

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12. Mai 2010

751. Schriftliche Anfrage von Marlène Butz und Christoph Gut betreffend Eindämmung der Verkehrsflut auf den Hauptachsen und in den Quartieren. Am 3. Februar 2010 reichten Gemeinderätin Marlène Butz (SP) und Gemeinderat Christoph Gut (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/83, ein:

Die Versprechen, mit der West«umfahrung» nehme der Verkehr in Zürich ab, haben sich leider zu grossen Teilen nicht erfüllt. Da diesseits des Üetlibergtunnels zusätzliche Einfallsachsen nach Zürich gebaut wurden, kämpft die Stadt seit der Eröffnung mit spürbarem Mehrverkehr. Diese Situation wurde durch die Eröffnung der A4 im Knonauer Amt weiter verschlechtert. Dank der flankierenden Massnahmen konnte an vereinzelt Strassen zwar eine Verbesserung, sprich eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs erreicht werden. Es gibt aber viele Verlierer. Neben Zürich Süd, welches unter einer starken Verkehrszunahme leidet, ist auch der Kreis 6 einmal mehr betroffen. Nicht nur wurden auf der nördlichen Seite der Westtangente keine flankierenden Massnahmen umgesetzt, es gab sogar eine Verkehrszunahme. Deutlich spürbar ist dies auf den Hauptstrassen, namentlich der Winterthurer- und der Wehntalerstrasse.

Die Stadtzürcher Bevölkerung möchte endlich vom Motorfahrzeugverkehr entlastet werden. Zwar sind die meisten Wohnquartiere mittlerweile verkehrsberuhigt. Doch allzu oft weichen AutofahrerInnen in die Quartiere aus, wenn die Hauptachsen verstopft sind. Zudem wohnen gemäss Antwort zur Schriftlichen Anfrage 2009/410 von Markus Knauss 140 000 Personen an Strassen mit Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert, und auch die Grenzwerte gemäss LRV werden für diverse Schadstoffe überschritten, zum Teil massiv und fast permanent. Um diese Situationen zu entschärfen, braucht es dringend eine deutliche Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs. Dadurch würden die Stauzeiten verkleinert, Ausweichverkehr in die Wohnquartiere vermieden und die Luft- und Lärmprobleme reduziert.

Wir bitten den Stadtrat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie haben sich die Verkehrszahlen an der Winterthurer- und an der Wehntalerstrasse seit der Eröffnung des Üetlibergtunnels entwickelt?
2. Was kann zur Eindämmung der Verkehrsflut auf den Hauptachsen unternommen werden, ohne dass dabei der Verkehr in die Wohnquartiere ausweicht?
3. Welche Massnahmen plant der Stadtrat, um die Bevölkerung an den Hauptverkehrsachsen gegen die permanente Überschreitung der Grenzwerte bei Luft und Lärm zu schützen?
4. Steht der Stadtrat diesbezüglich mit dem Kanton in Verhandlungen?
5. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Zürich insgesamt deutlich reduziert (und nicht bloss in Tunnels verlagert) werden muss? Mit welchen Mitteln will er dies erreichen?
6. Welche flankierenden Massnahmen werden geplant, um zu vermeiden, dass nach dem Ausbau des Gubristtunnels die Quartiere von Zürich Nord mit noch mehr motorisiertem Verkehr überschwemmt werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Zählungen haben ergeben, dass gesamtstädtisch dank der Westumfahrung eine deutliche Entlastung vom MIV erreicht werden konnte. Darum ist der Stadtrat nicht der Ansicht, dass die Westumfahrung und das Umsetzen der flankierenden Massnahmen (Flamawest) viele Verlierer geschaffen haben. Die Veränderungen im Ver-

kehrnetz bewegen sich im Rahmen der Prognosen und die bisher umgesetzten Flamawest funktionieren nicht nur hinsichtlich der Sicherung der Entlastungswirkung, sondern auch in Bezug auf den Schutz vor Mehrverkehr. Gemäss Konzept werden noch weitere flankierende Massnahmen umgesetzt, u. a. die Zufahrtsdosierung Albisstrasse, die Birmensdorferstrasse (einschliesslich Lichtsignalanlage bei der Alten Waldegg) und die Aufwertung Morgental. Zudem wird mittels einer Wirkungsanalyse das Verkehrsgeschehen überwacht, so dass beim Feststellen von unerwünschten Auswirkungen geeignete Massnahmen ergriffen werden können. Das ist zum Beispiel für die Brunastrasse der Fall, wo zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands bereits als Sofortmassnahme Blaue-Zonen-Parkplätze markiert worden sind und mittelfristig auch bauliche Massnahmen vorgesehen sind. Problematisch ist ein Zählstellenvergleich in der jetzigen Baustellensituation im Bereich Zürich-West. Dort sind wegen der Baustellen diverse Verdrängungseffekte zu verzeichnen (Am Wasser, Tièchestrasse usw.), die durch so genannte Dominoeffekte auf die in der Anfrage genannten Strassen (z. B. Winterthurerstrasse) wirken können.

Anhand der Zählstellen lassen sich allerdings weder an der Winterthurerstrasse (Höhe Rampe Ueberlandstrasse) noch an der Wehntalerstrasse (Zehntenhausplatz) signifikante Veränderungen der Verkehrszahlen gegenüber der Situation vor der Eröffnung des Uetlibergtunnels feststellen. Die Zahlen sind praktisch identisch, mit Ausnahme der Achse Wehntalerstrasse stadtauswärts. Dort musste nach der Eröffnung der Westumfahrung eine Zunahme des Verkehrs um rund 4 bis 5 Prozent verzeichnet werden. Dabei dürfte es sich aber ausschliesslich um so genannten Stadtentleerungsverkehr handeln, der neu nun (und wie gewünscht) anstatt via Westtangente über die Westumfahrung Richtung Chur und Luzern fährt.

Tageszahlen (Beispiel)		9. März 2009	9. März 2010	Veränderung
Wehntalerstrasse	einwärts	12 443	12 450	+0,05 Prozent
	auswärts	12 646	13 196	+4,3 Prozent
Winterthurerstrasse	einwärts	5 772	5 812	+0,7 Prozent
	auswärts	5 808	5 699	-1,8 Prozent

Die Verkehrsmenge in den Spitzenstunden ist auf den Einfallsachsen seit Jahren unverändert, weil sie sich schon lange Zeit im Sättigungsbereich bewegt und die Dienstabteilung Verkehr mittels Signalsteuerungen die Einfahrtsmenge vor allem zugunsten des öffentlichen Verkehrs plafoniert hat.

Zu den Fragen 2 und 5: Die Stadt Zürich ist bestrebt, den Verkehr an den Einfallsachsen auf das in der Stadt verarbeitbare Niveau zu drosseln. Die Wohnquartiere werden mehrheitlich bereits heute durch geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Einfahrts- bzw. Durchfahrtsbeschränkungen) weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit. Die Dienstabteilung Verkehr führt zur Wirkung dieser Massnahmen ein Controlling durch. Grundlage für verkehrsberuhigende Massnahmen bildet der kommunale Richtplan der Stadt Zürich. Er zeigt auf, auf welchen Achsen der Verkehr kanalisiert werden soll. Wo aufgrund neuer Gegebenheiten oder sonstiger schwieriger Situationen weiterhin Probleme vorhanden sind, werden mit Anwohnenden oder durch Versuchsanordnungen geeignete Lösungen gesucht (vgl. Verkehrs-

konzept Kreis 5, Haldenstrasse usw.). Auf den Hauptachsen wird der übrige Verkehr kanalisiert. Zu den Spitzenzeiten sind diese Achsen bereits voll ausgelastet, sie ertragen nur in Einzelfällen zusätzlichen Verkehr. Durch das Zusammenspiel von raumplanerischen Massnahmen (z. B. Parkplatzbestimmungen, Nutzungsdichte), Verkehrssteuerung und geschickt gewählte Geschwindigkeitsregimes kann jedoch auch auf ihnen das Niveau auf einem erträglichen und abwickelbaren Mass gehalten werden.

Zu Frage 3: Die Kompetenz für wirksame Reduktionsmassnahmen im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs auf den Hauptachsen liegt vor allem auf Kantons- und Bundesebene. Die Stadt Zürich hat hier nur einen sehr kleinen Handlungsspielraum. Sie kann aber im Rahmen des Vollzugs der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung und Lärmschutzverordnung auf dem städtischen Gebiet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Luftschadstoff- und Lärmbelastung leisten.

Das vom Stadtrat verabschiedete Strassenlärm-Sanierungskonzept enthält folgende Schwerpunkte:

1. Planerische Massnahmen wie zum Beispiel die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, verkehrsverlagernde und verkehrslenkende Massnahmen sowie die Förderung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr im Rahmen der städtischen Mobilitätsstrategie.
2. Massnahmen an der Quelle, welchen gemäss Umweltschutzgesetzgebung erste Priorität zukommt. Mit diesen vergleichsweise kostengünstigen Massnahmen (Geschwindigkeitsreduktion, lärmarme Beläge) kann nur eine beschränkte Lärmreduktion erreicht werden, weshalb sie zur Lärmsanierung an Hauptverkehrswegen nicht ausreichen.
3. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg wie Lärmschutzwände, -wälle und Zwischenbauten.

Aus verschiedenen Gründen (Klassierung der Strasse, Erschliessung, Ortsbild, Kostenwirksamkeit usw.) sind nach heutiger Einschätzung an Hauptverkehrsachsen nur partiell wirksame Massnahmen möglich. Deshalb hat der Stadtrat die Ausrichtung von Kostenbeiträgen an den Einbau von Schallschutzfenstern als Ersatzmassnahme beschlossen.

Zu Frage 4: Die Sanierungsplanung im Bereich Verkehrslärmschutz erfolgt nach den Vorgaben des Bundes sowie in enger Zusammenarbeit und in Absprache mit dem Kanton, der die konkreten Lärmschutzprojekte zu genehmigen hat. Im Bereich der Luftreinhalte-Massnahmen hat sich die Stadt Zürich bei der Erarbeitung des Massnahmenplanes Luftreinhalte 2008, der vom Regierungsrat am 9. Dezember 2009 festgesetzt wurde, stark engagiert. Leider hat der Kanton die im Rahmen der Vernehmlassung von der Stadt geforderten Ergänzungsmassnahmen im Bereich Verkehr nicht aufgenommen.

Zu Frage 6: Unter Federführung des Tiefbauamtes wurde im Auftrag des ASTRA ein Massnahmenkatalog erarbeitet, der ins Ausführungsprojekt zum Ausbau Nordumfahrung Zürich eingeflossen ist. Kernstück der flankierenden Massnahmen (Flamanord) sind die bereits heute bestehenden Lichtsignalanlagen auf den Stadtzufahrten, mit denen der von der Autobahn her kommende Verkehr dosiert

wird (Wehntaler-/Furttalstrasse, Birch-/Glattalstrasse). Zusätzlich sind ein Fahrzeugstreifenabbau in der Wehntalerstrasse zugunsten eines Bus-/Velostreifens und Lenkungsmassnahmen in der Bärenbohlstrasse (zur Vermeidung von Schleichverkehr) vorgesehen. Mit der Aufnahme ins Ausführungsprojekt hat das ASTRA diese flankierenden Massnahmen bewilligt. Die konkrete Ausarbeitung und Umsetzung der Flammord wird jetzt in Angriff genommen. Die Stadt behält sich vor, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, wenn sich zeigen würde, dass an andern Orten im städtischen Verkehrsnetz ungünstige verkehrliche Entwicklungen auftreten würden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy