

Sitzung vom 26. September 2007

1433. Anfrage (Ausbau der Pfingstweidstrasse zur SN 1.4.1)

Kantonsrat Ueli Keller und Kantonsrätin Katharina Prelicz-Huber, Zürich, sowie Kantonsrat Martin Geilinger, Winterthur, haben am 9. Juli 2007 folgende Anfrage eingereicht:

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 (NO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$, PM_1 , SO_2 , CO_2) 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 Vorsorgeprinzips 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.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller und Katharina Prelicz-Huber, Zürich, sowie Martin Geilinger, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die schweren Motorfahrzeuge werden auf der Pfingstweidstrasse nicht gesondert erfasst. Hingegen besteht eine automatische Zählstelle des Bundes auf der A1H (Limmatbrücke Schlieren). Dort beträgt der Anteil schwerer Motorfahrzeuge rund 7%. Der grösste Teil dieses Schwerverkehrs dürfte auch die Pfingstweidstrasse benutzen, weshalb der Anteil – bezogen auf die geringere Gesamtverkehrsmenge – dort rund 9% beträgt.

Zu Frage 2:

Im Bereich der Pfingstweidstrasse selbst befindet sich keine Messstelle, die über die Luftschadstoffwerte Auskunft geben könnte. An der Ecke Pfingstweid-/Hardstrasse wurden Stichprobenmessungen durchgeführt. Dort liegen für 2005 und 2006 folgende Ergebnisse vor:

2005: NO₂ Jahresmittelwert: 65 µg/m³, PM₁₀: 36 µg/m³

2006: NO₂ Jahresmittelwert: 66 µg/m³, PM₁₀: 38 µg/m³

Der Anteil, der vom Schwerverkehr verursacht wird, kann nicht gesondert ausgewiesen werden, da nur die Gesamtbelastung gemessen wird.

Lokale Faktoren wie die Durchlüftung haben einen grossen Einfluss auf die Immissionswerte. Deshalb ist es nicht möglich, ungefähre Werte aus Ergebnissen vorhandener Messstellen abzuleiten. Die Stichprobenmessungen an der Ecke Pfingstweid-/Hardstrasse sind deshalb auch nicht repräsentativ für den ganzen Strassenzug, weil die Belüftungssituation stadtauswärts wesentlich ändert und weil der Einfluss des Verkehrs der Hardbrücke an jener Messstelle ebenfalls erfasst wird.

Die Lärmbelastungen (Immissionen) werden typischerweise für festgelegte Empfangspunkte aus den Verkehrsbelastungen, der Verkehrszusammensetzung, Eigenschaften der Strasseninfrastruktur und weiteren Angaben, welche die lokalen akustischen Gegebenheiten beschreiben, berechnet. Empfangspunkte sind die Orte, an denen der Lärm wahrgenommen wird; sie werden auf Grund der lokalen Verhältnisse jeweils im Einzelfall nach bestimmten Typen für die Berechnung bestimmt. Die folgenden Angaben beziehen sich daher auf typische Situationen in Bezug auf die dort vorhandene Bebauung. Im Abschnitt Hardturm–Förrlibuckstrasse liegt der Immissionspegel am Tag in einem Abstand von 30 m ab Strassenachse bei etwa 70 dB(A). Für den Abschnitt Förrlibuckstrasse–Hardbrücke wird ein kleinerer Gebäudeabstand zu Grunde gelegt. Der Immissionspegel am Tag beträgt dort 17 m ab Strassenachse knapp 71 dB(A).

Zu Frage 3:

Neben der Westumfahrung werden insbesondere in der Stadt Zürich flankierende Massnahmen verwirklicht. Sie dienen dazu, den Transitverkehr auf die Umfahrung zu lenken. Allerdings kann damit nur der Transit-, nicht aber der gesamte Schwerverkehr umgelenkt werden. Der Ziel-/Quellverkehr der Stadt Zürich verbleibt auf dieser Zufahrtsachse. Da sich das Verkehrsaufkommen auf der Pfingstweidstrasse nur geringfügig verändern wird, werden sich auch die Luftschadstoffe nicht massgeblich verändern. Hinsichtlich der Lärmbelastungen wird sich die

Situation für die Gebäude nördlich der Pfingstweidstrasse mit der Inbetriebnahme des Trams Zürich-West leicht verbessern, da es auf diese Seite zu liegen kommt und damit der Abstand zur Strassenachse grösser wird.

Zu Fragen 4 und 5:

Durch die Westumfahrung wird an der Pfingstweidstrasse infolge Verlagerung des Transitverkehrs eine Verkehrsreduktion um 20% erreicht. Die Entwicklung im Gebiet Zürich West, das ein Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung ist, führt jedoch wieder zu einer Verkehrszunahme. Durch den Bau der Westumfahrung wird im Gebiet Zürich West jene Verkehrskapazität geschaffen, die diese Entwicklung überhaupt ermöglicht. Als Massnahme gemäss Massnahmenplan Lufthygiene ist auch der Bau der Tramlinie zu sehen. Damit wird ein grosser Teil des durch die Siedlungsentwicklung entstehenden Verkehrszuwachses mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können. Im Weiteren wird die Geschwindigkeit auf der Pfingstweidstrasse von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt. Weitergehende verkehrliche Massnahmen, welche die örtlichen Luftschadstoffbelastungen vermindern könnten, wären kontraproduktiv, da sie Verkehr verdrängen und die Luftschadstoffe an andern Orten dennoch entstehen würden. Zudem wären solche Massnahmen der Entwicklung des Gebiets Zürich West hinderlich.

Zu Frage 6:

Es wird nicht 20% Strassenkapazität für Neuverkehr geschaffen, sondern es werden Entlastungen erzielt, die neu durch den Entwicklungsverkehr genutzt werden. Das Gebiet Zürich West ist als Wirtschaftsstandort für die Stadt von grosser Bedeutung und ein gutes Beispiel für die von der Raumordnungspolitik angestrebte Verdichtung nach innen, d. h. einer grösseren Ausnützung der Flächen innerhalb des Siedlungsgebietes. Eine Senkung der Strassenkapazitäten mittels einschränkender Massnahmen hätte den Verzicht auf diese Weiterentwicklung zur Folge. Dies würde einen erheblichen Standortnachteil bedeuten, der mittel- bis langfristig die Entwicklungsdynamik der Stadt Zürich beeinträchtigen und die Zersiedlung fördern würde.

Zu Frage 7:

Mit den flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung soll sicher gestellt werden, dass die Kapazität der Durchfahrtsachse im Bereich Hardplatz bis Sihlhölzli auf die neue Verkehrsnachfrage abgestimmt wird. Die Stellungnahme des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL, heute Bundesamt für Umwelt, BAFU) bezog

sich im Übrigen auf das generelle Projekt (Umweltverträglichkeitsprüfung UVP 2. Stufe), das den Abschnitt Europabrücke bis Letten umfasste. Dabei ging man noch von einer weitergehenden Veränderung der Verkehrsströme aus. Mit dem Entscheid des Bundesrates, nur den Abschnitt Europabrücke bis Hardstrasse zu genehmigen, dem nun das aktuelle Ausführungsprojekt entspricht, ändert sich jedoch an der Verkehrssituation und damit auch an der Luftbelastung nichts.

Zu Frage 8:

Mit einer Senkung der Höchstgeschwindigkeiten sind Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen meistens Anpassungen in der Steuerung der Verkehrsregelungsanlagen (Koordination) und damit je nach Situation auch Anpassungen der Knoten (Abbiegespuren) erforderlich. Zudem ist es angezeigt, das Erscheinungsbild des Strassenraums zu überprüfen und allenfalls so zu verändern, dass das Geschwindigkeitsverhalten auch tatsächlich angepasst wird. Sinnvollerweise geschehen diese Veränderungen in der Pfingstweidstrasse zusammen mit dem Umbau. Insbesondere erlaubt dies gleichzeitig, die Fussgängerführung auf die Bedürfnisse des sich entwickelnden Quartiers Zürich West und auf die Lage der Tramhaltestellen auszurichten.

Zu Frage 9:

Dem Regierungsrat sind keine Widersprüche bekannt. Das genehmigte Ausführungsprojekt wird gemäss den für Nationalstrassen geltenden Regeln umgesetzt, wobei erforderliche Detailanpassungen im Rahmen der Detailprojektierung erfolgen.

Zu Frage 10:

Die Einzelheiten der Bau- und Verkehrsphasen stehen noch nicht fest, sodass darüber und damit auch über eventuelle Umweltauswirkungen zurzeit noch keine weiteren Angaben gemacht werden können.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi