

Sitzung vom 24. Februar 1999

364. Anfrage (Bauliche und betriebliche Veränderungen am Gubristtunnel)

Die Kantonsräte Vilmar Krähenbühl, Zürich, und Hans-Peter Züblin, Weiningen, haben am 8. Dezember 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Der Gubristtunnel kommt praktisch täglich in den Staunachrichten zu äusserst unrühmlichen Meldungen. Parallel dazu wird auch der Baregggtunnel in diesen Meldungen erwähnt. Nun wird der Kanton Aargau mit der Unterstützung des Bundes seinen Baregggtunnel als Nadelöhr auf sechs Spuren ausbauen und damit sein eigenes Verkehrsproblem lösen, dieses dafür aber vermehrt auf den Gubristtunnel abwälzen. Gleiches zeichnet sich nochmals ab, sobald die N4 und der Uetlibergtunnel fertig gebaut sind. Damit werden nicht nur die Staumeldungen, sondern auch die Belastungen der Umwelt massiv zunehmen. Es besteht auch die Gefahr, dass trotz allfälligem Spurabbau, Verkehrsumleitungen usw. sowohl die Weststrasse als auch der Rosengarten gar nicht im verlangten Umfang beruhigt werden können. Das liegt sicherlich nicht im Interesse der Wohnbevölkerung, aber auch nicht im Interesse der Automobilisten. Es braucht deshalb heute Lösungsansätze, wie das Verkehrsaufkommen aus Sicht des Kantons am Gubristtunnel für die Zukunft vernünftig gelöst werden soll und kann.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es ein Strategiepapier beziehungsweise Szenarien, was der Kanton Zürich nach Eröffnung des sechsspurigen Baregggtunnels am Gubristtunnel zu tun gedenkt?
2. Wie sehen diese Szenarien aus?
3. Was gedenkt der Regierungsrat im Hinblick auf die erhöhte Staugefahr und damit das erhöhte Unfallrisiko am Gubristtunnel zu tun?
4. Welche Massnahmen (Signalisation oder Ausbau) sind vorgesehen, um den Verkehr zu verflüssigen und damit die Umweltbelastung zu reduzieren?
5. Wie sieht ein möglicher Zeitplan für die Umsetzung von Massnahmen aus?
6. Wie lauten die Antworten auf obige Fragen nach der Eröffnung des Uetlibergtunnels und der N4?
7. Wie wird verhindert, dass infolge Staus vor dem Gubristtunnel, die Automobilisten nicht wieder auf die Fahrten durch die Stadt Zürich ausweichen? Berücksichtigen die flankierenden Massnahmen allfällige Zeitverluste aus den Staus vor dem Gubristtunnel?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, und Hans-Peter Züblin, Weiningen, wird wie folgt beantwortet:

Bereits seit Jahren ist im Bereich des Gubristtunnels ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen festzustellen, das offensichtlich im Zusammenhang mit der Überlastung dieses Nationalstrassenabschnitts steht. Das östliche Tunnelportal bildet dabei einen eigentlichen Unfallschwerpunkt. Mit signaltechnischen Massnahmen und Geschwindigkeitskontrollen wird den Unfallursachen so weit möglich entgegengewirkt. Mit weiteren Untersuchungen sollen vertiefte Erkenntnisse über die kritischen Stellen gewonnen und zusätzliche Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses im Gubristtunnel getroffen werden.

Ein Handlungsbedarf mit entsprechenden Massnahmen beim Gubristtunnel besteht nicht nur im Hinblick auf die Eröffnung des sechsspurigen Baregggtunnels. Bereits im Bericht «Kapazitätsgrenzen des Schweizerischen Nationalstrassennetzes» vom September 1994 des Bundesamts für Strassenbau wurde die Nordumfahrung Zürich als stark belasteter Abschnitt bezeichnet. Auf Grund der stetigen Verkehrszunahme ist auf zusätzlichen Abschnitten mit kritischen Belastungen zu rechnen.

Beruhend auf den vom kantonalen Tiefbauamt erarbeiteten «Rahmenprognosen 2010 für den Gesamtverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Nationalstrassen» vom September 1997 wird die Verkehrsbelastung der Nationalstrassen im Kanton Zürich überprüft. Es kann dabei schon heute festgestellt werden, dass an mehreren Stellen im Nationalstrassennetz massive und teilweise voneinander abhängige Engpässe bestehen. Für Strategien und Lösungsvorschläge zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens reichen iso-

lierte Betrachtungen nicht mehr aus. Vielmehr müssen für eine umfassende Beurteilung alle Hochleistungsstrassen und betroffenen Staatsstrassen mit berücksichtigt werden.

Der grösste Engpass besteht beim Gubristtunnel. Die Resultate einer zurzeit in Bearbeitung stehenden «Zweckmässigkeitsbeurteilung dritte Tunnelröhre Gubrist» liegen im Frühjahr vor.

Kurzfristige Massnahmen können im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements im Kanton Zürich (IVM) erwartet werden. Ziele des IVM sind unter anderem, die Verkehrsabläufe zu optimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das IVM-Konzept soll bis Ende 1999 vorliegen; die etappenweise Realisierung ist ab 2001 vorgesehen.

Das Tiefbauamt untersucht zudem die Thematik «Infrastruktur Strasse» im Grossraum Zürich. Dabei gehen sämtliche Planungen von einer geöffneten N4/N20 aus. Zudem wird im Rahmen der nächsten Überprüfung des Richtplans Verkehr die Strassennetzentwicklung mit Verkehrsmodellberechnungen überprüft. Diese Netzentwicklung erfolgt in Abstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept.

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung werden in der Stadt Zürich flankierende Massnahmen getroffen, um Fahrten durch die Siedlungsgebiete für die Automobilisten möglichst unattraktiv zu gestalten.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**