

Sitzung vom 26. November 2008

**1815. Dringliche Anfrage (Auswirkungen der Eröffnung
der Westumfahrung Zürich auf das Glattal, Limmthal und Furttal)**

Die Kantonsräte Bruno Grossmann, Wallisellen, Thomas Hardegger, Rümliang, und Josef Wiederkehr, Dietikon, haben am 3. November 2008 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Am 4. Mai 2009 wird die Westumfahrung Zürich eröffnet. Anschliessend werden flankierende Massnahmen in der Stadt Zürich umgesetzt, welche den Durchgangsverkehr fernhalten oder behindern sollen. Gleichzeitig ist 2009 die Sanierung der Hardbrücke vorgesehen. Die bereits fast täglich bestehende Stausituation auf der Nordumfahrung wird sich verschärfen. Es ist zu befürchten, dass der Ausweichverkehr den Weg durch die Gemeinden längs der Nordumfahrung von Brüttsellen bis ins Limmattal suchen wird.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche flankierenden Massnahmen sind in der Stadt Zürich geplant, um den Durchgangsverkehr nach der Eröffnung der Westumfahrung zu beschränken oder zu verhindern?
2. Wie viele zusätzliche Fahrzeuge werden nach der Eröffnung der Westumfahrung auf die bereits an ihre Kapazitätsgrenze angelangte Nordumfahrung umgelagert?
3. Liegen Verkehrsberechnungen vor, die aufzeigen, welche Auswirkungen auf das regionale Strassennetz in den Gemeinden längs der Nordumfahrung nach der Eröffnung der Westumfahrung zu erwarten sind?
4. Sind Szenarien und Massnahmen vorgesehen, um den Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz verschiedener Gemeinden zu beschränken oder zu verhindern?
5. Mit welcher Kapazitätsminderung während dem Ausbau der Nordumfahrung rechnet der Regierungsrat?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Bruno Grossmann, Wallisellen, Thomas Hardegger, Rümliang, und Josef Wiederkehr, Dietikon wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hatte schon mehrfach Gelegenheit, über die in der Stadt Zürich geplanten flankierenden Massnahmen zu informieren. Es kann daher an dieser Stelle auf die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 46/2003 betreffend Lastwagen-Transitverbot mit der Eröffnung der Westumfahrung, die Stellungnahme zum dringlichen Postulat KR-Nr. 423/2004 betreffend Flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Westumfahrung sowie die Beantwortung der Anfragen KR-Nr. 204/2005 betreffend Verkehrsströme Weststrasse und Üetlibergtunnel/Westumfahrung und KR-Nr. 335/2007 betreffend Transitverkehr von LKWs durch die Stadt Zürich nach Eröffnung der Westumfahrung verwiesen werden.

Das Kernstück des gesamten Massnahmenkonzepts ist der Rückbau der Weststrasse, der Bullinger- sowie der Sihlfeldstrasse zu Quartierstrassen. Zudem wird die Achse Seebahnstrasse-Schimmelstrasse nach einem Umbau zur Durchgangsstrasse mit Gegenverkehrsregime. Ergänzend kommen Durchgangssperren, neue Parkieranlagen, die Einführung von Tempo 30 auf kommunalen Strassen und gestalterische Massnahmen zur Unterstreichung des Quartiercharakters zur Anwendung. Sicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und städtebauliche Gestaltungs-massnahmen sind weitere wichtige Bestandteile der Verkehrsberuhigung und damit auch der Verkehrssicherheit.

Zu Fragen 2 und 3:

Der Anteil des Transitverkehrs durch die Stadt Zürich zwischen A 1 im Norden und A 3 im Süden am gesamten innerstädtischen Verkehr ist gering. Entsprechend gering wird der Einfluss der Eröffnung der Westumfahrung auf das Verkehrsaufkommen auf der Nordumfahrung sein. Eine deutliche Zusatzbelastung der Nordumfahrung konnte in den verschiedenen Modellberechnungen, die im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung durchgeführt wurden, nicht nachgewiesen werden. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Spuren wird deren Kapazität massgeblich erhöht. Der Bund erachtet dieses Vorhaben als vordringlich.

Zu Frage 4:

Mit dem Betriebskonzept Furttal, das seit 2004 in Betrieb ist, wird heute schon versucht, den Ausweichverkehr durch das Furttal möglichst gering zu halten. Ebenfalls im Sinne einer Entlastung der Gemeinden entlang der Nordumfahrung wirken die Bemühungen, den Verkehrsfluss auf der Autobahn mit betrieblichen Mitteln so lange als möglich aufrechtzuerhalten. Die entsprechenden Massnahmen der Verkehrslenkung, insbesondere die Rampenbewirtschaftungen («Tropfenzähler») im Limmattal, wurden nach umfassenden Erhebungen mit einer neuen

Steuerung versehen und teilweise baulich angepasst. Ziel dieser Anpassungen war, die Vorteile einer solchen Verkehrslenkung möglichst zu nutzen, gleichzeitig aber nachteilige Wirkungen möglichst gering zu halten. Diese Massnahmen stehen jedoch nicht im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung.

Im Rahmen des Projektes Ausbau Nordumfahrung Zürich erarbeitete der Kanton Zürich mit den betroffenen Gemeinden ein Konzept für die verkehrlich flankierenden Massnahmen. Vor Baubeginn wird dieses Konzept unter Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) mit den Gemeinden bereinigt und die notwendigen Massnahmen werden rechtzeitig zusammen mit der Inbetriebnahme umgesetzt. Die geplanten Massnahmen werden – zusammen mit dem Ausbau der Nordumfahrung – dazu beitragen, Ausweichverkehr zu verhindern.

Zu Frage 5:

Seit dem 1. Januar 2008 ist der Bund, vertreten durch das ASTRA, für den Bau und den Betrieb der Nationalstrassen zuständig: Es nimmt zur Beantwortung dieser Frage wie folgt Stellung: «Es ist geplant während dem Bau der 3. Gubristtunnelröhre und dem Ausbau der A 1 auf 2×3 Fahrstreifen grundsätzlich je 2 Streifen pro Fahrtrichtung offen zu halten. Es wird keinen Spurabbau geben, jedoch wird der Stauraum des Tropfenzählers verkleinert. Reine Kapazitätsabbauten erfolgen somit nicht. Theoretisch wird infolge der geringeren Spurbreiten in einzelnen Bauphasen sicherlich auch die Kapazität leiden. Grössere Kapazitätsminderungen oder Verkehrsumlagerungen sind jedoch nicht zu erwarten. Trotzdem sind einige Wochenend- und Nachtsperren nicht zu vermeiden. Sie werden entsprechend publiziert.»

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi