

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

vom 22. März 2000

528. Interpellation von Robert Schönbächler und 7 Mitunterzeichnenden betreffend Westast Hardturmstadion-Letten, Verkehrskonzept. Am 27. Oktober 1999 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 7 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 99/532 ein:

Im Zusammenhang mit dem Generellen Projekt «SN 1.4.1 III. Kl., Westast Hardturmstadion-Letten» und dem Verkehrskonzept der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West (vgl. Interpellation GR Nr. 99/64, Reto Dettli und 3 Mitunterzeichner, vom 10. Februar 1999) ergeben sich Fragen bezüglich der Verkehrsführung und der Dimensionierung der einzelnen Elemente des Westasts.

Der Stadtrat wird deshalb um Beantwortung der nachstehenden Fragen gebeten:

1. Welche Verkehrsmengen und welche zugehörige Infrastrukturzustände liegen der Erarbeitung des vorerwähnten, Generellen Projekts zugrunde?
2. Von welcher Verkehrsentlastung auf der Hardbrücke (Westtangente) wurde im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Westumfahrung ausgegangen?
3. In welchem Umfang wird diese Entlastungswirkung auf der Hardbrücke vom künftigen, innerstädtischen Verkehrsaufkommen, z.B. des Entwicklungsgebietes Zürich West, wieder kompensiert?
4. Welche Bedeutung bezüglich Verkehr kommt dem Sihlquai langfristig zu und mit welchen Verkehrsmengen ist dabei zu rechnen? Ist im Hinblick auf den Stadttunnel gar ein Ausbau des Sihlquais (zusätzliche Fahrstreifen) nötig? Wurden, wie im Stadtforum empfohlen, Alternativen zur gegenwärtig projektierten Linienführung untersucht?
5. Welche Auswirkungen (Schleichverkehr, insbesondere auf den Achsen Limmatstrasse, Heinrichstrasse, Neugasse, und Lärm- und Luftimmissionen) ergeben sich durch das vorliegende Projekt des Westasts für den Kreis 5 zwischen Hardbrücke und Hauptbahnhof, mit und ohne Anschluss Stadttunnel? Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen?
6. Welche Linienführung ist für die Buslinien Nrn. 33 und 72, Achse Rosengarten-Wipkingerplatz-Hardplatz (heute auf der Hardbrücke) künftig vorgesehen? Welche Anpassungen der heutigen Infrastruktur sind geplant und wie verändern sich die Fahrzeiten durch die neuen Linienführungen? Trifft es zu, dass eine Buslinie «Hardturm-Forrlibuckstrasse-Neugasse-Röntgenstrasse-HB» geplant ist? Wenn ja, mit welchen Auswirkungen auf die Josefswiese und die Anliegerliegenschaften?
7. Warum ist mit der Abklassierung der SN 1.4.1 III. Kl. West nicht eine Reduktion der Verkehrsflächen, sondern deren Vergrösserung geplant? Wann und aufgrund welcher Entscheidungsgrundlagen wurde der Linienführungsentscheid Tram/Nationalstrasse getroffen? Welches sind die Auswirkungen auf die heutige Bausubstanz (Abbruch von Gebäuden)? Wie werden durch die beabsichtigte Tram-Trasseeführung (Seitenlage Nord) die Anlieger-Liegenschaften erschlossen?
8. Wie und wen hat der Stadtrat in den letzten Jahren über diese die Bevölkerung voraussichtlich einschneidend tangierten Bauvorhaben orientiert? Beabsichtigt der Stadtrat die Bevölkerung, die betroffenen Liegenschaftbesitzer und Grundeigentümer, das Gewerbe, die Quartiervereine usw. in diese Planung miteinzubeziehen? Wenn ja, wie, wen und wann?

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

Mit Beschluss vom 24. November 1999 hat der Stadtrat zum Generellen Projekt «Zürich-Westast, Abschnitt SN 1.4.1 III. Kl., Hardturm bis Letten», welches ihm von der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich unterbreitet wurde, wie folgt Stellung genommen:

Der Stadtrat befürwortet eine rasche Realisierung des Nationalstrassenabschnittes Zürich-Westast, da dieser im Zusammenhang mit dem städtischen Entwicklungsgebiet Zürich-West eine wichtige Vorleistung darstellt. Es ist davon auszugehen, dass für den Westast flankierende Massnahmen zwingend erforderlich sein werden, unter anderem ein Spurbau auf der A 1 im Abschnitt Grünau. Die flankierenden Massnahmen haben vor allem zum Zweck, eine Entlastung zugunsten der betroffenen Stadtquartiere hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Immissionen (Luftschadstoffe und Lärm) zu gewährleisten und die Stellung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu verbessern. Eine detailliertere Auflistung von flankierenden Massnahmen ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Die flankierenden Massnahmen sind zu gegebener Zeit von den zuständigen Fachstellen des Kantons – in Zusammenarbeit mit der Stadt – zu entwickeln. Es ist zu definieren, welche Massnahmen im Einzelnen und an welcher Stelle getroffen werden. Wichtig ist, dass die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen auf die Inbetriebnahme des Westastes hin sichergestellt ist. Die flankierenden Massnahmen (einschliesslich jener für den öffentlichen Verkehr) sind deshalb in das Ausführungsprojekt aufzunehmen.

Abschliessend möchte der Stadtrat an dieser Stelle gerne sein Angebot und seinen Wunsch erneuern, in die Planung weiterhin einbezogen zu werden und an der Ausarbeitung und Weiterentwicklung des Projektes (insbesondere auf Stufe Ausführung) mitzuwirken. Dies würde sicherlich dazu beitragen, dass ein umwelt- und stadtverträgliches Nationalstrassenprojekt geplant und letztlich verwirklicht werden kann.

Zu den Fragen 1 bis 5: Das dem Stadtrat unterbreitete Generelle Projekt einschliesslich Umweltverträglichkeitsbericht (abschliessende Voruntersuchung) wurde im Auftrag und unter Federführung des kantonalen Tiefbauamtes erarbeitet und von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von kantonalen und städtischen Vertretern intensiv begleitet. Die Arbeiten wurden 1997 abgeschlossen. Der Verkehrsprognose im Umweltverträglichkeitsbericht liegt die Annahme zugrunde, «dass die Verkehrsbelastungen im Ausgangszustand und im Betriebszustand gleich sind: Soweit nicht bereits geschehen, werden die noch vorhandenen geringen Reserven (beim Tagesverkehr) auf den Hauptverkehrsachsen im Untersuchungsgebiet unabhängig vom Projekt SN 1.4.1 allmählich, spätestens aber bis zum Jahre 2015, ausgeschöpft sein. Das Vorhaben SN 1.4.1 bewirkt lediglich eine Kanalisierung der Verkehrsströme aus dem Limmattal durch lokale Verkehrsverlagerung; Mehrverkehr wird keiner induziert. Es werden die SN 1.4.1-Abschnitte Pfingstweidstrasse-Ost und Hardturm-, Förrlibuck- und Duttweilerstrasse entlastet. Für die Verkehrsprognose sind drei Einflüsse zu berücksichtigen: Der zusätzliche Ziel-Quell-Verkehr in Zürich West als Folge der voraussichtlichen Nutzungsverdichtung der ehemaligen Industriezonen; die Verkehrsentslastung nach Inbetriebnahme von Westumfahrung und Üetlibergtunnel N 4/N 20 und der Einfluss des Stadttunnels SN 1/SN 3.»

Seit 1998 wird in einer kooperativen Entwicklungsplanung für Zürich West zwischen Stadt, Grundeigentümern und weiteren Beteiligten die Zukunft dieses bedeutenden Stadtteils beraten. Die Verkehrsentwicklung für diesen Raum wurde in diesem Zusammenhang aktualisiert. Mit dem Westast werden weder an der Pfingstweidstrasse noch am Sihlquai neue Kapazitäten für den Autoverkehr zur

Verfügung gestellt. Der Querschnitt des Sihlquais bleibt in der heutigen Form bestehen. Der Westast dient vor allem dem Ziel- und Quellverkehr und stellt eine notwendige Ergänzung, jedoch keine Konkurrenz zur Nord- und Westumfahrung dar. Es wird dadurch kein Schleichverkehr durch die Quartiere ausgelöst.

Daraus ergibt sich, dass die heutige Belastung der Pfingstweidstrasse mit rund 45 000 Fahrzeugen pro Tag durch die Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels eine Entlastung von etwa 25 Prozent erfährt, mit dem neuen Konzept des Westastes eine erneute Mehrbelastung von rund 2500 Fahrzeugen erleidet (Verlagerung von der Hardturmstrasse und Entlastung derselben) und der Mehrverkehr aufgrund der Nutzungsverdichtung in Zürich West die Belastung der Pfingstweidstrasse wieder etwa auf das heutige Niveau ansteigen lassen wird. Eine geringe Zunahme dürfte in einem späteren Zeitpunkt die Inbetriebnahme des Stadttunnels bewirken. Die Hardbrücke (rund 70 000 Fahrzeuge pro Tag) wird gemäss Verkehrsmodellrechnungen durch den Üetlibergtunnel nur minim entlastet (etwa 3000 Fahrzeuge), was durch die Nutzungsverdichtung wieder konsumiert werden dürfte. Eine spürbare Entlastung der Westtangente (Hardbrücke) ist bei Inbetriebnahme des Stadttunnels zu erwarten.

Der Üetlibergtunnel wird den Sihlquai (rund 18 500 Fahrzeuge pro Tag) schliesslich um gut 20 Prozent entlasten, das neue Verkehrskonzept Westast bleibt bezüglich Sihlquai neutral, die Nutzungsverdichtung wird die Entlastungswirkung in etwa wieder konsumieren. Grössere Auswirkungen könnte dagegen die Inbetriebnahme des Stadttunnels haben. Mit dem Generellen Projekt Westast (zu dem auch der Sihlquai gehört) wurde der Querschnitt des Sihlquais wie bereits erwähnt bestimmt; ein Ausbau ist nicht vorgesehen. Das vorliegende Generelle Projekt wird keine neuen negativen Auswirkungen auf die Quartierstrassen des inneren Kreis 5 haben, da der Druck vom Sihlquai auf die angrenzenden Quartiere sich gegenüber heute nicht verändern wird. Anders sieht es möglicherweise im Zustand mit Stadttunnel aus. Für diesen Fall sind dannzumal entsprechende flankierende Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls zu realisieren.

Da der Sihlquai nebst den übergeordneten Funktionen auch die Erschliessungs- und Sammelaufgaben für den Kreis 5 erfüllt, würde er selbst bei einer vorhandenen (und sehr kostspieligen) Alternative, wie sie im Stadtforum in den Raum gestellt wurde, nicht verkehrsfrei. (Es sei denn, man opfere die Limmatstrasse wieder für diese Aufgaben.) Zudem handelt es sich um eine nicht im Zuständigkeitsbereich des Stadtrates liegende Nationalstrassenverbindung. Deshalb und aufgrund des zu erwartenden ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses bereits für Planungsarbeiten hat der Stadtrat keine vertiefteren Studien in Auftrag gegeben.

Zu Frage 6: Im Zusammenhang mit der Verkehrsführung der Nationalstrasse III. Klasse, SN 1.4.1, Hardturm-Letten von der Pfingstweidstrasse über die Hardbrücke zum Sihlquai, ist geplant, die Buslinien 33 und 72 zwischen den Haltestellen Bahnhof Hardbrücke und Wipkinger Platz auf die Ebene der unter der Hardbrücke verlaufenden Hardstrasse und Wipkingerbrücke zu verlegen. Die VBZ stellen allerdings zwingend die Bedingung, dass die Busse diese Strecke ohne Zeitverlust gegenüber der heutigen, flüssigen Verkehrsführung auf der Hardbrücke zurücklegen können.

Um dies gewährleisten zu können, ist es notwendig, die Busse nach der Haltestelle Bahnhof Hardbrücke auf einer neuen, gestreckten Rampe parallel zur Hardbrücke auf die untere Ebene zu führen. Auf dem Abschnitt Pfingstweidstrasse–Escher-Wyss-Platz sollen die Busse gemeinsam mit der geplanten neuen Tramlinie auf eigenem Trasse in der Mitte der Hardstrasse zwischen den Pfeilern der Hardbrücke geführt werden. Der Escher-Wyss-Platz muss derart umgestaltet werden, dass die Busse in der Achse der Hardstrasse direkt auf das Tram-Eigenstrasse in der Wipkingerbrücke geführt werden können. Die Busse 33 und 72 benötigen für eine unbehinderte Fahrt vom nördlichen Brückenkopf der Wipkingerbrücke zur Haltestelle Rosengartenbrücke in der Rosengartenstrasse eigene Fahrspuren in den Auf- und Abfahrten zur Rosengartenstrasse. Die Lichtsignalanlagen im Zuge von Hardstrasse und Wipkingerbrücke müssen für Bus 33 und 72 und Tram möglichst verlustfrei arbeiten.

Die Planung aller dieser Massnahmen ist zurzeit noch nicht so weit konkretisiert, dass verbindlich festgestellt werden kann, ob die Busse mit einer neuen Linienführung in der Hardstrasse gegenüber der heutigen Situation auf der Hardbrücke keine Zeitverluste erleiden.

Im Richtplan Region Stadt Zürich ist eine Busstrecke von der Pfingstweidstrasse zur Neugasse optional festgelegt. Dies für den Fall, dass die Realisierung der neuen Tramverbindung Aargauerstrasse–Pfingstweidstrasse–Escher-Wyss-Platz–Hauptbahnhof sich sehr langfristig hinzöge. Der Fortgang der Stadtentwicklungsplanung Zürich West und insbesondere der Entscheid, das neue Stadion in absehbarer Zeit zu realisieren, lassen aber an eine mittelfristige Realisierung dieser Tramverbindung denken. Daher wird keine Busverbindung entlang der Josefswiese geplant.

Zu Frage 7: Die Pfingstweidstrasse wird nicht «abklassiert», sondern neu als Nationalstrasse III. Klasse festgelegt. Eine Abklassierung der heutigen Nationalstrasse I. Klasse Abschnitt Hardturmstrasse stadtauswärts ist dagegen im Gespräch und im Abschnitt bis zur Europabrücke Bestandteil des Generellen Projektes N 1, Lärmschutz Bernerstrasse Nord, Umbau und Gestaltung Europabrücke–Hardturmstadion. Die Vergrösserung der Verkehrsfläche des Generellen Projektes SN 1.4.1 hängt hauptsächlich mit der Integration der Tramverlängerung ins Projekt zusammen. Mit der Konzentration der heutigen nach Richtungen aufgeteilten Verkehrsführung auf eine einzige Achse wird die Strassenverkehrsfläche eigentlich verkleinert.

Die Verkehrsbaulinien des Kantons wurden so festgelegt – und im Frühjahr 1998 öffentlich ausgeschrieben –, dass auf der Nordseite mit Ausnahme der Migrol-Tankstelle keine Hausabbrüche notwendig werden, auf der Südseite dagegen das Welti-Furrer-Parkhaus und Häuser im Zuge der neuen Turbinenstrasse.

Im Rahmen der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West mit der Neugestaltung des Sulzer-Escher-Wyss-Areals und zusammen mit dem Generellen Projekt für die Nationalstrassen SN 1.4.1 Hardturm–Letten wurde die Tramlinienführung entlang der Pfingstweidstrasse untersucht und entworfen. Aufgrund einer Studie zur Verkehrserschliessung des Entwicklungsgebietes Zürich West wurde festgestellt, dass zur vorwiegenden Abwicklung des hohen Verkehrsaufkommens in diesem neuen Stadtteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Tramlinie in der zentralen Verkehrsachse er-

forderlich ist. Die Erschliessung der anliegenden Liegenschaften erfolgt rückwärtig über Strassen der Feinerschliessung, wie dies in solchen Fällen üblich ist (Schwamendingen).

Zu Frage 8: Die Federführung des Nationalstrassenprojektes Westast ist beim Kanton, das Verfahren ist einspracherechtlich, nicht mitspracherechtlich geregelt. Nachdem nun der Stadtrat zum Generellen Projekt Stellung genommen hat, wird der Kanton das Projekt zusammen mit einem Kostenvoranschlag dem Bund zur Prüfung weiterleiten. Erst nach Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes im Auftrage des Bundes erfolgt die öffentliche Planaufgabe, in der jedermann begründet Einsprache erheben kann. Bereits erfolgt ist 1998 wie erwähnt die öffentliche Ausschreibung der Verkehrsbaulinien, wogegen ebenfalls Einsprachemöglichkeit bestand und vereinzelt auch wahrgenommen wurde.

Offiziell hat der Stadtrat bisher über dieses kantonale Projekt noch nicht informiert; er selbst hat ja erst im November 1999 dazu Stellung genommen. Allerdings ist er im Gegensatz zu dem Interpellanten nicht der Meinung, dass dieses Bauvorhaben die Bevölkerung einschneidend tangieren wird. Er erachtet es vielmehr als Qualitätsverbesserung (z.B. Hardturmstrasse) und als Chance bzw. sogar notwendige Voraussetzung für die Entwicklung von Zürich West. Gleichwohl wurde in den letzten Jahren verschiedentlich und in unterschiedlichem Rahmen auch über den Westast orientiert. Erwähnt seien die Präsentation des Verkehrskonzeptes im Rahmen des Stadtforum im März 1997 (Stadttingenieur), die Quartierveranstaltung Grünau im Juni 1997 (Baudirektor und Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements), diverse Orientierungen und Diskussionen seit 1998 im Rahmen der Kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West (vgl. auch diesbezüglichen Synthesebericht vom März 1999) sowie im Januar 1999 im Arbeitskreis 5 (Verkehrsplaner). Hingewiesen sei auch auf das Informationsblatt 3/99 des Tiefbauamtes «Zürich West – Ein Stadtteil entwickelt sich ... auch verkehrsmässig». Und nicht zu vergessen ist die bereits erwähnte öffentliche Ausschreibung der Verkehrsbaulinie Pfingstweidstrasse im Frühjahr 1998, welche das Generelle Projekt ebenfalls in den Plänen darstellte.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (8), das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber