

Sitzung vom 30. Januar 2008

**132. Anfrage (Transitverkehr von LKWs durch die Stadt Zürich nach Eröffnung der Westumfahrung)**

Kantonsrat Antoine Berger, Kilchberg, Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, und Kantonsrat Martin Mossdorf, Bülach, haben am 5. November 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Nach der Eröffnung der Westumfahrung besteht eine optimale Umfahrung der City.

LKWs mit GPS werden aber weiterhin wegen der LSVA-Kosten den kürzesten Weg durch die Stadt suchen.

Abklassierung von Strassen (Bullinger-/West-/Seebahnstrasse) sowie bauliche Massnahmen alleine genügen nicht, sondern verzögern sogar den Verkehrsfluss negativ und gefährden zudem teilweise die Verkehrssicherheit.

Sollte eine diesbezügliche Lösung für die Stadt Zürich gefunden werden, kann dies auch bei anderen Städten und Gemeinden des Kantons angewandt werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass der Transitverkehr bei vorhandenen Umfahrungsstrassen auf diese umgeleitet werden soll?
2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass Abklassierungen mitunter den innerstädtischen Verkehrsfluss negativ beeinflussen bis hin zur Gefährdung der Verkehrssicherheit?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, den Transitverkehr auf die Umfahrungsstrassen zu bringen?
4. Was unternimmt der Regierungsrat im Besonderen, damit LKWs mit GPS wegen der LSVA nicht den kürzesten Weg durch die Stadt fahren?
5. Welche Kontrollmöglichkeiten bestehen oder können entwickelt werden, um zu überprüfen, dass transitierende LKWs tatsächlich die Umfahrung benutzen?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Antoine Berger, Kilchberg, Gabriela Winkler, Oberglatt, und Martin Mossdorf, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Umfahrungsstrassen bezwecken die Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Es ist deshalb erklärtes Ziel des Regierungsrates, den Transitverkehr zur Entlastung der Stadt Zürich auf den Umfahrungsrouten abzuwickeln. Mit einer grossräumigen Signalisation der Fernziele, d. h. mit entsprechenden Wegweisungen bei den Autobahnverzweigungen Zürich-Nord, Zürich-Süd, Zürich-Ost, Zürich-West und Limmattal soll der Transitverkehr nach Eröffnung der A 4 im Knonau-eramt 2010 über die Nord- und Westumfahrung gelenkt werden. Auch nach der Eröffnung der Westumfahrung bleiben aber in der Stadt Zürich Hauptstrassen als blau signalisierte Durchgangsstrassen des Bundes bestehen.

Zu Frage 2:

Abklassierungen haben keinen unmittelbaren Einfluss auf die innerstädtische Verkehrssicherheit. Wird eine abklassierte Strasse zurückgebaut, so geschieht dies vor allem zur Verbesserung der Sicherheit der Zufussgehenden und Radfahrenden sowie aus städtebaulichen Überlegungen. Es ist nicht zu vermeiden, dass der dadurch verdrängte Verkehr auf die verbleibenden Hauptachsen ausweicht. Abklassierungen können erst vorgenommen werden, wenn durch zusätzliche Massnahmen die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrungen sichergestellt ist. Im Zusammenhang mit dem Projekt für die Autobahn A 4/A 20, Westumfahrung Zürich gehen Bund und Kanton davon aus, dass sich eine Verkehrsentlastung in der Stadt Zürich durch die Westumfahrung nur mit gezielten flankierenden Massnahmen verwirklichen lässt. Der Regierungsrat hat deshalb am 14. November 2001 ein entsprechendes Konzept beschlossen («FLAMA WEST»).

Zu Frage 3:

Damit die neue Autobahn und ihre Zufahrten bestimmungsgemäss durch die Motorfahrzeuglenkenden genutzt werden, wurde eine Netzstrategie erstellt, welche die Funktion der betroffenen Strassen aufzeigt und die Grundlage für flankierende Massnahmen bildet. Leitgedanke war dabei, einerseits die leistungsfähigen Zubringer zu den Anschlüssen zwingend zu signalisieren und andererseits die Leistungsfähigkeit jener Strecken, die entlastet werden sollten, angemessen zu verringern. Die neue Autobahn wurde insbesondere für den Durchgangsverkehr gebaut

und führt zu einer Kapazitätserweiterung im Raum Zürich. Die Reisezeiten auf dieser – längeren – Route um Zürich herum werden im Normalfall erheblich geringer sein als bei einer Durchquerung der Stadt. Im Rahmen des ab 1. Januar 2008 umzusetzenden Projekts Verkehrsmanagement Schweiz, in das auch der Kanton Zürich eingebunden ist, wird ein sehr hoher verkehrstechnischer Aufwand betrieben (insbesondere mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Wechseltextanzeigen), um den Verkehr auch zu Spitzenzeiten flüssig zu halten.

Das Konzept «FLAMA WEST» umfasst innerhalb der Stadt unter anderem einen Rückbau der West-, Seebahn-, Bullinger- und Sihlfeldstrasse zu Quartierstrassen. Die Seebahnstrasse wird zu einer Durchgangsstrasse mit Gegenverkehrsregime. Ergänzend kommen Durchgangssperren, neue Parkieranlagen, die Einführung von Tempo 30 km/h auf kommunalen Strassen und gestalterische Massnahmen zur Unterstreichung des Quartierstrassencharakters. Sicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und städtebauliche Gestaltungsmassnahmen sind weitere wichtige Bestandteile der Verkehrsberuhigung und damit auch der Verkehrssicherheit. Das Projekt für diese Massnahmen wurde im Frühjahr 2006 öffentlich aufgelegt und vom Stadtrat von Zürich am 27. Juni 2007 festgesetzt. Der Baubeginn ist – in Abstimmung mit dem Termin für die Eröffnung der Westumfahrung – für das Frühjahr 2009 vorgesehen. Mit den erwähnten Massnahmen und der frühzeitigen Signalisierung der wichtigsten Fernziele auf den zuführenden Autobahnen ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr die Westumfahrung benutzen wird. Entscheidend für die gewünschte Verkehrsumlagerung ist ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf auf der Nord- und Westumfahrung von Zürich. Bei regelmässigen Stausituationen auf dem Hochleistungs-Strassennetz wird es zwangsläufig zu unerwünschten Ausweichfahrten durch das städtische Siedlungsgebiet kommen.

Zu Frage 4:

Das GPS (Global Positioning System) ist ein Navigationssystem des US-Verteidigungsministeriums. Es kann auch zivil kostenlos genutzt werden. Hersteller und Anbieter von Navigationsgeräten nutzen GPS und Kartenmaterial der amtlichen Vermessungsinstitutionen (z. B. Bundesamt für Landestopografie swisstopo) zur Standortbestimmung und Routenplanung in Fahrzeugen. Die verfügbaren Kartendaten enthalten heute genaueste Angaben zu Strassen und örtlichen Verhältnissen und werden von den Anbietenden von Navigationsgeräten laufend ergänzt und aktualisiert. Die Erfahrung zeigt, dass Lastwagen nicht grundsätzlich die kürzeste Strecke fahren, sondern in der Regel eine möglichst

geradlinige, hindernisfreie und damit schnelle Route wählen. Dies wird auf Grund der erwähnten flankierenden Massnahmen nach der Eröffnung der Westumfahrung auch der Fall sein.

Navigationsgeräte lassen sich durch ihre Benutzerinnen und Benutzer einfach und praktisch beliebig mit individuellen Wünschen programmieren. Befürchtungen, dass einzelne Lastwagen auf Grund der Routenberechnung ihrer Navigationsgeräte trotz flankierenden Massnahmen die Stadt durchfahren werden, können nicht gänzlich von der Hand gewiesen werden. Die Kantonspolizei Zürich wird daher die Thematik der Navigationsgeräte mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei den zuständigen Bundesstellen aufgreifen. Der Anstoss zu einer Regelung müsste auf Bundesebene erfolgen. Die gegenwärtige Rechtslage dürfte es allerdings kaum erlauben, den Herstellern und Anbietern von Navigationsgeräten Vorschriften über die Programmierung von Lastwagenrouten zu machen. Gemäss Art. 57b des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sind lediglich Geräte und Vorrichtungen, welche die behördlichen Kontrollen des Strassenverkehrs erschweren, stören oder gar unwirksam machen, verboten.

Zu Frage 5:

Die Strecke zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz (Rosengartenstrasse) wird pro Tag von durchschnittlich rund 65 000 Fahrzeugen befahren. Rund 15% davon entfallen auf den Transitverkehr und davon wiederum nur rund 6% auf Lastwagen. Der überwiegende Teil der Lastwagenfahrten in der Stadt Zürich stellt demzufolge eindeutig Ziel- und Quellverkehr im Rahmen der Ver- und Entsorgung der Stadt dar. Die Erfassung selbst dieses geringen Anteils von Lastwagen, welche die Stadt ohne Be- oder Entladen nur durchfahren, ist mit den vorhandenen Mitteln nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand möglich (z. B. im Rahmen von ausgedehnten Verkehrszählungen). Für polizeiliche Kontrollen von Fahrziel und -zweck bestehen keine Grundlagen, da Transitfahrten zwar unerwünscht sind, es dafür aber keine Sanktionsmöglichkeiten gibt. Die Sanktion einer Transittfahrt käme zudem nur dann in Frage, wenn ein entsprechendes Fahrverbot bestünde und entweder die Fahrerin, der Fahrer oder das Fahrzeug einen Grund zur Kontrolle gäbe oder allgemeine Schwerverkehrskontrollen durchgeführt würden. Auch bei Vorliegen eines dauernden oder zeitlich begrenzten Fahrverbots für den Transitlastwagenverkehr wären der polizeilichen Durchsetzung demnach enge Grenzen gesetzt, die es fraglich erscheinen lassen, ob ein solches Verbot – wenn es denn die sehr hohen rechtlichen Hürden überhaupt nehmen würde – zur gewünschten Verkehrs-entlastung wirklich beitragen würde.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**