

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

vom 5. Oktober 2011

---

**1254. Interpellation von Christoph Spiess und Patrick Blöchlinger betreffend Planungsstand zum Abbruch der Sihlhochstrasse sowie Erhebungen über den Anteil des Transitverkehrs.** Am 6. April 2011 reichten die Gemeinderäte Christoph Spiess (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) folgende Interpellation, GR Nr. 2011/109, ein:

Am 27. Mai 2009 überwies der Gemeinderat das dringliche Postulat von Christian Wenger (SD) und Patrick Blöchlinger (SD) betreffend einen möglichst baldigen Abbruch der Sihlhochstrasse, verbunden mit der Renaturierung des freigelegten Flussabschnitts und mit flankierenden Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr in den angrenzenden Wohnquartieren. Inzwischen ist feststellbar, dass auf der ehemaligen Transitachse von der Sihlhochstrasse her nach wie vor ein sehr starkes Verkehrsaufkommen herrscht. Es besteht der dringende Verdacht, dass diese Route weiterhin (und wieder zunehmend) auch zu Transitzwecken benützt wird, weil sie zumindest in dieser Richtung nach wie vor problemlos durchgehend befahrbar und zudem kürzer ist als die Westumfahrung.

Wir bitten den Stadtrat höflich um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Schritte hat der Stadtrat bisher unternommen, um den möglichst baldigen Abbruch der Sihlhochstrasse zu erreichen?
2. Wie stehen gegenwärtig die Aussichten für eine Umsetzung dieses Postulats und welche Widerstände sind dabei zu überwinden?
3. Gibt es Erhebungen über den Anteil des Transitverkehrs auf der ehemaligen Westtangente (insbesondere von der Sihlhochstrasse her in Richtung Hardbrücke – Rosengartenstrasse) und über die Veränderungen dieses Anteils?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr, dass bei einer weiteren Zunahme von Bevölkerungsdichte und Verkehrsvolumen der Transitverkehr wieder vermehrt auf die alte "Westtangente" ausweicht, wie dies schon nach der Eröffnung des Gubristunnels bei der Rosengartenstrasse geschehen ist?
5. Wäre es nicht sinnvoll, rechtzeitig die direkte Verbindung von der Sihlhochstrasse zur Hardbrücke irgendwo (z.B. vor der Einmündung der Seebahn- in die Hohlstrasse) zu unterbrechen, so dass die ehemalige "Westtangente" für den Transitverkehr endgültig nicht mehr attraktiv ist und ihre beidseits der "Sperrstelle" verbleibenden Äste wirklich nur noch dem Ziel- und Quellverkehr von und nach Zürich dienen?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

### **Einleitung**

Die Sihlhochstrasse wurde 1974 dem Verkehr übergeben und stammt aus jener Zeit, in der man an eine autogerechte Stadt glaubte. Sie war Bestandteil des nationalen Expressstrassennetzes, das beim Hauptbahnhof mit einem Autobahndreieck miteinander verknüpft werden sollte. Heute ist diese Planung überholt und eine solche Verkehrsinfrastruktur über dem Fluss zu realisieren, wäre nicht mehr denkbar. Flussräume werden wieder als wichtige Erholungsgebiete in der Stadt geschätzt und sollen gestärkt werden. Diesen Inhalt hatte auch die 2005 veröffentlichte Studie «Neue Wege und Räume für Zürich», die als Option für künftige Generationen einen Stadttunnel vom Anschluss Brunau bis zum Anschluss Dübendorf Neuguet vorschlägt und den Abbruch der Sihlhochstrasse beinhaltet. Der Stadttunnel weist einen sehr langfristigen Planungshorizont auf, da für die Realisierung etliche Bedingungen erfüllt sein müssen. Aus verkehrlicher Sicht ist insbesondere eine markante Entlastung der A1 im Abschnitt Dreieck Zürich Nord bis Brüttseller Kreuz Voraussetzung, damit in diesem überlasteten Autobahnteilstück ein neuer Anschluss eingeführt werden könnte. Obwohl der Stadtrat

aus städtebaulicher Sicht Sympathie für den Abbruch der Sihlhochstrasse hegt und dies langfristig auch anstrebt, ist mittelfristig nicht auf das Weiternutzen dieser bestehenden Infrastruktur zu verzichten. Sie dient seit Inbetriebnahme der Westumfahrung und der dazugehörigen flankierenden Massnahmen (im Folgenden FlaMaWest) als Pufferraum für den städtischen Quell-/Zielverkehr.

**Zu Frage 1:** Da der Abbruch der Sihlhochstrasse an den Bau des Stadttunnels geknüpft ist, sah und sieht der Stadtrat keine Veranlassung, dieses Vorhaben voranzutreiben.

**Zu Frage 2:** Die Eröffnung der Westumfahrung Zürich am 4. Mai 2009 stellt einen Meilenstein für die Stadt Zürich dar. Mit dem Ergänzen des Hochleistungsstrassen-Rings rund um die Stadt Zürich wird nicht nur das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr freigehalten, die Netzergänzung trägt zusammen mit der bereits bestehenden Nordumfahrung auch dazu bei, städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Netz zu kanalisieren bzw. den Quellverkehr auf kürzestem Weg dem Autobahnnetz zuzuführen. Im heutigen Hochleistungsstrassennetz übernimmt die Sihlhochstrasse keine Funktion für den stadtquerenden Durchgangsverkehr, sondern kanalisiert im Süden der Stadt den städtischen Quell-/Zielverkehr ab Umfahrungsring bzw. A3. Mit Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich und der Umsetzung der FlaMaWest hat die Belastung auf der Sihlhochstrasse von 64 000 Fahrzeugen auf 54 000 Fahrzeuge pro Tag abgenommen. Ein sofortiger ersatzloser Abbruch würde zu Überlastungen der umliegenden Hauptstrassen (Allmendstrasse, Manessestrasse) führen, was negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr auf diesen Strassen und auf die Anwohnerschaft (Lärmimmissionen, Luftschadstoffe) hätte. Der Stadtrat erachtet deshalb die Chancen für eine Umsetzung dieses Postulats als äusserst gering.

**Zu Frage 3:** Im Rahmen der «Wirkungskontrolle Westumfahrung A3 und A4 Knonauer Amt» wurde eine Erhebung durchgeführt, welche die Veränderung des Durchgangsverkehrs bezogen auf den Raum Weststrasse zwischen 2005 und 2010 untersuchte. Mittlerweile beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten MIV-Aufkommen insgesamt im Untersuchungsgebiet in der Morgenspitze nur noch rund 20 Prozent (2005: 35 Prozent) und am Abend rund 16 Prozent (2005: 28 Prozent) aller erfassten Fahrten. Somit ist, gesamthaft betrachtet, der Anteil des Durchgangsverkehrs im Untersuchungsgebiet «Weststrasse» um rund 15 Prozent zurückgegangen.

**Zu Frage 4:** Nebst der Westumfahrung Zürich waren die FlaMaWest entscheidend für die Stadt Zürich. Sie sichern die Entlastungswirkung und schützen vor Mehrverkehr dank Kapazitätsreduktion und Zufahrtsdosierungen. Dies bewirkte eine deutliche Verkehrsentslastung der Stadt Zürich trotz der in der Zwischenzeit erfolgten Siedlungsverdichtung. Das auf urbane Verhältnisse angepasste Leistungsangebot schützt die Route Sihlhölzli/Seebahnstrasse vor einer Rückverlagerung des Transitverkehrs. Insofern beurteilt der Stadtrat die Gefahr auch langfristig als gering, dass stadtquerender Durchgangsverkehr auf dieser Beziehung relevant werden könnte. In Bezug auf die unerwünschte Verlagerung von Transitverkehr in die Stadt Zürich ortet der Stadtrat das Problem weniger auf der Sihlhochstrasse als auf der Nordumfahrung. Wegen der regelmässigen Überlastungen auf diesem Abschnitt des Hochleistungsstrassen-Rings ist davon auszugehen, dass sich der Transitverkehr auf das untergeordnete Netz verlagert. Mit der Eröffnung der Westumfahrung hat sich die Überlastungssituation noch verschärft: Der ungehinderte Zufluss des Verkehrs aus dem Südwesten der Stadt Zürich und der Zentralschweiz ist eine der Ursachen für die tägliche Überlastung beim Limmattaler Kreuz und dem Gubristtunnel. Deshalb forciert der Bund im Rahmen des Programms zur Engpassbeseitigung den Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Streifen. Zudem planen Stadt und Kanton gemeinsam Bewirtschaftungsmassnahmen in der Rosengartenstrasse, um den Verkehr auf dieser Achse in Zukunft optimal steuern zu können.

**Zu Frage 5:** Seit dem 2. August 2010 ist die Seebahnstrasse eine innerstädtische Hauptverbindung im Gegenverkehr. Auf ihr wird der verbleibende Autoverkehr kanalisiert. Im Gegenzug werden die Bullinger-, die Sihlfeld- und die Weststrasse entlastet. Eine Sperre in der

ehemaligen Westtangente ist nicht zweckmässig, da sie den Quell-/Zielverkehr in die Quartierstrassen zurückdrängen würde, und nicht notwendig, da der Transitverkehr bereits mit den FlaMaWest verlagert worden ist. Dies belegt der Rückgang des Verkehrsaufkommens eindrücklich: Die Belastung auf der ehemaligen Transitroute zwischen Allmend Brunau und Pflingstweidstrasse ging im Vergleich zu 2005 um rund 50 Prozent zurück.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**