

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 10. März 1999

**434. Interpellation von Rolf Kuhn und Ueli Keller betreffend Westtangente, flankierende Massnahmen zum Uetlibergtunnel.** Am 16. September 1998 reichten die Gemeinderäte Rolf Kuhn (SP) und Ueli Keller (SP) folgende Interpellation GR Nr. 98/309 ein:

Im Tages-Anzeiger vom 1. September 1998 wirft Regierungsrat Hans Hofmann (SVP) der Stadt Zürich vor, dass die Westtangente immer noch nicht verkehrsberuhigt sei, habe sich die Stadt Zürich «selber eingebrockt». Schwere Vorwürfe richtet Hofmann insbesondere an die Adresse der Zürcher Stadtregerung, Hofmann; «Der Stadtrat hat den Bau der Westumfahrung jahrelang verzögert, indem er Einsprachen machte beim Bundesgericht und andere Varianten verlangte.»

In diesem Zusammenhang bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Stadtrat zu den Hofmann'schen Vorwürfen? Empfindet er sie als gerechtfertigt oder nicht?
2. Bezüglich Rosengartenstrasse sagte RR Hofmann im betreffenden Zeitungsinterview, diese könne nach Eröffnung des Uetlibergtunnels nicht unbedingt auf weniger Verkehr hoffen: Erstens gehöre sie nicht zur Westtangente, zweitens werde sie zu mehr als 90 Prozent von innerstädtischem Ziel- und Quellverkehr beansprucht.  
Treffen diese beiden Behauptungen zu?
3. Mit welcher Botschaft würde sich der Stadtrat an die Bewohnerinnen und Bewohner von Wipkingen sowie des Stadtkreises 6 wenden, falls nach Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels weiterhin jeden Tag Zehntausende von Autos die Rosengartenstrasse hinauf- und hinunterfahren sollten?
4. Das Resultat einer Spurreduktion auf der West- oder der Seebahnstrasse schon vor Eröffnung des Uetlibergtunnels wären laut RR Hofmann «stehende Kolonnen durch die ganze Stadt». Teilt der Stadtrat die Meinung, dass dies eine relativ eingeschränkte Sicht der Dinge darstellt, welche zum Beispiel nicht wahrhaben will, dass eine mit geeigneten flankierenden Massnahmen kombinierte Kapazitätsverringerng beim motorisierten Individualverkehr MIV zur Verlagerung auf weniger problematische Verkehrsmittel und damit zur Abnahme der MIV-Verkehrsmenge führt?
5. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Äusserungen von RR Hofmann im erwähnten Tags-Anzeiger-Artikel symptomatisch sind für die unter seiner Federführung über die Jahre hinweg betriebene kantonale Verkehrspolitik, welche unter dem Motto «massiver Kapazitätsausbau beim öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Verweigerung jeglichen Kapazitätsabbaus beim MIV» katastrophale Auswirkungen zeitigte – nicht zuletzt bezüglich der Luft- und Lärmsituation in der Stadt Zürich – indem sie statt zum Umsteigen auf weniger umweltschädliche Verkehrsmittel lediglich zu einer Erhöhung der Gesamtmobilität führte?
6. 1993 bezifferte das Kantonale Amt für technische Anlagen und Lufthygiene (ATAL) den nach Eröffnung des Uetlibergtunnels zu erwartenden Mehrverkehr auf 128 Millionen Fahrzeugkilometer/Jahr, die zusätzliche Abgasemissionen auf mehrere hundert Tonnen Luftschadstoffe/Jahr (z. B. 370 t Stickoxid usw.). Würden flankierende Massnahmen ergriffen, wie zum Beispiel Rückbau bzw. Rückklassierung der Westtangente, der Einfallssachse Waldegg-Birmensdorferstrasse usw., würde die Schadstoffzunahme um etwa 17 Prozent geringer ausfallen (z. B. Stickoxidzunahme noch 310 t). Inwiefern erachtet der Stadtrat den Bau des Uetlibergtunnels trotz des zu erwartenden Mehrverkehrs und der daraus resultierenden enormen Schadstoffemissionen als vorteilhaft?
7. Was genau meint der Stadtrat, wenn er in der Antwort auf Vorstösse aus dem Gemeinderat jeweils schreibt: «Die Eröffnung des Uetlibergtunnels soll qualitative, nicht quantitative Verbesserungen bringen.»? Bedeutet dies, dass er gar nicht daran glaubt, dass die Inbetriebnahme des Uetliberg-

tunnels den vom ATAL prognostizierten Mehrverkehr zur Folge haben wird?

8. Am 18. April 1999 finden kantonale Wahlen statt. Angenommen, der Regierungsrat in neuer Zusammensetzung würde den Stadtrat einladen, unabhängig vom Bau des Uetlibergtunnels konkrete Massnahmen auszuarbeiten und praktisch zu testen, mit denen der Verkehr auf der Westtangente – einschliesslich Rosengartenstrasse – auf ein erträgliches Mass reduziert werden kann: Würde sich der Stadtrat zutrauen, einen solchen Auftrag des Kantons mit Erfolg zu erledigen, falls ihm bzw. seinen Fachleuten bei der Ausarbeitung und Durchführung des Versuchs freie Hand gelassen würde?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Polizeidepartements und dem Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat hat in seiner Antwort vom 2. Juli 1997 zur Interpellation von Gemeinderat Markus Zimmermann seine Position zur Westumfahrung und zu den flankierenden Massnahmen ausführlich dargelegt. Er befürwortet und unterstützt die Westumfahrung, mit gleichzeitiger Realisierung der notwendigen flankierenden Massnahmen.

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat will sich nicht zu Zitaten aus Zeitungsmeldungen äussern, da keine Gewähr besteht, dass die Meinung der oder des Zitierten präzise wiedergegeben und das Zitat nicht aus dem Zusammenhang gerissen wurde.

**Zu Frage 2:** Der Begriff Westtangente wurde Ende 60er Jahre im Rahmen des städtischen Tangentenbügelkonzeptes geprägt. Er stand ursprünglich nur für den Kernabschnitt des West-Tangentenbügels, nämlich Rosengartenstrasse–Escher Wyss-Platz–verlängerte Hardstrasse. Im späteren Sprachgebrauch wurde der Begriff ausgedehnt einerseits auf die Buchegg-/Hirschwiesenstrasse, andererseits auch auf die Verbindung vom Hardplatz zur Sihlhochstrasse. Im städtischen Bebauungsplan 1970 gehörte der Abschnitt Seebahn-/Schimmelstrasse noch zur Innenstadt-Tangente bzw. City-Ring.

Dem Stadtrat sind keine Erhebungen oder Befragungen bekannt, welche belegen, dass die Rosengartenstrasse über 90 Prozent Ziel- und Quellverkehrsanteile aufweist. Der Stadtrat vermutet allerdings, dass mit der Eröffnung der Nordumfahrung der Anteil des eigentlichen Durchgangs- bzw. Transitverkehrs – also Quelle und Ziel ausserhalb der Stadtgrenze – deutlich zurückgegangen ist, möglicherweise tatsächlich gegen 10 Prozent. Die Rosengartenstrasse erfüllt heute noch verstärkter als Anfang der 80er Jahre eine Zubringerfunktion für die sich in den letzten Jahren stark entwickelten Arbeitsplatzgebiete in Zürich West, insbesondere in Altstetten.

**Zu Frage 3:** Die Rosengartenstrasse weist heute wieder eine Tagesbelastung von rund 65 000 Motorfahrzeuge auf; Selbst bei einer massiven Verkehrsreduktion aufgrund z. B. eines Spurabbaus würden weiterhin Zehntausende von Autos diese Strasse benützen. Auf den Antrag des Stadtrates hat deshalb der Kantonsrat den sogenannten Waidhaldetunnel in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommen. Erst die Inbetriebnahme dieses Tunnels wird die Belastungssituation für die Anwohner der Rosengartenstrasse massiv verbessern.

**Zu Frage 4:** Die Auswirkungen der kleinen Baustelle bei der Bushaltestelle Rosengartenstrasse vom 19. Oktober 1998 haben bestätigt, dass die Vermutung von «stehenden Kolonnen durch die ganze Stadt» zumindest nicht aus der Luft gegriffen ist. Der Übertitel im Tages-Anzeiger – «Der Nerv der Stadt getroffen» – war gerechtfertigt. Der Stadtrat kann eine Spurreduktion vor Eröffnung der Westumfahrung nicht unterstützen, vor allem auch deshalb nicht, weil bei jeder Behinderung der Hauptachsen der unkontrollierte Verkehr durch das Quartier enorm zunimmt. Er erinnert ebenfalls daran, dass der Souverän 1988 die Volksinitiative zur Reduktion der Westtangente auf zwei Fahrspuren ablehnte und damit dem stadträtlichen Antrag folgte.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass mit entsprechenden kombinierten Massnahmen eine teilweise Verlagerung von Autofahrten auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewirkt werden kann. Die stagnierende bzw. leicht zurückgegangene Verkehrsmenge auf dem städtischen Strassennetz in den vergangenen zehn Jahren bestätigt diese Aussage; in diesem Zeitraum wurden praktisch ausschliesslich Massnahmen zur Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel (insbesondere Inbetriebnahme S-Bahn) realisiert. Der Stadtrat ist sich aber ebenfalls bewusst, dass ihm der Souverän die Zustimmung zu seinem kombinierten Massnahmenpaket, dem sogenannten 42-Millionen-Kredit, 1988 verweigerte.

Die Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen wird heute von breiten Kreisen nicht mehr in Frage gestellt. So hat auch der Gemeinderat mit Beschluss vom 25. November 1998 zum Regionalen Richtplan der Stadt Zürich festgehalten, dass bei zusätzlichen Angeboten durch neue Verkehrsträger auf dem bestehenden Strassennetz ein Kapazitätsausgleich zu vollziehen sei.

**Zu Frage 5:** Die Entwicklung in den letzten zehn Jahren – Zunahme der Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr und Stagnation im Strassenverkehr – führte tatsächlich zu einer Erhöhung der Gesamtmobilität, jedoch nicht zu einer Verschlechterung der Luft- und Lärmsituation. Dank technischen Massnahmen, Katalysatoren u.a.m., sind im Gegenteil Belastungsabnahmen zu verzeichnen. Was aber nicht bedeutet, dass die heutige Situation bereits genügen würde; nach wie vor sind Defizite abzubauen.

**Zu den Fragen 6 und 7:** Wie der Stadtrat in seiner bereits erwähnten Antwort zur Interpellation von Markus Zimmermann schreibt, erwartet er qualitative Verbesserungen im städtischen Strassensystem, einschliesslich Nationalstrassen. D. h., er erwartet im Sinne eines Kapazitätsausgleiches zwar logischerweise eine Zunahme des Verkehrs auf dem Autobahnring, gleichzeitig aber eine entsprechende Verkehrsreduktion auf innerstädtischen Strassen und eine Abnahme der Schadstoffbelastung im lokalen Bereich von verschiedenen städtischen Strassen. Flankierende Massnahmen sollen einmal die Entlastungswirkung sicherstellen, andererseits bieten sie auch die Möglichkeit, mit gezielter Ausgestaltung der Massnahmen die Situation für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für Zufussgehende und Anwohnende, zu verbessern.

**Zu Frage 8:** Der Stadtrat will sich nicht in Spekulationen zur Regierungsratswahl oder zu Test-Vorgaben ergehen und erachtet es statt-

dessen als viel sinnvoller, den bis jetzt eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen, nämlich die gemeinsame Arbeit von Kanton und Stadt. Denn nur eine enge Zusammenarbeit des für Staatsstrassen und den Nationalstrassenbau zuständigen Kantons mit der Stadt verspricht letztendlich eine erfolgsversprechende Realisierung aller dringend nötigen flankierenden Massnahmen.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), die Umweltschutzfachstelle, das Tiefbauamt (8), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber