

Sitzung vom 18. Dezember 1991

4265. Anfrage

Kantonsrat Thomas Dähler, Zürich, hat am 7. Oktober 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Seit über 20 Jahren wird die Verbindung der Nationalstrassen N 1 und N 3 auf dem Gebiet der Stadt Zürich richtungsgetreunt auf zwei Achsen durch Wohnquartiere geführt. Der betroffenen Bevölkerung wurde damals zugesichert, dass es sich bei dieser Verkehrsführung um ein "Provisorium für wenige Jahre" handle und der Bau der Sihl-Tiefstrasse vorangetrieben werde. Die beiden Verbindungsachsen (Schimmel-/Seebahnstrasse und Sihlfeld-/Weststrasse) vermögen das Verkehrsaufkommen nicht zu fassen, weshalb auf weiteren Quartierstrassen (Schweighof- und Haldenstrasse) regelmässig schwere Lastwagen aus dem ganzen EG-Raum anzutreffen sind.

Aus technischen, politischen und anderen Gründen wurde die Realisierung der Sihl-Tiefstrasse immer wieder verschoben, zuletzt wegen der Verlängerung der Sihltal-Uetliberg-Bahn und der Konzeptänderung bezüglich der Linienführung im Bereich Letten.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bis zu welchem Termin (frühestens / spätestens) ist nach dem derzeitigen Stand der Planung der innerstädtischen Nationalstrassenverbindungen mit folgenden Teilschritten zu rechnen:
 - Auflage des generellen Projektes Sihlhölzli-Letten?
 - Baubeginn?
 - Inbetriebnahme?
2. Sind auf kommunaler (d.h. städtischer) Ebene Probleme anstehend, deren Lösung die möglichst rasche Realisierung der Nationalstrassenverbindungen fördern würde?
3. Wird die bauliche Rückführung der bisher als Nationalstrassen missbrauchten Quartierstrassenachsen in das generelle Projekt miteinbezogen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Thomas Dähler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Nach dem Nationalstrassen-Bauprogramm wird zuerst die Westumfahrung Zürich gebaut. Danach folgen die N 4 Knonaueramt und sodann das Expressstrassen-I in der Stadt Zürich. Aus heutiger Sicht ist damit zu rechnen, dass das generelle Expressstrassenprojekt dem Stadtrat von Zürich 1992/93 zur Vernehmlassung zugeleitet wird. Der Baubeginn ist für das Jahr 2000 vorgesehen. Die Bauzeit dürfte rund zehn Jahre betragen.

Die angestrebte Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr wird erst vollumfänglich erreicht, wenn sowohl die Westumfahrung als auch das Expressstrassen-I in Betrieb genommen sind. Eine möglichst rasche Realisierung auch des Expressstrassen-I wäre dringend wünschbar. Das Nationalstrassennetz auf dem Gebiet des Kantons kann jedoch schon aus finanziellen Gründen nur zeitlich gestaffelt fertiggestellt werden.

Die im Zuge des Expressstrassenbaus auf dem nachgeordneten Strassennetz auf Stadtgebiet fällig werdenden flankierenden Massnahmen zum Schutz von Quartieren sollen nach den Vorstellungen des Kantons Bestandteil des Expressstrassenprojekts sein. Welche Massnahmen im einzelnen zu treffen sein werden, wird in der Projektierung untersucht und steht demzufolge noch nicht fest.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die
Direktion der öffentlichen Bauten

Zürich, den 18. Dezember 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller