

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 22. Dezember 1999

**2256. Interpellation von Reto Dettli und Balthasar Glattli betreffend Baregg-tunnel, verkehrspolitische Massnahmen.** Am 30. Juni 1999 reichten die Gemeinderäte Reto Dettli (SP) und Balthasar Glattli (Grüne) folgende Interpellation GR Nr. 99/293 ein:

Der Ausbau des Baregg-tunnels auf drei Rohren wird das Verkehrsaufkommen voraussichtlich stark erhöhen. Die verkehrliche Situation auf den Verkehrsachsen rund um Zürich und innerhalb der Stadt wird sich entsprechend verschärfen.

Die Stadt Zürich muss dieser Entwicklung nicht tatenlos zusehen. Wir bitten deshalb den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Was hat der Stadtrat bisher hinsichtlich der zu erwartenden massiven Zunahme der automobilen Pendlerströme nach Inbetriebnahme der dritten Rohre am Baregg bereits unternommen? Welche konkreten Schritte wurden eingeleitet?
2. Welche weiterführenden Massnahmen gedenkt der Stadtrat an die Hand zu nehmen?
3. Welche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr insbesondere in Richtung des Kantons Aargau erachtet der Stadtrat für nötig, um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber den erhöhten Strassenkapazitäten zu erreichen? Wie sieht die Angebotsentwicklung der S-Bahn bzw. des ZVV aus? Gedenkt der Stadtrat beim ZVV Schritte einzuleiten, damit der ZVV bei der SBB spätestens ab 2005 die nötigen zusätzlichen Kapazitäten bestellt? Ist eine Vergrösserung des ZVV in den Aargau hinein anzustreben oder sieht der Stadtrat andere Möglichkeiten für einen Ausbau des für die Pendler attraktiven ÖV-Angebotes im Kanton Aargau?
4. Um der massiven Verschlechterung der verkehrlichen Situation rund um Zürich entgegenzuwirken sind verschiedene Massnahmen denkbar. Wie beurteilt der Stadtrat nachfolgende Lenkungsinstrumente bezüglich ihrer Wirkung, ihrer Praktikabilität und ihrer gesetzlichen Grundlagen?  
 Road pricing, Vorzugsspuren für Fahrzeuge mit mehreren Insassen, Pfortenanlagen, Abgaben auf Firmenparkplätzen?  
 Erachtet der Stadtrat weitere Lenkungsinstrumente als möglich und sinnvoll? Wie beurteilt er sie bezüglich ihrer Wirkung, ihrer Praktikabilität und ihrer gesetzlichen Grundlagen?
5. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat an die Hand zu nehmen, damit der Durchgangsverkehr zukünftig die Nord- und Westumfahrung einer Fahrt durch die Stadt vorzieht? Auf welchen Einfallachsen und innerstädtischen Achsen ist eine Reduktion der Kapazitäten bzw. der Attraktivität flankierend zur Inbetriebnahme der Westumfahrung vorgesehen?

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

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat teilt die Befürchtung der Initianten, mit der Inbetriebnahme der dritten Rohre am Baregg werde sich eine massive Zunahme der automobilen PendlerInnenströme ergeben, nicht, da weder am Parkierungsangebot noch am Strassennetz und Betrieb der nach Zürich führenden Achsen grundlegende Änderungen vorgenommen werden. Vom Stadtrat sind aufgrund dieser Situation keine konkreten Schritte eingeleitet worden. Für die kantonalen Instanzen präsentiert sich die Situation etwas differenzierter. So wird mit der Inbetriebnahme der dritten Rohre am Baregg-tunnel, vor-

aussichtlich im Jahre 2005, auch die Sanierung des 1985 in Betrieb genommenen Gubristtunnels anstehen. Der Regierungsrat antwortete auf eine kantonsrätliche Anfrage 1997 «Ohne zusätzliche Massnahmen werden diese Sanierungsarbeiten zu einem andauernden, taglichen Verkehrszusammenbruch auf der wichtigen Verbindung Bern-St. Gallen führen».

Bei allgemeinem steigendem Verkehrsaufkommen konnte hingegen in einiger Zeit die Kapazitätsgrenze der Nordumfahrung von Zürich (Gubristtunnel) erreicht werden. Mit dem vom Kanton betriebenen Verkehrsmodell (KVM) werden solche Szenarien laufend überprüft.»

**Zu Frage 2:** Zum heutigen Zeitpunkt sieht der Stadtrat keine Notwendigkeit, weitergehende Massnahmen an die Hand zu nehmen.

**Zu Frage 3:** Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) antwortete auf die an ihn gerichtete Frage wie folgt:

Die Interpellanten werfen zu Recht verschiedene Fragen zur besseren Einbindung des Kantons Aargau in den Zürcher Verkehrsverbund auf. Im Rahmen eines Projektes zur Weiterentwicklung des S-Bahnangebotes wurde erkannt, dass bessere Verbindungen mit der S-Bahn zum Kanton Aargau notwendig und sinnvoll sind. Derzeit bestehen über das Limmattal nach Baden-Brugg mit der S 12 halbstündliche und über das Furttal nach Baden stündliche Verbindungen. Im übrigen sind verschiedene grössere Orte des Kantons Aargau durch nationale Schnellzüge mit Zürich verbunden. In Spitzenzeiten verkehren zudem diverse Zusatzzüge.

Im Kanton Aargau kann in den nächsten Jahren mit einem weiteren Zuwachs an Einwohnern gerechnet werden. In den derzeitigen Überlegungen zur Weiterentwicklung der S-Bahn sind zusätzliche direkte S-Bahnverbindungen in den Kanton Aargau ein zentrales Anliegen. Sobald wirtschaftlich sinnvolle sowie technisch und politisch (nach Absprache mit dem Kanton Aargau) machbare Lösungen vorliegen, ist eine Inbetriebnahme von neuen Angeboten denkbar. Ein Zeitpunkt hierzu kann nicht genannt werden.

**Zu Frage 4:** Als die Exekutive der Stadt Rapperswil wegen der ständigen Verkehrsüberlastung beschloss, Pfortneranlagen auf den Einfallsachsen zu installieren, wurde der Entscheid vom Souverän rückgängig gemacht und die kostspieligen Anlagen mussten abgebrochen werden.

Anlagen der erwähnten Art sind uns in der Schweiz keine bekannt, werden aber vielerorts diskutiert. In Deutschland operieren gewisse Städte mit solchen Massnahmen.

In der Stadt Zürich sind keine Pfortneranlagen in Betrieb. Jedoch wird an der Stadtgrenze zur Optimierung des ÖV-Betriebs und der Raumung von Knoten entlang von Einfallsachsen mittels Verkehrsmanagement für eine flüssige Verkehrsabwicklung gesorgt. Solche Massnahmen laufen jedoch nicht unter dem Begriff «Pfortneranlagen», da es keine Rotphasen über längere Abschnitte gibt.

**Zu Frage 5:** In der Interpellationsantwort Nr. 1282 vom 2. Juli 1997 zur Westumfahrung (Interpellation von M. Zimmermann) antwortete der Stadtrat unter anderem wie folgt:

Der Stadtrat befürwortet die Westumfahrung. Diese darf aber nicht zu einer Erhöhung der Kapazität des städtischen Verkehrssystems – wozu ebenfalls die Autobahnumfahrung Zürichs gehört – führen. Die Eröffnung des Uetlibergtunnels soll qualitative, nicht quantitative Verbesserungen bringen. Auf dem städtischen Strassennetz müssen deshalb gleichzeitig mit der Eröffnung flankierende Massnahmen realisiert werden, um den Kapazitätsausgleich sicher-

zustellen Der Stadtrat sieht folgende Bereiche, wobei diese zusammen mit dem Kanton im Detail noch zu erarbeiten sind

- a) Achse Weststrasse/Seebahnstrasse Ruckklassierung und Ruckbau von Bullinger- und Sihlfeldstrasse zu kommunalen Strassen und der Weststrasse zu einer Quartiererschliessungsstrasse, dafür Beidrichtungsverkehr in der Achse Schimmel-/Seebahn-/Hohlstrasse, Verminderung der Leistungsfähigkeit möglicher Ausweichverbindungen zwischen A1 West und A3
- b) Waldegg-/Birmendorferstrasse Spurreduktion (zugunsten Busspur) im Bereich Waldegg/Feldmoos, je Fahrtrichtung einspurige Führung der Birmendorferstrasse zwischen Waldegg und Gutstrasse, Verminderung der Leistungsfähigkeit der Albisniederstrasse
- c) Kreis 2 Verhinderung unerwünschten Ausweichverkehrs in die Wohnquartiere
- d) Achse A1 West/Limmattal Ruckklassierung und Ruckbau der A1 im Bereich Grunau, Kanalisieren des Verkehrs ab Farbhof in die Hohlstrasse durch Minderung der Leistungsfähigkeit des Farbhofes in Richtung Lindenplatz, Verminderung der Leistungsfähigkeit alternativer Zufahrten (Bernerstrasse Bereich Hardturm/Pfingstweid, Europabrücke) in die südlich der Badenerstrasse gelegenen Ausweichverbindungen in Richtung A3 (Altsletter-/Triemli-/Schweighof-/Gut /Schaufelberger-/Schweighofstrasse, Aemli-/Steinstrasse)
- e) Westtangente (Reduktion der Westtangente Hirschwiesentunnel, Bucheggstrasse Rosengartenstrasse)

Dem Massnahmenplan Luftthygiene hat der Regierungsrat am 19 Juni 1996 zugestimmt Darin hat er mit der Massnahme PV1 «Flankierende Massnahmen zu Strassenbauprojekten» den Auftrag erteilt, es sei sicherzustellen, dass die Kapazität des Strassennetzes in der Stadt Zurich um das Mass des bisherigen stadtquerenden und auf den Autobahnhalbring zu verlagernden Verkehrs reduziert wird »

An diesem Sachverhalt hat sich nichts geändert

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulten, die Stadtpolizei, das Tiefbauamt und den Gemeinderat

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber