

Sitzung vom 13. September 1995

2730. Anfragen (Anwendung des Verkehrsmodells bezüglich Schadstoffbelastung und Verkehrsgeschehen im Limmattal, im Raum Flughafen sowie in den Stadtkreisen 7 und 8)

Kantonsrätin Heidi Müller, Schlieren, hat am 26. Juni 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Das Limmattal ist übermässig mit Luftschadstoffen belastet, welche hauptsächlich vom motorisierten Verkehr verursacht werden. Die Problematik ist dem Regierungsrat bekannt. Seit kurzem ist die erste Phase des Verkehrsmodells verfügbar. Dies gestattet Simulationen, die aufschlussreich sein können.

Ich erlaube mir deshalb, folgende Fragen an den Regierungsrat zu richten:

1. Sind die Verkehrsprognosen für die Westumfahrung der Stadt Zürich und die N20 (Verbindung N4/N1) aktualisiert worden? Welche (zusätzlichen) Immissionen ergeben sich aufgrund allfällig revidierter Zahlen für die Region Limmattal? Aufgrund welcher Prognosen (Vergleich bisher verwendete Prognosen/revidierte Prognosen)?
2. Der Kanton Aargau plant den Bau eines zusätzlichen Baregg隧nells, was Gegenstand verschiedener Vorstösse im Zürcher Kantonsrat war. Ist der Regierungsrat bereit, mit Hilfe des neuen Verkehrsmodells die Auswirkungen auf die Schadstoff- und Lärmbelastung im Limmattal zu simulieren mit den Varianten mit/ohne Baregg隧nells? Welche Werte ergeben sich aufgrund welcher Prognosen?
3. Das neue Verkehrsmodell erlaubt Auswertungen, die bis anhin in diesem Rahmen nicht möglich waren, und gibt Hinweise auf mögliche Rückschlüsse und Massnahmen. Ist der Regierungsrat bereit, angesichts des anerkannten Handlungsbedarfs für das Limmattal dieses prioritär zu untersuchen, gerade im Hinblick auf die grossen, in Frage 1 und 2 genannten Bauvorhaben?

Je früher Erkenntnisse in bezug auf die zu erwartenden Schadstoffeinflüsse vorliegen, um so effizienter können Massnahmen zur Senkung der Immissionen getroffen werden. Aus diesem Grund führe ich das Projekt Baregg隧nells auch wieder an, da fundiertere Auswertungen möglicherweise zu anderen Rückschlüssen als bisher und zu rechtzeitig geplanten flankierenden Massnahmen führen könnten.

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, hat am 26. Juni 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Das computersimulierte Verkehrsmodell für den Kanton Zürich ist für Teilbereiche einsatzbereit. Nach der Zustimmung zur 5. Ausbaustufe des Flughafens Zürich interessieren die Ergebnisse der Computersimulation des landseitigen Verkehrsgeschehens im Raume Flughafen.

Ich ersuche den Regierungsrat um Beantwortung diesbezüglicher Fragen:

1. Wie verändert sich gemäss Verkehrsmodell das landseitige Verkehrsgeschehen (MIV, öV) mit der Realisierung der 5. Ausbaustufe des Flughafens einschliesslich Autobahn-zusammenschluss Kloten?
2. Sind zusätzliche Kapazitäten auf der Strasse nötig? Wenn ja, wo und in welchem Ausmass?
3. Sind flankierende Massnahmen gemäss Modellrechnungen nötig? Wenn ja, wo?
4. Wie verändern sich gemäss Simulation die Schadstoffemissionen und Lärmemissionen in der Flughafenregion?
5. Wann sind Modellaussagen bezüglich Güterverkehr möglich?

Kantonsrat Daniel Schloeth, Zürich, hat am 26. Juni 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Neuerdings ist das computersimulierte Verkehrsmodell für den Kanton Zürich als Grundlage für die Strassenplanung einsatzbereit - leider erst nach der Festlegung der kantonalen Strassen im Richtplan.

Trotz diesen nun - ohne ausreichende planerische Grundlagen - gefassten Beschlüssen interessieren nach wie vor die Folgen der kantonalen Strassenbauwut.

Gerne frage ich daher den Regierungsrat an:

Welche Resultate errechnet das Verkehrsmodell bei einem Bau des Seetunnels von Wollishofen ins Wehrenbachtobel/Zollikerberg und/oder einem Bau der sogenannten Ostumfahrung vom Zürichhorn zur N1 nach Dübendorf - jeweils gemäss den beiden Szenarien Verkehrszunahme und Stabilisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs:

1. Welche Verkehrszunahmen ergeben sich auf der Forchstrasse, der Bellerivestrasse und im Kreis 8 allgemein? 2. Um wieviel werden die verkehrsbedingten Emissionen - Abgase und Lärm - auf der Forchstrasse, der Bellerivestrasse und im Kreis 8 allgemein zunehmen?
3. Wie wird sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit verändern zwischen den Gebieten Wollishofen und Riesbach und auf der Strecke Bezirk Meilen-Stadt Zürich?
4. Gemäss der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 126/1994 (Vreni Püntener-Bugmann und Felix Müller) zeigt das Verkehrsmodell an, wo flankierende Massnahmen «nötig sein können und wie sie wirken». Zeigt das Modell für die beiden genannten Strassenprojekte die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen an? Was für Massnahmen könnten dies sein? Wie gross ist der politische Wille des Regierungsrates, diese Massnahmen auch durchzusetzen?

Obwohl beide Projekte einen relativ langen Planungshorizont haben, interessieren die Antworten auf diese Fragen die betroffene Bevölkerung sehr. Schliesslich wird ja einerseits schon jetzt die Planung vorangetrieben, z.B. durch die Sicherung der Tunnelportale; andererseits wird auch die Finanzierung mit der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer - die bei einer späteren Aufklassierung auch für die genannten Projekte eingesetzt werden kann - vorbereitet.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Heidi Müller, Schlieren, Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, und Daniel Schloeth, Zürich, welche alle das kantonale Verkehrsmodell betreffen, werden zusammengefasst und wie folgt beantwortet:

1. Von dem 1991 in Angriff genommenen kantonalen Verkehrsmodell (KVM) wurde bisher nur der 1. Teil «Werktagsverkehr» realisiert, während der 2. Teil «Güterverkehr» und der 3. Teil «Wochenendverkehr» aus Spargründen (fehlende Mittel im Strassenfonds) zurückgestellt werden mussten. Wegen der fehlenden finanziellen Mittel kommt zurzeit auch die Anstellung eines für die Anwendung des Verkehrsmodells zuständigen kantonalen Verkehrsingenieurs nicht in Frage. Mit der Anwendung des Verkehrsmodells wurde deshalb ein spezialisiertes Ingenieurbüro beauftragt, welches auf entsprechende Anfragen von Kanton, Gemeinden oder Privaten Analysen vornimmt, Spezialauswertungen durchführt und Beurteilungen abgibt. Die Kosten hiefür belaufen sich je nach Fragestellung und Aufwand auf etwa Fr. 5000 bis Fr. 25000 im Einzelfall. Zurzeit sind Studien über «Entwicklungsperspektiven im Kanton Zürich» im Gange. Anhand von möglichen Szenarien werden das Siedlungs- und Mobilitätswachstum bis ins Jahr 2010 prognostiziert. Aus diesen Untersuchungen, die Anfang 1996 abgeschlossen sein dürften, wird ein Referenzszenario hervorgehen. Dieses stellt aus heutiger Sicht den wahrscheinlichsten Prognosezustand dar und wird als Grundgerüst ins Verkehrsmodell 2010 integriert werden. Diesem Basisprognosezustand (= gesteuerter Trend) liegt ein Verkehrskonzept zugrunde, das die bereits beschlossenen zukünftigen Massnahmen aus dem kantonalen Richtplan (z.B. Westumfahrung/Knonaueramt) und aus dem Massnahmenplan Lufthygiene (z.B. Geschwindigkeitsreduktionen) sowie ein entsprechendes Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr enthält.

Sobald dieses Referenzszenario 1996 vorliegt, sind die Voraussetzungen für eine modellmässige Überprüfung der verkehrspolitischen Zielsetzungen gegeben. Allfällige weitergehende Massnahmen, die zur Zielerreichung erforderlich sind, lassen sich mit dem Modell hinsichtlich der Auswirkungen beurteilen und in einem Gestaltungsszenario als Konzeptvorschlag festlegen. Zu diesem Zeitpunkt sind die Grundlagen eines realistischen zukünftigen Verkehrskonzepts so weit erarbeitet, dass auf entsprechende Fragen quantitative und qualitative Aussagen gemacht werden können.

2. Für die Beantwortung der Anfrage Heidi Müller betreffend Luftschadstoffe im Limmattal kann das KVM im heutigen Zeitpunkt noch nicht beigezogen werden. Die Verkehrsprognosen für die N20/N4 wurden mit dem alten Zürcher Modell durchgeführt und konnten mit dem neuen KVM noch nicht aktualisiert werden. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognosen ist erst 1996 möglich, wenn das Gestaltungsszenario vorliegt. Bis zu diesem Zeitpunkt können somit auch die Immissionsberechnungen nicht aktualisiert werden. Desgleichen wird die Frage nach den genauen Auswirkungen eines Ausbaus des Baregg隧nels erst zu diesem Zeitpunkt beantwortet werden können. Wie der Regierungsrat in der Beantwortung des Postulats KR-Nr. 140/1994 ausgeführt hat, ist durch den Ausbau des Baregg隧nels voraussichtlich keine wesentliche Verkehrszunahme zu erwarten. Die projektinduzierten Mehrmissionen und -immissionen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung aufzuzeigen sein.

Eine prioritäre lufthygienische Untersuchung des Limmattals aufgrund der geplanten Bauvorhaben (N20/N4 und Ausbau Baregg隧nel) ist nicht vorgesehen. Da das Limmattal aber zu den übermässig belasteten Gebieten gezählt werden muss, stellt es einen Schwerpunkt für lufthygienische Aktivitäten dar. Der Massnahmenplan Lufthygiene, der diese Massnahmen enthält, wird zurzeit überarbeitet und auf den aktuellen Stand gebracht.

3. Auch für die Beantwortung der Anfrage Vreni Püntener-Bugmann betreffend Computersimulation des Verkehrsgeschehens im Raume Flughafen kann das KVM im heutigen Zeitpunkt noch nicht beigezogen werden. Schätzungen und Teilmodellrechnungen, welche im Rahmen des Konzessionsverfahrens für die 5. Ausbautetappe des Flughafens Zürich durchgeführt worden sind, haben gezeigt, dass der Flughafen ausbau einen relativ geringen Anteil am Verkehrswachstum im Raume Flughafen ausmacht, sofern die gesteckten Ziele zur Modalsplit-Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) erreicht werden. Dementsprechend werden sich die Lärmmissionen des landseitigen Verkehrs kaum ändern.

Der Autobahnzusammenschluss in Kloten wird eine lokale Verkehrsverlagerung von den Staatsstrassen auf die Autobahnen zur Folge haben. Der durch den Flughafen ausbau allein erzeugte Mehrverkehr erfordert nicht den Bau zusätzlicher Strassen. Unabhängig vom Flughafen ausbau sind jedoch in den nächsten 10-15 Jahren starke Verkehrszunahmen zu erwarten. Ausserhalb des Flughafenperimeters werden daher Anstrengungen zur Verbesserung des ÖV auf Strasse und Schiene nötig sein. Diese stehen im Zusammenhang mit der im ganzen mittleren Glattal notwendigen Steigerung des ÖV-Anteils.

Die Veränderungen der Schadstoffmissionen und -immissionen aufgrund der 5. Ausbautetappe des Flughafens werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu beurteilen sein. Die UVP bildet Bestandteil des Rahmenkonzessionsverfahrens und wird - zusammen mit dem Bericht und den Stellungnahmen der Fachstellen - öffentlich aufgelegt.

4. Die in der Anfrage Daniel Schloeth gestellten Fragen über die Auswirkungen von Seetunnel und Ostumfahrung von Zürich stellen - unter Einbezug der zurzeit in Arbeit befindlichen Studien über «Entwicklungsperspektiven im Kanton Zürich» - einen typischen Anwendungsfall des Verkehrsmodells dar. Da im Gestaltungsszenario nicht enthalten (Option für spätere Planung), wird dieser neue Umfahrungsast zusätzlich in den Berechnungsprozess einbezogen werden. Differenzen- und Überbelastungsauswertungen werden Antworten auf die gestellten Fragen erlauben.

Die künftigen durch die Forchstrasse und die Bellerivestrasse induzierten Schadstoffmissionen lassen sich heute nicht beurteilen. Dazu werden Angaben zur Fahrleistung auf dem jeweiligen Teilstück und zu den Veränderungen auf dem umliegenden Strassennetz benötigt. Vor allem aber müsste abgeschätzt werden können, welche Abgasmissionen die dann zumal zirkulierenden Fahrzeuge verursachen. Angesichts des weiten Planungshori-

zontes liegen diese Grundlagen noch nicht vor. Es versteht sich, dass vor Realisierung von Seetunnel und Ostumfahrung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, wobei auch die Frage der lufthygienischen Auswirkungen zu klären ist.

Am rechten Zürichseeufer wird im Zeitraum 1997-1999 die vom Zürcher Stimmvolk genehmigte 2. Teilergänzung der S-Bahn realisiert und dabei das Angebot beim öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert. Es wird erwartet, dass der heute schon hohe Anteil von durchschnittlich 64% Pendlern aus den Gemeinden am rechten Zürichseeufer, die den ÖV benutzen, um weitere 10-15% gesteigert werden kann.

Das Verkehrsmodell gibt nicht an, welche flankierenden Massnahmen zu ergreifen sind, sondern zeigt lediglich auf, wo solche Massnahmen nötig sein können und wie sie wirken. Flankierende Massnahmen müssen zuerst aufgrund von verkehrspolitischen Zielsetzungen evaluiert werden. Erst dann kann das Verkehrsmodell aufzeigen, welche Wirkungen die vorgesehenen Massnahmen haben könnten. Wie bereits ausgeführt, können angesichts des weiten Planungshorizonts im jetzigen Zeitpunkt keine flankierenden Massnahmen vorgeschlagen werden, weil dafür erheblich detailliertere Grundlagen und genauere Projektstudien vorliegen müssen.

Der Güterverkehr ist im Verkehrsmodell im Detail noch nicht behandelt, sondern nur in Form des Lastwagenverkehrs enthalten. Konkrete Aussagen sind erst nach Vorliegen des geplanten Güterverkehrsmodells möglich.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi