

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 266/2003
KR-Nr. 276/2003

Sitzung vom 26. November 2003

1720. Anfragen (Sperrung Westtangente; vorübergehende Verkehrsordnungen während der Veranstaltung «Festtangente»)

A. Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, hat am 8. September 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Am vergangenen Wochenende vom 6./7. September 2003 wurde die Westtangente zwischen Bullingerplatz und Bucheggplatz für 18 Stunden gesperrt und als Festraum genutzt.

Bei der Westtangente handelt es sich um eine Strasse von überkommunaler Bedeutung. Sie fällt daher grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Gestützt darauf ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat oder eine Direktion der Sperrung der Westtangente vom 6. und 7. September 2003 zugestimmt, bzw. wann wurde sie bewilligt?
2. Was waren die Gründe für dieses Vorgehen?
3. Welches sind die massgebenden Rechtsgrundlagen, bzw. wo sind die Bewilligungskompetenzen zwischen Stadt und Kanton geregelt?

B. Kantonsrat Ueli Keller, Zürich, hat am 15. September 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die äusserst zurückhaltenden Auskünfte des zuständigen Offiziers der Kantonspolizei ergeben kein klares Bild über die getroffenen vorübergehenden Verkehrsordnungen während der Veranstaltung «Festtangente» vom 6./7. September 2003.

1. Welche Massnahmen zur grossräumigen Umfahrung der Stadt Zürich hat die Kantonspolizei auf Autobahnen und Autostrassen im Kanton Zürich bis zu deren Ende im Hardturm, Sihlhölzli und an der Wasserwerkstrasse sowie auf den übrigen Staatsstrassen ausserhalb der Stadt Zürich getroffen?
2. Wo und wann wurden «mobile Wechselstände» aufgestellt?
3. Mit welchen Informationen, Verkehrssignalisationstafeln, Wegweisern usw. waren diese «mobilen Wechselstände» versehen?
4. Weshalb wurde die – offenbar in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich – geplante Beschilderung von weiträumigen Umfahrungs-routen ausserhalb der Stadt Zürich nicht ausgeführt?
5. Noch am Mittwoch vor der Veranstaltung erteilte die Kantonspolizei die schriftlich vorliegenden, widersprüchlichen Auskünfte:

«... auf den Umwegrouten zur Sperrung der Westtangente seien keine zusätzlichen Signalisationen notwendig. Zählungen am letzten Wochenende würden darauf schliessen, dass der Verkehrsfluss gewährleistet sei ...»

sowie

«... ist im Übrigen nichts davon bekannt, dass auf eine Signalisation auf Kantonsgebiet verzichtet werden soll.» Was gilt jetzt?

6. Was für Zahlenmaterial über Menge, Herkunft und Ziel des Verkehrs steht dem Regierungsrat zur Verfügung, um die Wirksamkeit der in seiner Zuständigkeit getroffenen Massnahmen wie Signalisationen, Verkehrsbeeinflussung durch Medieninformationen usw. zu beurteilen?
7. Welche Massnahmen wurden 1997 anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Provisoriums Westtangente getroffen, als derselbe Strassenabschnitt während 25 Stunden gesperrt wurde?

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

I. Die Anfragen Carmen Walker Späh, Zürich, und Ueli Keller, Zürich werden wie folgt beantwortet:

Der Vollzug des Signalisationsrechtes des Bundes wird in der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (LS 741.2) geregelt. Grundsätzlich obliegt der Vollzug der Direktion für Soziales und Sicherheit, wobei für die Städte Zürich und Winterthur die besonderen Bestimmungen der §§ 27–30 gelten. Danach liegt die Zuständigkeit für dauernde und vorübergehende Verkehrsanordnungen auf den Gebieten der beiden Städte – ausgenommen Autobahnen und Autostrassen – bei den städtischen Behörden. Diese haben allerdings die Zustimmung der Direktion für Soziales und Sicherheit einzuholen, bevor Verkehrsanordnungen verfügt werden, die den Verkehr auf den Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, da gemäss § 32 der genannten Verordnung die Direktion für Soziales und Sicherheit die Aufsicht über die Verkehrsanordnungen im ganzen Kanton ausübt. Die Direktion für Soziales und Sicherheit greift indessen nur sehr zurückhaltend in die Entscheidungen der kommunalen Behörden ein.

Die Westtangente ist im kantonalen Verkehrsplan als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Die Strassenverbindung weist je nach Abschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 50 000 bis 65 000 Fahrzeugen auf. In erster Linie wird auf dieser Strasse Verkehr abgewickelt, der sein Ziel und/oder seine Quelle in der Stadt Zürich selbst hat. Neben diesem allgemeinen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen dient die Westtangente auch als Verbindung zwischen der A1 in Zürich Nord und der A3

in Zürich Brunau, wobei der Anteil dieses Durchgangsverkehrs laut kantonalem Verkehrsmodell mit 6 Prozent (DTV) – bzw. 9 Prozent für Spitzenstunden – gering ist.

Zwecks Durchführung einer Festveranstaltung beabsichtigte die IG WesttangentePlus, die Westtangente zwischen dem Buchegg Tunnel und der Bullingerstrasse am Wochenende des 6./7. September 2003 für den allgemeinen Verkehr sperren zu lassen. Anfang Juli 2003 erging eine Einladung des Polizeidepartementes der Stadt Zürich an die Direktion für Soziales und Sicherheit für eine Sitzung im Zusammenhang mit der geplanten Sperrung der Westtangente. Gleichzeitig wurde die Kantonspolizei von der Stadtpolizei in gleichem Sinne informiert und zu einer Besprechung aufgefordert. Die genannten kantonalen Behörden verlangten jedoch vorab ein von der Stadt Zürich erarbeitetes bzw. geprüfetes Konzept zur Durchleitung des Verkehrs während der Zeit der Sperrung. In der Folge entwarf die Stadt nach einer Besprechung der Vertreter der Stadtpolizei mit Sachbearbeitern der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei einen Massnahmenkatalog zur Vermeidung des Verkehrszusammenbruchs. Dieser enthielt die Verbreitung von Verkehrsmeldungen im Radio und das Aufstellen von mobilen Stauwarnanlagen auf den Einfallachsen A1 und A3. Als wünschbar wurde zudem das Aufstellen von besonderen «Informationstafeln» besprochen, die auf den in die Stadt Zürich führenden Einfallachsen auf die erschwerte Stadtdurchfahrt hätten hinweisen sollen. Da die Polizei selber nicht über derartige Tafeln verfügt, wurde erwogen, solche besonders anfertigen zu lassen und den Veranstaltern im Rahmen der städtischen Bewilligungsverfügung die Kosten dieses Sonderaufwandes aufzuerlegen, wozu es aber in der Folge nicht kam. Auf den Autobahnen um Zürich bestehen keine programmierbaren Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit so genannten Wechselsignalen und Wechseltextanzeigen, die eine kurzfristige und wirkungsvolle Umlagerung des Durchgangsverkehrs ermöglichen würden. Eine Anpassung der fest installierten Überkopfwegweisungen auf den Autobahnen A1 und A3 wäre nur mit unverhältnismässigem technischem und personellem Aufwand möglich gewesen.

Mit Schreiben vom 28. Juli 2003 informierte das Polizeidepartement der Stadt Zürich die Direktion für Soziales und Sicherheit über das Verkehrskonzept der Stadtpolizei zur vorgesehenen Sperrung der Westtangente am 6./7. September 2003 in Zürich. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei prüfte das Konzept. Die vorgesehenen Vorkehrungen wurden unter anderem auch auf Grund der Erfahrungen aus der letzten Sperrung der Westtangente im Jahr 1997 beurteilt. Die Kantonspolizei erhob gegen das Konzept der Stadtpolizei keine Einwände.

Den Entscheid über die Sperrung der Westtangente fällte der Stadtrat am 20. August 2003. Am 28. August 2003 erteilte das Polizeidepartement der IG WesttangentePlus die Veranstaltungsbewilligung und verfügte die fragliche Sperrung der Westtangente.

In Hinblick auf die Sperrung installierte die Kantonspolizei vor dem Wochenende des 6./7. September 2003 vier mobile Stauwarnanlagen auf den Autobahnen rund um Zürich (A1 vor dem Limmattalerkreuz, A1 zwischen Zürich Nord und Zürich Ost, A1 vor der Ausfahrt Wallisellen sowie A3 vor der Ausfahrt Zürich Wollishofen). Ausserdem wurden an den Veranstaltungstagen die vorgesehenen Radiomeldungen verbreitet.

Während der Dauer der Veranstaltung kam es auf dem Gebiet der Stadt Zürich zu starken Verkehrsbehinderungen. Bezüglich der in die Stadt hinein führenden Autobahnen ergab sich ein unterschiedliches Bild: Auf der Nordumfahrung war der Verkehr nur leicht behindert, und die Stauwarnungen auf der A1 mussten zu keiner Zeit aktiviert werden. Dagegen war auf der Autobahn A3 von Chur her Richtung Zürich für längere Zeit ein Rückstau vom Autobahnende über die Sihlhochstrasse bis zurück zum Anschluss Brunau festzustellen, und die Durchfahrtszeiten zwischen der A3 bei der Brunau und der A1 beim Hardturm oder Letten betragen in den Abendstunden des 6. September 2003 rund zwei Stunden. Offensichtlich erbrachten die im innerstädtischen Verkehrskonzept vorgesehenen Umleitungsrouten für den von Chur her in Richtung Zürich Nord fliessenden Verkehr weniger Leistung als erwartet.

Rückblickend betrachtet lässt sich nicht sagen, mit welchen anderen Informations- oder Steuerungsmassnahmen der Stau am Autobahnende Brunau hätte vermieden werden können. Am Autobahnende A3 fehlt es an tauglichen Ausweichrouten, die den Verkehrsfluss aufrechterhalten und nicht zu einer weiteren, unerwünschten Verkehrsüberlastung der Quartiere Wollishofen und Enge führen würden. Zudem wurden am Veranstaltungstag die regelmässigen Verkehrsmeldungen von den Verkehrsteilnehmern offensichtlich zu wenig beachtet. Die Direktion für Soziales und Sicherheit hat vorliegend ihre Aufsichtspflicht wahrgenommen und die Vorlage von Massnahmen zur Vermeidung eines Verkehrszusammenbruches verlangt und geprüft. Wie im Nachhinein festgestellt werden muss, wurde die Tauglichkeit der vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich des Verkehrs von der A3 Richtung Zürich Nord überschätzt.

In Anbetracht der festgestellten Verkehrsbehinderung am Autobahnende A3, die direkt auf die Sperrung der Westtangente zurückzuführen ist und die auch unter Einsatz weiterer – zurzeit nicht zur Verfügung stehender – Mittel wohl kaum gänzlich hätte verhindert werden können, ist eine Wiederholung der Westtangentsperrung für die Zukunft

in Frage zu stellen. Das Verkehrsaufkommen auf den Einfallsachsen in die Stadt Zürich ist heute auch an den Wochenenden derart hoch, dass solche Unterbrechungen des Verkehrsflusses zu erheblichen Behinderungen führen müssen, was wiederum von der Bevölkerung nicht mehr verstanden wird und was ohne Not wohl nicht mehr hingenommen werden kann.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi