

Sitzung vom 27. Januar 1999

**166. Anfragen**

**(Ungelöste Verkehrsprobleme im Zürcher Stadtkreis 6,  
und Auswirkungen der Sanierung des Schöneichtunnels  
auf die benachbarten Zürcher Stadtquartiere)**

Die Kantonsräte Lucius Dürr und Dr. Balz Hösly, Zürich, haben am 9. November 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Die Bevölkerung des Zürcher Stadtkreises 6 ist äusserst besorgt über verschiedene ungelöste Verkehrsprobleme. Der Kanton beabsichtigt bekanntlich, den Schöneichtunnel zur Vornahme von Revisionsarbeiten über längere Zeit zu schliessen. Dies führt zwangsläufig dazu, dass der intensive Fahrzeugverkehr entsprechend umgeleitet werden muss. Dies könnte aus nahe liegenden Gründen durch die Quartiere Unterstrass und Oberstrass geschehen, wie deren Bewohnerinnen und Bewohner zu Recht befürchten. Bis heute ist kein Umleitungskonzept bekannt, nicht einmal in den Ansätzen. Zur Beunruhigung und zu Unmut führt aber auch die Tatsache, dass für die Umgestaltung des teilweise gefährlichen und fussgängerunfreundlichen Schaffhauserplatzes eine rechtsgültige Baubewilligung vorliegt, die Bauarbeiten aus unerfindlichen Gründen jedoch nicht vorgenommen werden.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Besteht ein Konzept zur Umleitung des Verkehrs während der geplanten Schliessung des Schöneichtunnels? Falls ja, wie sehen dessen Details aus?
2. Welche flankierenden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen, Lärm usw. werden bei einer Umleitung des Verkehrs vorgenommen?
3. Welches sind die Gründe, dass die Umgestaltung des Schaffhauserplatzes nicht vorgenommen wird? Besteht allenfalls ein Zusammenhang mit der Schliessung des Schöneichtunnels (Umleitung des Verkehrs über den Schaffhauserplatz)?
4. Wie und zu welchem Zeitpunkt wird die Bevölkerung über die Lösung der genannten Verkehrsprobleme informiert?

Kantonsrat Dr. Robert Chanson, Zürich, hat am 30. November 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Vor wenigen Wochen hat die beschränkte Sperrung der Rosengartenstrasse zu einem Stau geführt, der bis in die Autobahnen A1 und A53 zurückreichte – beim Höhepunkt des Rückstaus wies die Autokolonne eine Gesamtlänge von 18 Kilometern auf! Diese Verkehrssituation war auf eine vorübergehende Sperrung der Westtangente zur Erneuerung einer Bushaltestelle zurückzuführen. Es fragt sich deshalb, ob eine ähnliche, womöglich schlimmere Situation bei der anstehenden Sanierung des Schöneichtunnels zu erwarten ist.

In Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses hat der Zürcher Regierungsrat im letzten Jahr bekannt gegeben, dass der 1982 in Betrieb genommene Schöneichtunnel im Fahrraubereich schadhafte Bauteile aufweise. So müsse insbesondere die Betonplatte, die sowohl als Fahrbahn als auch als Decke der unterirdischen Tramlinie nach Schwamendingen diene, nächstens erneuert werden. Wie informell kürzlich zu erfahren war, besteht seitens der kantonalen Verwaltung noch keine konkrete Planung, wie die Sanierung genau abgewickelt werden wird. Es ist allerdings schon absehbar, dass es zu einer mindestens mehrere Monate dauernden Baustelle kommen wird. Im Weiteren geht man davon aus, dass die Erneuerungsarbeiten zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit der Westtangente in diesem Abschnitt führen werden. Als Folge davon ist nicht nur mit häufigeren Stauentwicklungen auf der Westtangente und im Milchbuckeltunnel, sondern auch mit erheblichem Zusatzverkehr auf den wichtigeren oberirdischen Verkehrsachsen zwischen Zürich Nord und dem Stadtzentrum (zum Beispiel Winterthurerstrasse) beziehungsweise dem mittleren Limmattal zu rechnen.

Ausgehend von den beschriebenen Entwicklungen ist mit erheblichen Auswirkungen der Sanierungsarbeiten am Schöneichtunnel auf die Stadtkreise 6, 10, 11 und 12 zu rechnen. Um mehr Aufschluss über die Pläne der Kantonsregierung in diesem Zusammenhang zu erfahren, frage ich den Regierungsrat an:

- Bis zu welchem Zeitpunkt wird mit dem Vorliegen einer genaueren Planung der Sanierungsarbeiten am Schöneichtunnel gerechnet?

- Welche verkehrlichen Auswirkungen dieser Sanierung sind bereits heute absehbar?
- Müssen die Stadtquartiere im Bereiche des Schöneichtunnels mit erheblichen Zusatzbelastungen rechnen? Welche «flankierenden Massnahmen» werden erwogen, um diese Auswirkungen möglichst gering zu halten?
- Werden Vertretungen der benachbarten Stadtquartiere (zum Beispiel Quartiervereine) und anderer interessierten Kreise (zum Beispiel Verkehrsverbände) im Rahmen der Sanierungsplanung begrüsst?

Auf Antrag der Baudirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Luzius Dürr und Dr. Balz Hösli, Zürich, sowie Dr. Robert Chanson, Zürich, werden wie folgt beantwortet:

Der Bauwerkszustand der beiden Autobahntunnel Schöneich und Milchbuck wurde auf Grund von Hauptinspektionen 1995/96 und 1996/97 erfasst. Die visuelle Bauwerkskontrolle des 1982 erstellten Schöneichtunnels zeigte schadhafte Bauteile im Fahrtraumbereich. Die erforderlichen Sanierungsmassnahmen wurden im Sommer 1997 ausgeführt. Mittelfristig müssen weitere bauliche Sanierungsmassnahmen getroffen werden. Deshalb wird noch in diesem Jahr das Schadenbild an der Fahrbahnplatte (Tramtunneldecke) anhand einer vertieften Zustandsuntersuchung ermittelt und ein Sanierungsprojekt ausgearbeitet.

Mit dem Sanierungsprojekt können die Baudispositionen mit allfälligen Verkehrsbeschränkungen verbindlich festgelegt werden. Falls beide Tunnelfahrbahnplatten umfassend saniert werden müssen, wäre mit einer Bauzeit von einem Jahr zu rechnen. Diejenige Tunnelröhre, die saniert wird, würde gesperrt, der Nachtverkehr würde in Gegenrichtung durch die zweite Röhre umgeleitet. Der Tagesverkehr in einer Richtung müsste über das Stadtnetz (Überlandstrasse) umgeleitet werden. Dabei sind auf dem Stadtnetz flankierende Massnahmen wie die Sicherung von Fussgänger- und Radverkehrsanlagen sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagensteuerungen unumgänglich. Die Verkehrsdispositionen während des Baus werden vom kantonalen Tiefbauamt und von der Kantonspolizei in enger Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt und der Stadtpolizei erarbeitet.

Für die Realisierung dieser flankierenden Massnahmen ist die technische Umsetzung des seit 1984 bestehenden Regelungskonzepts Milchbucktunnel dringend notwendig. Dieses gibt Aufschluss über den Normalbetrieb auf der städtischen Nationalstrasse SN 1.4.4 (Letten–Aubrigg) und zeigt bei Störungen, z.B. bei gesperrtem Milchbucktunnel, Alternativrouten auf. Störungen auf der SN1.4.4 werden von der Verkehrsleitzentrale Letten der Stadtpolizei Zürich übermittelt, die ihrerseits Sonderprogramme für die städtischen Lichtsignalknoten entlang den Alternativrouten aktivieren muss. Damit sollen Verkehrszusammenbrüche verhindert und so weit möglich die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden.

Da in den vergangenen Jahren in der Stadt Zürich auf und entlang den Alternativrouten zahlreiche Spuren abgebaut worden sind, ist die Umsetzung des Regelungskonzepts Milchbucktunnel stark eingeschränkt worden. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Schaffhauserplatzes fordert daher der Kanton – vor allem auch im Hinblick auf die Sanierung des Schöneichtunnels – die Inbetriebnahme eines funktionsfähigen Regelungskonzeptes entlang den Alternativrouten. Sobald diese Forderung erfüllt ist, steht einer Umgestaltung des Schaffhauserplatzes aus der Sicht des Kantons nichts entgegen.

Die Verkehrsdispositionen während der Tunnelsanierungen werden in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen städtischen Stellen getroffen. Es ist selbstverständlich, dass dabei die Quartiervereine und Verkehrsverbände miteinbezogen werden und die Öffentlichkeit über das Konzept der Verkehrsumleitungen im Zusammenhang mit der Sanierung des Schöneichtunnels mit Orientierungen im Quartier und über die Medien zu gegebener Zeit informiert wird.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**