/Quellverkehrs von und nach Stadtrandnähe auf die Umfahrung.
5. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30.
6. Verbesserung der Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten für das Gewerbe.
7. Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen an den Kreuzungen Grebelacker-, Rötel-, Wibich-, Lehen-, Nord- und Röschibachstrasse.
8. Verbesserung der Fuss- und Velowege entlang und quer zur Westtangente.
9. Ausbau des ÖV mit Tramtangente und Busvorläuferbetrieb auf eigenen Spuren.
10. Verbesserte Gestaltung und Anbindung des S-Bahnhofs Hardbrücke an den städtischen ÖV.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Ueli Keller, Heidi Bucher-Steinegger und Monika Spring, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Postulat verlangt die Planung verschiedener Massnahmen, um die Auswirkungen des Verkehrs auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz auf die Anwohnenden deutlich zu verringern.

Im Zusammenhang mit der Senkung des Verkehrs auf der Westtangente hat der Regierungsrat seit 2001 verschiedene Vorstösse des Kantonsrats beantwortet, nämlich insbesondere

- RRB vom 11. Juli 2001: KR-Nr. 116/2001, Postulat betreffend Redimensionierung der Westtangente, Zürich; Überweisung abgelehnt
- RRB vom 29. Mai 2002: KR-Nr. 115/2002, Interpellation betreffend Reduktion der Verkehrsemissionen an der Westtangente (Hirschwiesentunnel bis Hardplatz): mit Diskussion erledigt
- RRB vom 23. April 2003: KR-Nr. 46/2003, Anfrage betreffend Lastwagen-Transitverbot mit der Eröffnung der Westumfahrung
- RRB vom 6. Januar 2004: KR-Nr. 326/2003, Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente
- RRB vom 23. Juni 2004: KR-Nr. 150/2004, Postulat betreffend Ausbau öffentlicher Verkehr [öV] zur Entlastung der Westtangente; Überweisung abgelehnt
- RRB vom 14. Juli 2004: KR-Nr 173/2004, Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 2
- RRB vom 16. Februar 2005: KR-Nr 443/2004, Anfrage betreffend Umfrage der Baudirektion betreffend Westtangente
- RRB vom 1. Juni 2005: KR-Nr 89/2005, Anfrage betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 3
- RRB vom 21. September 2005: KR-Nr. 204/2005, Anfrage betreffend Verkehrsströme Weststrasse und Üetlibergtunnel/Westumfahrung
- Vgl. auch Vorlage 4258: KR-Nr. 159/2004: dringliches Postulat betreffend Waidhaldetunnel: Abschreibung

Der Regierungsrat hat dabei stets konsequent folgende Haltung vertreten:

Mit Eröffnung der Westumfahrung und Umsetzung der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich kann der Verkehr auf der Achse Bullingerstrasse, Sihlfeldstrasse, Weststrasse stark gesenkt werden, da sie keine Verbindungsfunktion mehr haben wird. Dafür wird die Achse

Seebahnstrasse, Schimmelstrasse als Verbindungsachse im Gegenverkehr betrieben: Sie nimmt den Verkehr auf, der wegen seiner Ziel- oder Quellpunkte nicht von der Westumfahrung aufgenommen werden kann.

Zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz verkehrt auf der Westtangente überwiegend Ziel-/Quellverkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist kleiner als 15%. In diesem Teil der Westtangente kann die Eröffnung der Westumfahrung das Verkehrsaufkommen kaum verringern. Durch die Entwicklung von Zürich West wird der Ziel-/Quellverkehr weiter zunehmen und so die geringe Abnahme gar kompensieren.

Bedeutende Angebotsausbauten für den Ziel-/Quellverkehr im öV, die eine Entlastungswirkung auf die Westtangente haben könnten, können erst nach Erstellung der Durchmesserlinie ab 2013 mit einer vierten Teilergänzung der S-Bahn erfolgen. Eine deutliche Entlastung der Westtangente ist dabei fraglich.

Sämtliche Untersuchungen im Rahmen der «Planungsstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West» haben gezeigt, dass nur ein Waidhaldetunnel die Voraussetzung für eine nachhaltige und deutliche Entlastung und damit für einen Kapazitätsabbau der Westtangente im Bereich der Rosengartenstrasse ermöglicht.

An dieser Einschätzung hat sich inzwischen nichts geändert. Mit Verabschiedung des Gesamtverkehrskonzepts am 13. September 2006 und der Zustimmung zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr am 1. Februar 2006 hat der Regierungsrat seine Haltung zum Bau des Waidhaldetunnels zwecks Entlastung der Siedlung im Bereich der Westtangente nochmals bekräftigt. Dabei ist die genaue Lage dieser neuen Verbindung (Waidhaldetunnel mittel oder lang), die mit dem Kantonsratsentscheid vom 26. März 2007 zum Verkehrsrichtplan nochmals aufgeworfen wurde, für diese Fragestellungen von untergeordneter Bedeutung und wird Gegenstand der weiteren Planungsschritte sein müssen.

Zu Forderung 1:

Ein Verbot für den Lastwagenverkehr auf der Westtangente (als flankierende Massnahme zum Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich) war schon verschiedentlich Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen. Der Regierungsrat bezog entsprechend mehrmals Stellung dazu (vgl. Postulate KR-Nrn. 46/2003 und 204/2005). Massnahmen zur Entlastung der Westtangente im Allgemeinen waren zudem Thema der beiden Postulate KR-Nrn. 150/2004 und 159/2004. Die Sachlage hat sich seither nicht wesentlich verändert, weshalb auf die Stellungnahmen zu den genannten Vorstössen verwiesen werden kann.

### Zu Forderung 2:

Die Westtangente in Zürich bleibt auch nach der Eröffnung der Westumfahrung eine blau signalisierte Hauptstrassenverbindung (Durchgangsstrasse des Bundes, HS Nr. 1 und HS Nr. 4). Die Kompetenz, auf Durchgangsstrassen des Bundes Einschränkungen wie etwa Fahrverbote für den Schwerverkehr zu erlassen, liegt – nach Anhörung des betroffenen Kantons – beim Bund.

Auf der Westtangente im Abschnitt Rosengartenstrasse liegt der Schwerverkehrsanteil bei rund 6%. Der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Zürich Ost (Heizkraftwerk) und Zürich Süd (Brunau) ist verhältnismässig gering. Der grösste Teil des Lastwagenverkehrs auf der Westtangente hat sein Ziel in der Stadt Zürich selbst. Vor allem in den frühen Morgenstunden, also vor 07.00 Uhr, findet bereits ein erheblicher Anlieferungsverkehr statt. Ein allgemeines Fahrverbot auf dem Abschnitt Hirschwiesentunnel–Hardplatz hätte zur Folge, dass diese Fahrten in andere Gebiete verdrängt würden und längere Fahrwege in Kauf genommen werden müssten, was insgesamt zu einer grösseren Beeinträchtigung von Anwohnenden führen würde. Im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr ist auch auf das allgemeine Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen nach Art. 2 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und Art. 91 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) zu verweisen.

### Zu Forderung 3:

Die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung sehen vor, den Transitverkehr mit einer entsprechenden Signalisation der Fernziele auf den Autobahnring zu lenken. Die Westtangente in der Stadt Zürich wird damit entlastet. Die Signalisationskonzepte sind in Arbeit. Zum Beispiel werden künftig die Fernziele Chur oder Luzern von Norden her nur noch auf der Autobahn zu finden sein, während sie in der Stadt Zürich erst im südlichen Bereich für den aus der Stadt ausfahrenden Verkehr erscheinen. Im Abschnitt Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse werden die Strassen abklassiert und zurückgebaut. Die Seebahnstrasse wird künftig im Gegenverkehr betrieben und bleibt als Hauptstrasse (Durchgangsstrasse des Bundes) blau signalisiert.

### Vorbemerkungen zu den Forderungen 4 bis 8:

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich obliegen diese Befugnisse (Signalisation auf Stadtgebiet, Signalisation der Höchstgeschwindigkeit, Zufahrten und Parkierungsmöglichkeiten, Betrieb der Lichtsignalanlagen, Anordnungen im Zusammenhang mit Rad- und Fusswegen) in erster Linie den städtischen Behörden.

Zu Forderung 4:

Der Ziel-/Quellverkehr wird mit der Wegweisung geleitet, die im Sinne des Postulates ausgestaltet wird. Entscheidend dabei ist, dass die Autobahnumfahrung (d. h. die Nord- und die Westumfahrung) ausreichende Kapazitäten aufweist. Regelmässige Staus mit spürbaren Zeitverlusten verleiten dazu, trotz Umfahrung den distanzmässig kürzeren Weg durch die Stadt zu wählen. Daher wird für die Westumfahrung ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem geplant, das die Verkehrssituation grossräumig erfasst und mit rechtzeitigen Beeinflussungsmassnahmen den Fluss auf der Umfahrung möglichst lange aufrechtzuerhalten sucht. Andererseits wird die Kapazität der heutigen Transitachse mittels der flankierenden Massnahmen stark verringert, sodass sie für den Transitverkehr nicht mehr attraktiv ist. Damit wird gleichzeitig auch für Ziel-/Quellfahrten ein Attraktivitätsgefälle geschaffen, welches das Benutzen der Umfahrung fördern dürfte.

Zu Forderung 5:

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist auf einer mehrstreifig ausgebauten Strasse nicht durchsetzbar und entspräche auch nicht der Bedeutung und Funktion dieser Verbindung im Strassennetz. Eine solche Massnahme könnte zudem zu ungewünschten Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr führen.

Zu Forderung 6:

Zufahrts- und Parkierungsmöglichkeiten sind bei Hauptstrassen möglichst nicht im Strassenraum zu gewährleisten. Dieser ist für solche Zwecke nicht geeignet bzw. es fehlt der Platz dafür. Der nötige Platz müsste auf Kosten von Fahrstreifen geschaffen werden, was die Kapazität der Strassen erheblich verringern würde. Die heutige Kapazität der Rosengartenstrasse wird auch nach Inbetriebnahme der Westumfahrung nötig sein, um das Verkehrsvolumen zu bewältigen. Während der Spitzenzeiten wird die Kapazität weiterhin knapp bis ungenügend sein. Eine Einschränkung der Kapazität würde – ebenso wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung – dazu führen, dass Verkehr auf andere, bisher weniger belastete Achsen verdrängt würde.

Zu Forderung 7:

Lichtsignalanlagen und Fussgängerstreifen würden insbesondere in den Steigungen der Rosengartenstrasse zu Einschränkungen der Kapazität führen und zudem durch die ständigen Brems- und Anfahrvorgänge zusätzliche Emissionen bewirken.

Zu Forderung 8:

Für Fusswege entlang der Westtangente besteht keine überkommunale richtplanerische Festlegung. Es ist u. a. deshalb Sache der Stadt Zürich, in diesem Bereich tätig zu werden. Der Fussgängerschutz entlang der Westtangente ist allerdings bereits heute weitgehend gewährleistet.

Im regionalen Richtplan ist entlang der Rosengartenstrasse zwar eine Radwegroute vorgesehen. Ob es angesichts der Steilheit von Teilen der Rosengartenstrasse und der starken Verkehrsbelastung sinnvoll ist, dort einen Radweg oder einen Radstreifen zu erstellen oder ob ein solcher nicht zweckmässiger durch die anstossenden Quartiere geführt würde, kann offenbleiben. Jedenfalls liegt die Projektierung solcher Massnahmen gestützt auf § 45 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) in der Kompetenz des Stadtrates, da mit §§ 43 ff. dieses Gesetzes Planung, Projektierung und Erstellung von Strassen mit überkommunaler Bedeutung (darunter fallen u. a. auch Fuss- und Radwege) auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur an diese übertragen worden sind. Der Regierungsrat ist bei solchen Strassen Genehmigungsinstanz. Ähnliches gilt für Fuss- und Velowege quer zur Westtangente. Soweit solche mit Verkehrsanordnungen im Sinne des Signalisationsrechts des Bundes markiert werden, üben nach § 27 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 741.2) in den Städten Zürich und Winterthur die städtischen Behörden die entsprechenden Befugnisse und Aufgaben aus. Gewisse Einschränkungen gelten allerdings für Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können (vgl. § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung).

Zu den Forderungen 9 und 10:

Namentlich erwähnt werden im Postulat Tramtangente und die verbesserte Gestaltung des Bahnhofs Hardbrücke.

Im Rahmen der Studie «Das VBZ-Netz 2025» wurden vertiefte Abklärungen zu Tangentialverbindungen in der Stadt Zürich vorgenommen und Aussagen zum Ausbau von Tramtangente gemacht. Folgende Tramtangente werden u. a. in der Studie aufgezeigt:

- Werdhölzli–Escher–Wyss–Platz–Hardplatz–Stauffacher–Paradeplatz–Bellevue–Rehalp
- Farbhof–Albisriederplatz–Hardplatz–Bucheggplatz–Milchbuck–Bahnhof Stettbach
- Kirche Fluntern–Bellevue–Bahnhof Enge–Saalsporthalle–Bahnhof Wiedikon–Albisriederplatz–Hardplatz–Bucheggplatz–Bahnhof Oerlikon–Seebach

Die Studie bezeichnet den Zustand des VBZ-Netzes für 2025. Allerdings ist auf Grund der technisch teilweise sehr anspruchsvollen Infrastrukturprojekte zu beachten, dass sich einzelne Ausbauschritte zeitlich verschieben könnten. Der Realisierungszeitpunkt für diese Tramtangente ist somit noch offen.

Weiter liefen und laufen unter der Federführung der Stadt Zürich verschiedene Projekte rund um die Hardbrücke. Sie reichen von Abklärungen zur städtebaulichen Aufwertung bis hin zu ersten Vorstudien über einen möglichen Umstieg vom Tram auf die S-Bahn auf der Hardbrücke. Die Vorstudien stehen im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Tramtangente. Demnächst soll eine Korridorstudie ausgelöst werden, mit der die zweckmässige und wirtschaftliche Führung der Tramlinien über die Hardbrücke, wie sie in der Studie VBZ-Netz 2025 vorgesehen sind, abgeklärt werden sollen. Die Führung einer Tramlinie durch die Rosengartenstrasse kann aber erst in Betracht gezogen werden, wenn diese durch den Bau des Waidhaldetunnels entlastet ist.

Da mit dem Agglomerationsprogramm Zürich und der «Planungsstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West» die wichtigsten Schritte für eine langfristige, nachhaltige Entlastung der Westtangente durch den Bau des Waidhaldetunnels eingeleitet worden sind, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 63/2007 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**