

Sitzung vom 27. November 1996

3359. Interpellation (Realisierungsprogramm flankierender Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung während der Ausführung des Uetlibergtunnels)

Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 7. Oktober 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten, die sich im Hinblick auf die gleichzeitig mit der Realisierung des Uetlibergtunnels 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 Uetlibergtunnels 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 Uetlibergtunnels 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–Birmensdorferstrasse 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 223 auf 222 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 Uetlibergtunnel auch die nachgefragten flankierenden Massnahmen mitfinanziert sind?

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 Uetliberg-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 Uetlibergtunnels hinaus verzögert und damit in ihrer Wirkung fragwürdig werden.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Peter Stirnemann, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Im Hinblick auf den Bau der Westumfahrung Zürich (Umfahrung Birmensdorf/Uetlibergtunnel) besteht seit Herbst 1994 eine «Arbeitsgruppe für flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich». In dieser aus Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich bestehenden Arbeitsgruppe werden in erster Linie Grundlagen erarbeitet, Szenarien für flankierende Massnahmen festgelegt und mögliche Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen – unter anderem anhand des kantonalen Verkehrsmodells – diskutiert. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort vom 10. Juli 1996 auf die Anfrage KR-Nr. 129/1996 (Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich) ausgeführt hat, können heute noch keine detaillierten Aussagen über geplante flankierende Massnahmen gemacht werden.

Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden vom 3. April 1996 betreffend Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt für den Bau der Westumfahrung die vom Regierungsrat bezüglich der flankierenden Massnahmen stets vertretene Haltung bestätigt. Danach macht es keinen Sinn, bereits heute einzelne flankierende Massnahmen festzulegen, weil über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren, was etwa der Bauzeit der Westumfahrung entspricht, keine fundierten Annahmen über die dannzumal herrschende Situation getroffen werden können. Mit zunehmendem Baufortschritt und näherrückender Inbetriebnahme der Westumfahrung werden sich die Auswirkungen auf das Stadtzürcher Strassennetz immer genauer abschätzen lassen, und die erforderlichen flankierenden Massnahmen können konkret aufgezeigt und vorbereitet werden. In der Folge wird der Regierungsrat die flankierenden Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich festlegen und um deren Verwirklichung gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der projektierten Nationalstrassenabschnitte besorgt sein.

Wie in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 129/1996 festgehalten, wird allein der Umstand, dass die Umfahrung der Stadt auf dem neuen Autobahnabschnitt weniger Zeit beanspruchen wird als eine Fahrt quer durch die Stadt, das Stadtstrassennetz entlasten. Dieser Effekt soll mit flankierenden Massnahmen gesichert und verstärkt werden. Bei der Prüfung der verschiedenen Massnahmen wird die Möglichkeit einer Temporeduktionen auf der Sihlhochstrasse in die Untersuchungen miteinbezogen. Es wird auch beurteilt, in welchem Ausmass sich der Verkehr in den einzelnen Quartieren entwickeln wird. Die Verkehrsentwicklung dürfte dabei in erster Linie – so auch in den Quartieren Brunau, Giesshübel und Wiedikon – durch Umnutzungen, z.B. von Industriearealen, durch demographische Veränderungen, den Rückgang von Arbeitsplätzen oder Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse beeinflusst werden.

Mit gezielten Massnahmen im inneren Bereich der Stadt soll die Fahrt durch die Stadt unattraktiv gestaltet und so der Durchgangsverkehr auf die Umfahrung geleitet werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, das Einbahnstrassensystem der überkommunalen Strassen (S-10 und S-11) der Westtangente zwischen Hardplatz und Brandwache aufzuheben und den Verkehr auf die Achse Hohl-/Seebahn-/Schimmelstrasse (S-10) im Gegenverkehr umzulegen. Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse (S-11) sollen dabei zurückgebaut und als zweispurige kommunale Strassen (mit Gegenverkehr) ausgestaltet werden. Entsprechend ist dieser Streckenabschnitt im kantonalen Richtplan als «bei Ersatz zur Umklassierung vorgesehen» bezeichnet (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995). Die normale Dauer allfälliger Rechtsmittelverfahren (ca. zwei bis drei Jahre) wird in den Terminplan zur Erarbeitung und Realisierung der flankierenden Massnahmen einbezogen. Wie lange tatsächlich angestrengte Rechtsmittelverfahren dann effektiv dauern werden, kann aber nicht mit genügender Sicherheit vorausgesagt werden.

Gemäss den derzeitigen Verkehrsprognosen ist mit der Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung auf der Waldegg- und Birmensdorferstrasse kein Mehrverkehr, sondern tendenziell eine Entlastung zu erwarten.

Der bestehende Nationalstrassenabschnitt zwischen Limmattaler Kreuz und Anschluss Altstetten soll mit der Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung nicht zurückgebaut werden. Auf dem Gebiet der Stadt Zürich, Grünau-Hardturm, werden Gestaltungsmaßnahmen mit Spurabbau geprüft. Ebenso werden Möglichkeiten und Auswirkungen von Temporeduktionen geprüft.

Die Rosengartenstrasse wird durch die Inbetriebnahme der Zürcher Westumfahrung nur unwesentlich entlastet werden, weil der innerstädtische Verkehr auf diesem Abschnitt weiterhin bestimmend sein wird. Bei einer zu erwartenden Verkehrsreduktion von höchstens 10

Prozent dürfte ein Spurabbau aufgrund des heute herrschenden grossen Verkehrsaufkommens fraglich sein. Eine Abklassierung der Rosengartenstrasse ist gemäss kantonalem Verkehrsrichtplan nur im Zusammenhang mit dem geplanten Waidhalden-Tunnel vorgesehen.

Auch bei einer Vorfinanzierung des Uetlibergtunnels durch den Bund ist die Finanzierung der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich sichergestellt.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi