

**Auszug**  
**aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 18. Januar 2012

---

**88. Schriftliche Anfrage von Roland Scheck und Kurt Hüsey betreffend Strassenbauprojekt an der Soodstrasse, Projektgrundlagen und Einbezug der Kantonalen Ämter.** Am 7. Dezember 2011 reichten die Gemeinderäte Roland Scheck (SVP) und Kurt Hüsey (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/471, ein:

Zurzeit ist ein Strassenbauvorhaben an der Soodstrasse (Abschnitt Bahnhof Leimbach bis Stadtgrenze) in Planung. Aus der Projektauflage geht hervor, dass es sich bei diesem Projekt einzig und allein um ein ideologisch bedingtes, Steuergeld vernichtendes Strassenrückbauvorhaben handelt. Die Soodstrasse ist in recht gutem baulichem Zustand. Einzig die Strassenabwässer müssen gefasst werden, da sie aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben nicht mehr direkt in einen Vorfluter eingeleitet werden dürfen. Aufgrund der ersten Finanzlage von Kanton und Stadt Zürich drängt sich keine sofortige Sanierung auf: Über die Sihltal- und die Soodstrasse wird seit Eröffnung der Westumfahrung nur noch ein Bruchteil der ehemaligen Verkehrsfrequenzen abgewickelt (Sood- und Sihltalstrasse dienen als Ausweichroute bei Sperrungen der Westumfahrung). Die geplante Neuanlage des Fussgängerüberganges beim Bahnhof Leimbach (Verbindung von Bahnhof und Leimbachstrasse) und die Verlängerung der Schutzinsel zwischen Sood- und Leimbachstrasse erscheinen praxisfremd und gefährlich.

In Umsetzung des «städtischen Alleenkonzeptes» sollen 84 Bäume in den heutigen Strassenraum gepflanzt werden und mittels eines (Grün-) Trennstreifens zwischen der Fahrbahn und einem neu geplanten, kombinierten Fuss- und Radweg «Sicherheit und die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht werden» (Zitat aus dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen gemäss 722.1, Artikel 13, Mitwirkungsverfahren).

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche kantonalen Amtsstellen waren bis dato in die Projektplanungsabläufe und das entsprechende Koordinierungs- und Bewilligungsverfahren involviert? Welche Zwischenentscheide und -bewilligungen wurden seitens kantonalen Ämter bis dato ausgesprochen?
2. Wurde das Projektgenehmigungsgesuch beim Kanton schon eingereicht? Falls ein entsprechendes Gesuch eingereicht wurde: Liegt bereits ein Regierungsratsbeschluss vor und wie lautet dieser?
3. Weshalb ist der Stadtrat der Meinung, dass es in einer Zeit angespannter Finanzen opportun ist, ein ideologisch bedingtes Strassenrückbauvorhaben wie das vorliegende zur Ausführung zu bringen?
4. Was sind die Gesamtprojektkosten (inklusive Planungskosten) und wie verhält sich der Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton?
5. Wie beurteilt der Stadtrat die Verkehrssicherheit sowie die Funktionstüchtigkeit der Abbiegebeziehungen am Knoten Sood-/Leimbachstrasse infolge Verlängerung der Schutzinsel zwischen Sood- und Leimbachstrasse?
6. Weshalb bringt der Stadtrat eine versetzte Fussgängerquerung über die Sood- und Leimbachstrasse zur Ausführung? Wie beurteilt der Stadtrat deren Zweckmässigkeit (Anmerkung: Eine behindertengerechte Lösung auf Seite Bahnhof wäre auch ohne diese Versetzung machbar).
7. Welche Ausbildung hat der für dieses Projekt zuständige Sachbearbeiter und wo bzw. an welchem Institut hat er diese erworben?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Das Tiefbauamt der Baudirektion des Kantons Zürich erstellte die Grundlage dieses Projekts mit dem Bericht «Koordinierte Verkehrsgrundlagen und Verkehrskonzept Sihltal», datiert 14. Juli 2005. Im Rahmen der Begehrensäusserungen (§ 45 Abs. 1 Strassen-gesetz [StrG]) vom 25. August 2009 und 10. Juni 2010 hat das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich das Projekt gutgeheissen.

**Zu Frage 2:** Der Stadtrat hat noch kein entsprechendes Projekt festgesetzt. Daher ist das Projekt noch nicht beim Kanton eingereicht worden. Ein entsprechender Regierungsratsbeschluss liegt daher ebenfalls noch nicht vor.

**Zu Frage 3:** Die Soodstrasse soll gemäss den Vorgaben im Bericht des kantonalen Tiefbauamtes vom 14. Juli 2005 (vgl. Antwort 1) als flankierende Massnahme zum Bau der Westumfahrung/A4 zurückgebaut werden. Die bisherigen Verkehrserhebungen seit Eröffnung der Westumfahrung zeigen, dass sich der Verkehr von der Sihltalstrasse auf die A4 verlagert hat: Der Verkehr bei Sihlbrugg hat um 68 Prozent und derjenige auf der Soodstrasse in Leimbach um 51 Prozent abgenommen. Das Ziel des vorliegenden Strassenbauprojekts ist, diese eingetretene Verkehrsentslastung dauerhaft sicherzustellen. Die Arbeiten erfolgen im Zuge der anstehenden, notwendigen Gesamterneuerung der Strasse und der Anpassung des Entwässerungssystems an die geltenden Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes.

**Zu Frage 4:** Die derzeitige Grobkostenschätzung (Genauigkeit +/-20 Prozent) beträgt etwa 6,5 Mio. Franken. Mit der Begehrensäusserung des Amtes für Verkehr der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion vom 10. Juni 2010 wurde die Kostenbeteiligung im Rahmen der Bau- und Unterhaltspauschale zugesichert (§ 46 StrG). Der genaue Kostenteiler wurde noch nicht bestimmt, denn die Begehrensäusserung des Kantons wird jeweils vor Projektfestsetzung eingeholt.

**Zu Frage 5:** Mit der vorliegenden Lösung wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gegenüber der heutigen Situation verbessert. Die Sicht für die aus der Leimbachstrasse ausfahrenden Fahrzeuglenkenden ist besser und für die Zufussgehenden können durch die Verlängerung des Trottoirs um etwa 4 m ein genügend breiter Fussgängerstreifen und eine grössere Wartezone eingerichtet werden. Die Funktionstüchtigkeit der Abbiegebeziehungen wird durch das verlängerte Trottoir nicht beeinträchtigt und bleibt gewahrt.

**Zu Frage 6:** Die Lage des Fussgängerstreifens über die Soodstrasse ist aufgrund der behindertengerechten Perronverlängerung beim Bahnhof Leimbach gegeben. Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens in Richtung Bahnhof hätte eine steilere, nicht behindertengerechte Perronrampe zur Folge. Wegen des Terrainunterschieds zwischen der Sood- und der Leimbachstrasse ist die versetzte Querung über beide Strassen zwingend erforderlich. Sämtliche Projektbeteiligten beurteilen diese Lösung der versetzten Querung als bestmögliche Variante.

**Zu Frage 7:** Die Frage ist nicht projektrelevant. Ausserdem wirken in der Regel bei Projekten mehrere Projektleitende und verschiedene Dienstbereiche mit.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Ralph Kühne**