

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 29. Februar 2012

187. Petition zum Abbruch der Sihlhochstrasse

Am Mittwoch, 28. September 2011, wurde die Petition der «Grüne Stadt Zürich» zum Abbruch der Sihlhochstrasse mit nach eigenen Angaben 2253 Unterschriften der Staatskanzlei übergeben. Die Petition fordert vom Regierungsrat, vom Stadtrat von Zürich und vom Bundesrat die unverzügliche Reparatur der Bausünden aus den 70er-Jahren. Im Einzelnen wird gefordert:

1. Abbruch des Autobahnstummels «Sihlhochstrasse», beginnend bei der Allmend Brunau
2. Renaturierung des Flussbetts der Sihl zwischen Brunaubrücke und Sihlhölzli
3. Verhinderung von zusätzlichem Verkehr in den angrenzenden Quartieren durch flankierende Massnahmen

Die Begründung der Petition lautet wie folgt:

«35 Jahre Fehlplanung sind genug!»

Die Sihlhochstrasse wurde 1974 eröffnet. Sie sollte den Südast des «Expressstrassen-Ypsilon» bilden, mit welchem die Planer von Bund und Kantonen den ganzen Durchgangsverkehr mitten durch die Stadt Zürich lenken wollten. Dank entschlossenen Widerstand der Stadtbewölkerung konnte das Ypsilon verhindert werden. Der Autobahnstummel verschandelt aber bis heute den Flussraum und die angrenzenden Wohnquartiere in den Kreisen 2 und 3.

Die Umfahrungsstrasse ist gebaut!

Durch die Eröffnung der Westumfahrung mit dem Üetlibergtunnel ist die lang erwartete Umfahrungautobahn im Frühling 2009 dem Verkehr übergeben worden. Die neue Verkehrsführung hat sich nach kurzer Zeit eingespielt und zu einer deutlichen Abnahme des Durchgangsverkehrs in den Kreisen 2 und 3 geführt. Um die Wohnqualität richtig zurückzugewinnen, muss der nutzlose Autobahnstummel jetzt abgebrochen werden. Parallel dazu braucht es einen wirksamen Lärmschutz und flankierende Massnahmen für die angrenzenden Teile der Stadtbezirke 2 und 3, besonders entlang der Allmend- und der Giesshübelstrasse.

Der Abbruch schafft Freiraum für Mensch und Natur!

Der konsequente Rückbau des ‹Ypsilon-Stummels› ermöglicht die Renaturierung des Flussbetts der Sihl zwischen Brunaubrücke und Sihlhölzli. Das schafft echte Lebensqualität in der Stadt.»

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an Grüne Stadt Zürich, Ackerstrasse 44, 8005 Zürich:

Ihre Partei hat am 28. September 2011 die Petition zum Abbruch der Sihlhochstrasse mit 2253 Unterschriften eingereicht. Die Petition verlangt vom Regierungsrat des Kantons Zürich, vom Stadtrat von Zürich und vom Bundesrat den Abbruch des Autobahnstummels «Sihlhochstrasse», beginnend bei der Allmend Brunau, die Renaturierung des Flussbetts der Sihl zwischen Brunaubrücke und Sihlhölzli und die Verhinderung von zusätzlichem Verkehr in den angrenzenden Quartieren durch flankierende Massnahmen. Wir haben unserseits das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den Stadtrat von Zürich zur Stellungnahme eingeladen.

Die Sihlhochstrasse ist als Teilstück der N3 Bestandteil des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und wurde 1974 in Betrieb genommen. Sie war Bestandteil des geplanten nationalen Expressstrassennetzes, das beim Hauptbahnhof mit einem Autobahndreieck miteinander verknüpft werden sollte. Entgegen der damaligen Planung übernimmt die Sihlhochstrasse im heutigen Hochleistungsstrassennetz keine Funktion für den stadtquerenden Durchgangsverkehr mehr, sondern kanalisiert im Süden der Stadt den städtischen Quell-/Zielverkehr ab dem Umfahrungsring bzw. ab der A3 (z. B. Fahrten von Thalwil nach Wiedikon). Das Bauwerk wurde von 1999 bis 2004 instand gestellt und befindet sich voraussichtlich noch längere Zeit in gutem baulichem Zustand.

Auch nach der Eröffnung der Westumfahrung Zürich ist die Sihlhochstrasse mit rund 60 000 Fahrten pro Tag nach dem nördlichen Zubringer Schöneichtunnel der wichtigste Stadtzubringer. Mit der Ergänzung des Hochleistungsstrassenrings rund um die Stadt Zürich wird nicht nur das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr entlastet. Diese Netzergänzung trägt zusammen mit der bereits bestehenden Nordumfahrung auch dazu bei, den städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Netz zu kanalisieren bzw. den Quellverkehr auf kürzestem Weg dem Autobahnnetz zuzuführen. Für diesen Verkehr übernimmt die Sihlhochstrasse ferner die wichtige Funktion eines Pufferraums im Übergang vom Hochleistungsstrassennetz ins städtische Strassennetz.

In seiner Stellungnahme vom 22. Dezember 2011 betont das ASTRA diese wichtige Verkehrsfunktion und weist ferner darauf hin, dass die Entlassung der Sihlhochstrasse aus dem Nationalstrassennetz in der Zuständigkeit der eidgenössischen Räte liege. Das ASTRA spricht sich klar gegen das Anliegen der Petition aus.

Neu wird die Stadt Zürich von Süden her über drei Autobahnen anstelle von einer erschlossen: Zur A 3 sind die A 4 Knonaueramt und der Westring dazugekommen und verbessern die Erreichbarkeit der Stadt Zürich in diesem Raum. Daher hat die Verkehrsbelastung im Korridor Brunau seit der Eröffnung nicht wesentlich abgenommen, wie die Erhebungen im Rahmen der «Wirkungskontrolle Westumfahrung A 3 und A 4 Knonaueramt» nachweisen. Die Verkehrsbelastung hat im Korridor bei der Brunau lediglich von 79 000 auf 76 000 Fahrten pro Tag abgenommen (Staatsstrasse und Autobahn zusammen). Entgegen Ihrer Annahme hat sich somit die Bedeutung der Sihlhochstrasse nach dem Bau der Westumfahrung und des Uetlibergtunnels nicht geändert. Bei einem Abbruch würde die heute auf der Sihlhochstrasse geführte Verkehrsmenge somit auf das ebenerdige Strassennetz und durch die angrenzenden Wohnquartiere verlagert.

Diese Überlegungen zum Verkehr legen nahe, dass ein ersatzloser Abbruch zu grossen Überlastungen des untergeordneten Strassennetzes führen würde, was auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr auf diesen Strassen und auf die Anwohnerschaft hätte. Ein Abbruch der Sihlhochstrasse wäre somit erst bei Bestehen eines Ersatzes und somit nur längerfristig möglich. Ein Ersatz wäre der im kantonalen Richtplan langfristig als Bundesstrasse vorgesehene Stadttunnel vom Anschluss Brunau bis zum Anschluss Dübendorf-Neuguet. Der Bund misst dem Vorhaben derzeit nur geringe Priorität bei und müsste den Abschnitt Sihlquai-Dübendorf-Neugut für eine Umsetzung ohnehin zuerst ins Nationalstrassennetz aufnehmen.

Gegen den Abbruch der Sihlhochstrasse sprechen nach Auffassung der kantonalen Fachstellen daher auch Lufthygiene und Lärmbelastung. Der Ausstoss von Luftschaadstoffen bliebe insgesamt wahrscheinlich etwa gleich gross. Die Immissionsbelastung der betroffenen Bevölkerung dürfte hingegen deutlich zunehmen, da eine neue Verkehrsführung durch dicht bebaute Siedlungsgebiete führen würde. Heute ist der Abstand der Sihlhochstrasse zu den nächstgelegenen Gebäuden vergleichsweise gross. Zudem liegt die Abgasquelle dank der Hochlage der Sihlhochstrasse weitgehend über den Dächern der umliegenden Gebäude, sodass die Luftschaadstoffe in der Atmosphäre verdünnt werden können. Ein ersatzloser Abbruch der Sihlhochstrasse brächte somit auch aus Sicht der Lufthygiene und der Lärmimmissionen klare Nachteile.

Ein Ziel bei der Lärmsanierung besteht darin, den Verkehr auf den übergeordneten Achsen zu konzentrieren. Mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr auf der Sihlhochstrasse zu kanalisieren, wurden im Bereich des Lärmschutzes auf der Sihlhochstrasse in den letzten Jahren grosse Investitionen getätigt und mit flankierenden Massnahmen wurde der Verkehr aus den Quartieren ferngehalten. Die Lärmbelastung der Bevölkerung an den betroffenen überkommunalen Strassenabschnitten ist bereits heute teilweise sehr hoch und würde durch den zusätzlichen Verkehr noch weiter zunehmen.

Aus dem Blickwinkel des Gewässerschutzes und der Renaturierung der Sihl wäre ein Abbruch der Sihlhochstrasse mit Vorteilen verbunden. Die Sihlhochstrasse steht in Widerspruch zu den heutigen Vorstellungen über den Umgang mit Fliessgewässern. Das Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991 (GSchG) verbietet inzwischen das Überdecken von Fliessgewässern vollständig und mit der seit dem 1. Januar 2011 in Kraft stehenden Fassung wurden die Anforderungen an eine natürliche Gestaltung der Gewässer weiter erhöht (Art. 38a GSchG). Stadt und Kanton sind sich einig, dass eine Renaturierung des Flussbetts im eigentlichen Sinne aufgrund der knappen Platzverhältnisse auch bei Abbruch der Sihlhochstrasse nicht möglich wäre. Es fehlt insbesondere der Raum für die Renaturierung der Uferböschungen, da unmittelbar oberhalb die prächtige Platanenallee steht. Gemäss dem Leitbild Sihlraum der Stadt Zürich ist zudem der Erhalt des Trapezprofils vorgesehen. Aus Sicht des Hochwasserschutzes sind die Pfeiler der Sihlhochstrasse nachteilig, da sie das Abflussprofil einengen. In einem gemeinsamen Projekt unter der Leitung des Kantons setzen sich die Stadt Zürich und der Bund sowie weitere Beteiligte für eine Verbesserung des Hochwasserschutzes entlang der Sihl und der Limmat ein. Diese Gründe alleine vermögen jedoch einen Abbruch der Sihlhochstrasse nicht zu rechtfertigen.

Gemäss seiner Stellungnahme vom 23. November 2011 hegt der Stadtrat von Zürich zwar aus städtebaulicher und ökologischer Sicht Sympathie für den Abbruch der Sihlhochstrasse und strebt dies langfristig auch an. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung und der negativen Auswirkungen einer ersatzlosen Entfernung äussert er jedoch klare Vorbehalte gegen die Petition und erachtet ihre Umsetzung als nicht realistisch. Wir können nachvollziehen, dass die Sihlhochstrasse in städtebaulicher Hinsicht als nachteilig empfunden wird. Wegen der dargelegten verkehrlichen Bedeutung und der erheblichen Nachteile einer ersatzlosen Aufhebung unterstützen wir die Petition zum Abbruch der Sihlhochstrasse jedoch nicht.

– 5 –

II. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, Stadthaus, Postfach, 8022
Zürich, das Bundesamt für Strassen (ASTRA), Postfach, 3003 Bern, die
Mitglieder des Regierungsrates, die Baudirektion und die Volkswirt-
schaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi