

Sitzung vom 29. Mai 2002

877. Interpellation (Reduktion der Verkehrsemissionen an der Westtangente [Hirschwiesentunnel bis Hardplatz] in Zürich)

Die Kantonsräte Ueli Keller, Zürich, und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 8. April 2002 folgende Interpellation eingereicht:

1. Seit wann ist dem Regierungsrat bekannt, dass Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung entlang diesem Strassenzug dauernd und massiv überschritten sind und Auswirkungen des Verkehrs unerträgliche Lebensbedingungen für die Anwohner verursachen?
2. Was hat der Regierungsrat unternommen, um diese Verhältnisse zu verbessern?
3. Was hat er erreicht?
4. Welche Verbesserungsvorschläge hat er verworfen, und warum?
5. Wie sind die Erfahrungen mit der virtuellen Busspur auf der Westtangente während der Sanierung des Schöneichtunnels hinsichtlich eines flüssigen öffentlichen Verkehrs? Wie wertet der Regierungsrat diese Erfahrungen hinsichtlich einer dauernden Einrichtung einer Busspur Richtung Norden und Richtung Süden?
6. Welche Ziele zur Verbesserung der Verhältnisse hat sich der Regierungsrat gesetzt?
7. Was wird er als Nächstes tun?
8. Der frühere Baudirektor hat mehrfach aktenkundig (zum Beispiel KR-Protokoll vom 14. Oktober 1993, Seite 8176) zum Besten gegeben, dass mit der Eröffnung der Westumfahrung von Zürich auf der Westtangente ein Spurabbau erfolgt und damit Hoffnungen geweckt, die offenbar nicht erfüllt werden.
Was unternimmt der Regierungsrat zur Vermeidung der nächsten unhaltbaren Versprechungen und zur Erhöhung seiner Glaubwürdigkeit?
9. Wann steht der Regierungsrat vor die betroffene Bevölkerung hin und erklärt, dass mit den bisherigen Mitteln der Verkehrspolitik keine Verbesserung zu erzielen ist?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation von Ueli Keller und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Auf Grund der hohen Bevölkerungs- und Verkehrsdichte gehört die Stadt Zürich zu den lufthygienischen und lärmrassigen Hauptbelastungsgebieten der Schweiz. Dies gilt in besonderem Masse für die

Gebiete entlang der Westtangente. Die Umweltprobleme an der Westtangente waren bereits vor Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes (1985) bekannt. Mit der Eröffnung des Milchbucktunnels und der Nordumfahrung 1985 ist im Abschnitt Hirschwiesentunnel–Escher-Wyss-Platz eine nennenswerte Entlastung eingetreten. Damals wurde mittels der Verkehrssteuerung der Stadt Zürich auf diese neue Verkehrssituation reagiert. Inzwischen hat allerdings der Verkehr infolge der Entwicklung vor allem im Gebiet Zürich West wieder zugenommen. Die Westtangente wird im fraglichen Abschnitt heute vorwiegend durch Ziel-Quellverkehr der Stadt Zürich belastet.

In der Stadt Zürich werden seit über 30 Jahren Luftschadstoffmessungen durchgeführt, einerseits an Dauermessstationen und andererseits während periodischen Messkampagnen mit einem stark verdichteten Messnetz. Eine solche Messkampagne wurde erstmals 1982/83 durchgeführt und in den Jahren 1989/90, 1994/95 und 1999/2000 wiederholt. An den Messstandorten entlang der Westtangente wurden und werden die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung sowohl für Stickoxide (NO₂), Ozon (O₃) als auch für Feinstaub (PM₁₀) teilweise sehr stark überschritten. Allerdings nahm das Ausmass dieser Überschreitungen seit der ersten Messkampagne um 30–40% ab, wobei jedoch in den letz-

ten Jahren die Abnahmen kleiner wurden. Die Luft immissionswerte der Standorte entlang der Westtangente sind regelmässig sehr hoch.

Das Umweltschutzrecht, insbesondere die Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) verpflichtet die Kantone, übermässige Immissionen durch geeignete Massnahmen zu verhindern. Entlang der Westtangente sind bereits vor 20 Jahren in allen Wohnungen die normalen Fenster durch Schallschutzfenster ersetzt worden. An verschiedenen Orten sind zudem Schallschutzwände erstellt worden. Die Kosten dieser Massnahmen sind der Baupauschale der Stadt Zürich belastet worden, da es sich um eine Strasse von überkommunaler Bedeutung handelt.

Der Regierungsrat hat zudem erstmals 1990 einen Massnahmenplan Lufthygiene festgesetzt, der 1996 aktualisiert und soeben ergänzt wurde. Die bisher eingeleiteten und umgesetzten lufthygienischen Massnahmen auf verschiedenen Stufen (Bund, Kanton, Gemeinde) haben dazu geführt, dass in der Stadt Zürich die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO), Schwermetalle und gröberen Staubbiederschlag im ganzen Stadtgebiet eingehalten werden können. Betreffend NO_x konnte eine deutliche Verringerung der Belastung erreicht werden, wobei jedoch an besonders dem Verkehr ausgesetzten Standorten, wie beispielsweise entlang der Westtangente, die IGW immer noch deutlich überschritten werden. Ebenfalls ein Rückgang konnte bei der Belastung mit Feinstaub (PM₁₀) erreicht werden. Trotzdem kann aber der IGW auf fast dem gesamten Stadtgebiet noch nicht eingehalten werden. Insbesondere ist die Belastung an der Westtangente immer noch doppelt so hoch wie zulässig.

Allgemein ist in den nächsten Jahren als Folge von bereits beschlossenen oder geplanten Verschärfungen von Rechtsnormen (z.B. strengere Emissionsvorschriften bei Motorfahrzeugen, Revision der LRV) eine deutliche Verbesserung im Bereich der Verkehrsemissionen zu erwarten. Allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass diese Minderemissionen durch die anhaltende Zunahme beim Verkehrsaufkommen teilweise kompensiert werden dürften. Auch in Zukunft kann, insbesondere an besonders dem Verkehr ausgesetzten Standorten wie entlang der Westtangente, nicht garantiert werden, dass die IGW eingehalten werden können. Zudem werden sich auch andere Entwicklungen, wie beispielsweise das Wachstum beim Flugverkehr (durch Erhöhung der Hintergrundbelastung) oder die sich abzeichnende Erhöhung des Anteils an Dieselpersonenwagen (mit deutlich höheren Emissionen bezüglich NO_x und vor allem PM₁₀), auf die zukünftige Belastung der Westtangente auswirken.

Der Regierungsrat hat keine lufthygienischen Verbesserungsmaßnahmen verworfen, die sich direkt auf die Westtangente bezogen hätten. Im Gegenteil wurden mit der Massnahme PV1 des Luft-Programms 1996 flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich beschlossen. Das Gesamtkonzept wurde im November 2001 bewilligt und damit die eigentliche Projektphase eingeleitet. Es ist vorgesehen, die flankierenden Massnahmen auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung zu treffen. Für die Erarbeitung und Festsetzung von Lärmsanierungsprogrammen an der Westtangente ist die Stadt Zürich als Strassen eigentümerin zuständig; sie müssen jedoch durch den Regierungsrat genehmigt werden (vgl. §45 des Strassengesetzes; LS 722.1). Soweit bekannt ist derzeit kein solches Programm in Bearbeitung. Die Möglichkeiten für einen weiter gehenden Lärmschutz sind denn auch sehr beschränkt und könnten praktisch nur auf Kosten des Verkehrsflusses auf der Westtangente erreicht werden.

Die «virtuelle» Busspur für die Trolleybuslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse war eine Notlösung während der Sanierung des Schöneichtunnels. Die jeweils rechte Fahrspur konnte lediglich von Trolleybussen durchgehend befahren werden. Den übrigen Fahrzeugen stand diese Fahrspur nur noch für Ein- und Ausfahrten zur Verfügung. Diese Massnahme hat sich während der Umbauarbeiten bewährt und insbesondere dazu geführt, dass die Behinderungen der beiden genannten Buslinien verhältnismässig gering und die Verspätungen in einem verantwortbaren Rahmen blieben. Diese Busbevorzugung auf der Westtangente war allerdings nur als vorübergehende Anordnung bis zum Ende der Bauarbeiten im Schöneichtunnel geplant. Ausserdem stand sie im Verbund mit

zahlreichen weiteren Massnahmen zwischen Hardbrücke und Schwamendingen. Sie trug wesentlich dazu bei, dass der als Alternative zum eigenen Auto empfohlene öffentliche Verkehr trotz des Spurabbaus im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten im Schöneichtunnel seinen Betrieb zuverlässig aufrechterhalten konnte. Auch wenn die Erfahrungen mit dieser Notlösung positiv waren, kann sie nicht ohne weiteres als dauernde Einrichtung weitergeführt werden, da die Verkehrsbelastung seit Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder zugenommen hat und die Reservierung einer Fahrspur pro Richtung für den Busverkehr die Kapazität für den – wie oben erwähnt – vor allem hausgemachten Individualverkehr sehr stark einschränken würde. Die heutige Verkehrsbelastung auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse bewegt sich in der Nähe der Leistungsgrenze. Dabei kommen die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs im ungestörten Verkehrsablauf verhältnismässig flüssig vorwärts. Bereits kleine Störungen im Verkehrsablauf, verursacht durch Verkehrsüberlastungen, Pannenfahrzeuge, Unfälle oder Sperrungen von Fahrstreifen im Schöneichtunnel bewirken aber bereits erhebliche Behinderungen und Verspätungen des öffentlichen Verkehrs. Bei der Erarbeitung des Konzepts der flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Westumfahrung von Zürich wird auch zu prüfen sein, ob die Verkehrsführung auf der Westtangente dauerhaft geändert werden muss.

Die Entlastung der Rosengartenstrasse ist ein langfristiges Ziel, das nicht wie ursprünglich angenommen durch die sich im Bau befindende Westumfahrung erreicht werden kann. Das liegt am oben erwähnten überwiegend stadtbezogenen Verkehr auf dieser Achse. Dieses Erkenntnis wurde bei der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen Westumfahrung aus den vertieften Verkehrsuntersuchungen gewonnen.

Daher muss dieses Ziel mit anderen Mitteln erreicht werden.

Der im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Waidhaldetunnel wurde im Rahmen der Dringlichkeitsreihung Ortsumfahrungen mit hoher Priorität und zusätzlicher kantonalen Bedeutung eingestuft. Mit dem Bau dieses Tunnels könnte die Rosengartenstrasse sehr stark entlastet werden. Es ist vorgesehen, für diese Entlastungsmassnahme eine umfassende Beurteilung der Zweckmässigkeit vorzunehmen und damit eine solide planerische Grundlage für die Projektierung zu schaffen. Projektierung und Verwirklichung hängen allerdings von den Finanzierungsmöglichkeiten des Strassenfonds ab. Der derzeitige Bestand des Strassenfonds verunmöglicht eine Ausführung dieses Bauwerks. Sind die gegenwärtigen Anstrengungen zur Verbesserung des Finanzierungskonzepts erfolgreich, so sind die Chancen gut, dass der Entlastungstunnel verwirklicht wird. Es kann allerdings auch dann nicht mit einer kurzfristigen Lösung gerechnet werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi