

A N F R A G E von Ueli Keller (SP, Zürich), Katharina Prelicz-Huber (Grüne, Zürich) und Martin Geilinger (Grüne, Winterthur)

betreffend Ausbau der Pfingstweidstrasse zur SN 1.4.1

Die Antworten des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 12/2007 auch in Bezug auf die Auswirkungen des Ausbaus der Pfingstweidstrasse zur SN 1.4.1 mit meistens 6, davon 4 durchgehenden Fahrspuren sind unvollständig und ungenau.

1. Wie hoch ist der « ... heute verhältnismässig hohe Anteil an Lastwagenverkehr... » an 45 - 50'000 Fahrzeugen pro Tag, die ab Anschluss Altstetten in Richtung Stadtzentrum verkehren?
2. Wie hoch sind die Luftschadstoffwerte (Nox, PM10, PM 2.5, PM 1, SO2, CO2) und die Lärmbelastung an diesem Strassenabschnitt auf Grund des heutigen Verkehrs, wie hoch ist der Anteil der vom Lastwagenverkehr verursachten Luftschadstoffe?
3. Welche Massnahmen sind vorgesehen, um den Transitverkehr und insbesondere auch die Lastwagen auf die Westumfahrung zu lenken und mit welcher Abnahme der Luftschadstoff- und Lärmbelastung ist zu rechnen?
4. Bis wann ist mit der Abnahme der Luftschadstoffbelastungen auf das zulässige Mass zu rechnen auf Grund der im Massnahmenplan Lufthygiene festgelegten « ... umfangreichen Massnahmen ... », wenn die Verkehrsbelastung auf Grund der Eröffnung der Westumfahrung um 20% reduziert wird?
5. Um wie viel später wird dieses zulässige Mass erreicht auf Grund des angeblichen Mehrverkehrs von 20% in Zürich-West?
6. Wie begründet der Regierungsrat die Verletzung des Vorsorgeprinzip des Umweltschutzgesetzes durch Schaffung von zusätzlicher Strassenkapazität für 20% Neuverkehr mit dem Ausbau der SN 1.4.1 anstelle der Reduktion der Strassenkapazität um 20% in diesem lufthygienischen Sanierungsgebiet?
7. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der Feststellung des BUWAL vom 25. März 2004 zum generellen Projekt (mit UVP 2. Stufe und Pflichtenheft für UVP 3. Stufe, Seite 6): «Angesichts der übermässigen Luftbelastung im Zentrum von Zürich muss bezweifelt werden, ob es sinnvoll ist, die nach der Eröffnung der Westumfahrung bzw. des Üetlibergtunnels durch die Verlagerung des Transitverkehrs frei werdende Kapazität für zusätzliches Verkehrswachstum zur Verfügung zu stellen.»
8. Wieso wird die geplante Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h und die Markierung von Fussgängerstreifen erst mit dem Neubau realisiert und nicht schon morgen?
9. Das vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation genehmigte Gesuch der Volkswirtschaftsdirektion für das Ausführungsprojekt der SN 1.4.1 ist in Bezug auf verschiedene Punkte ungenügend mit dem kantonalen Verkehrsrichtplan koordiniert. Wann und wie ist vorgesehen, diese Widersprüche zu lösen?

10. Was für ein Verkehrsregime ist für die Dauer der Bauzeit geplant und welche Umweltauswirkungen hat es?

Ist der Regierungsrat bereit, während der Bauzeit ein gezieltes Fahrtencontrolling und eine ÖV-Förder-Kampagne durchzuführen wie z.B. beim Umbau des Schöneich-Tunnels, wo das gut funktioniert hat.

Ueli Keller
Katharina Prelicz-Huber
Martin Geilinger