

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 8. Mai 2002

618. Interpellation von Andrea Widmer Graf und Theresa Hensch über Westumfahrung, Flankierende Massnahmen. Am 28. November 2001 reichten die Gemeinderätinnen Andrea Widmer Graf (FDP) und Theresa Hensch (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/604 ein:

Kürzlich wurden die flankierenden Massnahmen vorgestellt, die der Kanton Zürich bei der Eröffnung der Westumfahrung vorsieht. In den Quartieren Wollishofen und Enge ist mit der Inbetriebnahme des Uetlibergtunnels mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen. Mit einem Postulat vom 25. Mai 1994 wurde bereits ein umfassendes Verkehrskonzept für den Kreis 2 verlangt. Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Als flankierende Massnahmen des Kantons im Kreis 2 sind lediglich bei den bestehenden Verkehrsanlagen Zuflussoptimierungen vorgesehen. An der Albisstrasse soll – gemäss Info Westumfahrung Zürich – eine Zuflussoptimierungsanlage ein «Überschwappen» des Verkehrs nach Wollishofen verhindern. Welchen Einfluss hat diese Zuflussoptimierungsanlage auf den Verkehr auf der Albisstrasse? Welche Auswirkungen hat diese Anlage auf die übrigen Strassen in Wollishofen?
2. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die vom Kanton vorgesehenen flankierenden Massnahmen nicht genügen und dass die Stadt zusätzliche Massnahmen planen muss?
3. Es ist offensichtlich, dass das städtische Strassennetz den Verkehr aus dem Uetlibergtunnel und der A3 nicht aufnehmen kann und dass es zu regelmässigen Staus kommen wird. Bereits heute kann man beobachten, dass die Automobilistinnen und Automobilisten, sobald in den Ausfahrten Sihlhölzli oder Brunau Staus gemeldet werden, die Autobahn bereits in Wollishofen verlassen und die Albisstrasse oder die Quartierstrassen benutzen. Mit dem Uetlibergtunnel wird sich diese Situation noch verschärfen. Mit welchen Massnahmen kann in den Quartieren Wollishofen und Enge der Schleichverkehr in den Quartierstrassen (Tempo-30-Zonen) verhindert werden?
4. Mit dem Postulat vom 25. Mai 1994 wurde u.a. Folgendes gefordert: «Spätestens mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels ist im Kreis 2 ein umfassendes Verkehrskonzept zu verwirklichen, mit dem der Mehrverkehr, der durch den Uetlibergtunnel entsteht, von den Wohnquartieren ferngehalten werden kann.» Ist dieses Konzept nun erstellt?
5. Welche Massnahmen umfasst dieses Konzept? Wann werden diese Massnahmen verwirklicht?

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

An der Medienorientierung vom 20. November 2002 stellten Baudirektorin Dorothee Fierz und Kantonsingenieur Georg Pleisch das Konzept zu den flankierenden Massnahmen zur Zürcher Westumfahrung vor. Unter Federführung des Kantonsingenieurs haben das kantonale Tiefbauamt und die Kantonspolizei zusammen mit dem städtischen Tiefbauamt und der Stadtpolizei die flankierenden Massnahmen als Gesamtkonzept konzipiert. Der Regierungsrat hat dieses Gesamtkonzept im November 2001 bewilligt und damit die eigentliche Projektphase ausgelöst.

Für den Kreis 2/Brunau prognostiziert das Konzept eine grosse Überlastung der Sihlhochstrasse im Abschnitt Sihlhölzli–Zürich Süd und zunehmenden Ausweichverkehr infolge dieser Überlastung. Das

Konzept sieht deshalb folgende Massnahmen vor: Zuflussoptimierungsanlagen nach den Anschlüssen Wollishofen und Brunau, eine effiziente Wendemöglichkeit Brunau («U-Turn») für möglichst direkten Verkehrszugang des Entwicklungsgebietes Manegg ans Autobahnnetz sowie fallweise Eventualmassnahmen. Diese werden definiert als Massnahmen, die ergriffen werden können, um Chancen zu nutzen. Sie verfolgen ebenfalls grundsätzliche Ziele des Richtplanes, sind aber zur Sicherstellung der Umlagerungseffekte der Westumfahrung nicht zwingend nötig. Die Eventualmassnahmen im Kreis 2/Brunau sind: Gestaltungsmassnahmen im Zentrum Morgental gegen den Ausweichverkehr von der Sihlhochstrasse und Beruhigungsmassnahmen auf der Butzenstrasse im Siedlungsbereich. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass fürs Gebiet Sihltal/Adliswil unter Eventualmassnahmen auch die Nordtangente Adliswil – eine neue direkte Strassenverbindung zwischen der Soodstrasse und der Albisstrasse/Autobahnanschluss Wollishofen – zur Entlastung des Dorfzentrums aufgeführt ist.

Damit ist im Prinzip die Konzeptphase abgeschlossen und die Projektphase, die detaillierte Ausschaffung und Gestaltung von wirksamen Massnahmen, kann beginnen. Auch diese nächste Phase steht unter der Leitung des Kantons. Es ist aber vorgesehen, die betroffene Bevölkerung in geeigneter Form in diesen Projektierungsprozess einzubeziehen. Der Stadtrat wird darauf achten; es ist ihm wichtig, dass die Anliegen und Sorgen – auch Ängste – der Bevölkerung ernst genommen werden und dass miteinander nach optimalen Lösungen gesucht wird. Erste Vorgespräche haben bereits im Rahmen der Überparteilichen Verkehrskommission Kreis 2 stattgefunden.

Zu Frage 1: Die Zielvorstellungen bei der Erarbeitung des Konzeptes für den Kreis 2 waren: kein Ausweichverkehr, Kanalisieren auf Hauptachse und Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen verhindern. Dem Verkehrsdruck auf den Kreis 2, der mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung zu befürchten ist, soll mit griffigen Massnahmen zur Dosierung des Zuflusses nach Wollishofen begegnet werden. Dazu sind Zuflussoptimierungsanlagen an den bestehenden Zufahrtsstrassen Albisstrasse und Brunaustrasse sowie Beruhigungsmassnahmen auf der Butzenstrasse ins Konzept aufgenommen worden. Die konkrete Ausgestaltung ist noch nicht festgelegt, sie soll wie erwähnt in der Projektierungsphase unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung erfolgen. Erst dann können auch der Einfluss und die Auswirkungen der Anlagen konkretisiert werden. Für den Stadtrat ist klar, dass sich der Grad der Dosierung in erster Linie nach den Bedürfnissen des Kreises 2 (Stadtverträglichkeit, aber auch Erreichbarkeit) richten muss.

Zu den Fragen 2 und 3: Der Stadtrat hat grundsätzlich positiv Stellung zum gesamten Konzept Flankierende Massnahmen, also inklusive der Massnahmen im Kreis 2, genommen. Insbesondere hat er begrüsst, dass es im Konfliktfall unterschiedlicher Interessen vorgesehen ist, alle Ziele angemessen zu berücksichtigen. Der Autobahnbetrieb darf nicht gegen den Stadtverkehr ausgespielt werden, da die Aufgaben von Autobahnen in städtischen Agglomerationen nur bedingt im Durchleiten des Transitverkehrs liegen. Genauso wichtig ist ihre Funktion als Rückgrat des Agglomerationsstrassennetzes: Sie sollen Verkehr sammeln, verteilen und die mit der Eröffnung der Westumfahrung angestrebte Entlastung auf dem Stadtstrassennetz auch sichern.

Wirksame Zuflussoptimierungsanlagen sind der erste und wichtigste Schritt, um den Kreis 2 vor Mehrverkehr und Ausweichverkehr zu schützen. Der Stadtrat ist aber auch der Meinung, dass dieser erste Schritt ergänzt werden soll, insbesondere mit den so genannten Eventualmassnahmen. Ob noch weitere Massnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen im Sinne der Interpellantinnen angezeigt sind, werden die vertieften Untersuchungen zeigen müssen. Dabei stellt sich aber die Frage, inwieweit solche Massnahmen im Zusammenhang mit der Westumfahrung stehen und ob sie nicht an sich sinnvoll und notwendig sind.

Studien und Verkehrsmodellrechnung zeigen, dass mit dem vorgesehenen Konzept der Flankierenden Massnahmen – einschliesslich der ergänzenden – die Verkehrsqualität etwa auf dem heutigen Stand bleibt, dass nicht per se mit häufigeren Staus zu rechnen ist. Bereits heute kommt es zu regelmässigen Staus, eine Tatsache, die in keiner städtischen Agglomeration mehr verhindert werden kann. Die latent vorhandene Nachfrage übersteigt hier überall das Angebot an Strassenraum. Auch in der Agglomeration Zürich kommt man nicht drum herum, eine angebotsorientierte Verkehrsplanung zu betreiben; das heutige Gleichgewicht wird sich nach einiger Anpassungszeit wieder einpendeln. Im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung soll im Kreis 2 eben mit wirksamen Zuflussoptimierungsanlagen verhindert werden, dass neuer Schleichverkehr nach Wollishofen drängt, und darüber hinaus soll auch das heute bereits praktizierte Ausweichen zurückgebunden werden.

Zu den Fragen 4 und 5: Das vorliegende Konzept entspricht den Zielen des zitierten Postulates. Die Massnahmen sind oben erwähnt und werden nun in der Projektierungsphase unter Einbezug der Bevölkerung konkretisiert. Die Massnahmen werden gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung realisiert. Es ist für den Stadtrat ein zentrales Anliegen, dass die Flankierenden Massnahmen an diesem Tag wirksam werden.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), den UGZ, das Tiefbauamt (12), das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber