



DER STADTRAT VON ZÜRICH

An den Gemeinderat

Zürich, 24.03.2004

Motion von Claudia Nielsen betreffend Westtangente, Vorlage für effiziente Verkehrssituation, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. September 2003 reichte Gemeinderätin Claudia Nielsen (SP) folgende Motion GR Nr. 2003/329 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage für eine effizientere Verkehrssteuerung an der Westtangente zu unterbreiten. Durch geeignete Modernisierung der Installationen soll eine zeitweise Spurreduktion zwischen Buchegg- und Hardplatz ermöglicht werden. Geeignete Massnahmen sollen eine Zusatzbelastung durch die Spurreduktion in anliegenden Quartieren verhindern.

Begründung:

Die Belastungen an der Westtangente haben das für die Anwohnerinnen und Anwohner zumutbare Mass längst überschritten und sind zur gesundheitlichen Bedrohung geworden. Rettungsfahrzeuge werden zeitweise durch Staus aufgehalten.

Neuere Untersuchungen zeigen, dass eine Spurreduktion Lärmreduktionen ohne negative Nebenwirkungen erzielen kann. Zudem sinkt die Unfallwahrscheinlichkeit, wenn der Verkehr auf einer Spur geführt statt auf zwei Spuren verteilt wird. Dank heutigen technischen Möglichkeiten lässt sich die Verkehrssteuerung und die Spurreduktion situationsgerecht und im Einzelfall ohne grossen Aufwand vornehmen. Im Falle einer dringenden Notwendigkeit kann der Weg für Rettungsfahrzeuge rasch frei gemacht werden.

Selbstverständlich muss gewährleistet werden, dass der Verkehr nicht auf die anliegenden Quartiere ausweicht und sich die Belastung verlagert.

Die Investitionen für die nötigen Einrichtungen liegen in der Kompetenz des Gemeinderats.

Nach § 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses zu verlangen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Gemäss Art. 91 Abs. 2 GeschO GR hat der Stadtrat innerhalb von sechs Monaten seit Einreichen eine schriftliche Begründung zu geben, wenn er die Entgegennahme einer Motion ablehnt.

Die Motionärin verlangt auf der Westtangente mittels einer effizienteren Verkehrssteuerung eine zeitweise Spurreduktion zwischen Buchegg- und Hardplatz, um die Belastung der Anwohnerschaft durch den Verkehr und das dadurch entstehende Unfallrisiko zu mindern. Gleichzeitig sollen geeignete Massnahmen eine Zusatzbelastung auf die anliegenden Quartiere verhindern.

Einleitend zu betonen ist, dass der Stadtrat wo immer möglich, dazu bereit ist, sich aktiv zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner für eine Beruhigung der Situation an der Rosengartenstrasse einzusetzen. Ob das Anliegen der Motionärin motionabel ist, erscheint angesichts der im betroffenen Bereich der Westtangente „kantonalklassierten“ Strasse zweifelhaft, da die verlangten Massnahmen zumindest im Einvernehmen mit dem Kanton

getroffen werden müssten. Eine vertieftere Prüfung der Motionabilität erübrigt sich indessen, da die Motion in diesem - offenbar weitreichend gewünschten - Umfang aus folgenden Gründen abgelehnt werden muss: Die in der Motion geforderten Massnahmen sind – wie nachstehend zu erläutern sein wird – aus verkehrstechnischer Sicht möglich und realisierbar und würden zu einer Beruhigung der Verkehrssituation auf der Westtangente beitragen. Sie gehören indes in einen ganzen Kontext von Massnahmen mit dem Ziel einer Beruhigung der Verkehrssituation auf der Westtangente zwischen Escher-Wyss-Platz und Bucheggplatz und sollen daher nicht isoliert betrachtet werden. In dieses Massnahmenpaket gehören eine intensive Geschwindigkeitsüberwachung, ein neues verkehrstechnisches Konzept im Sinne der Motion von Gemeinderätin Claudia Nielsen, flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung, sowie mittel- und langfristig allenfalls die Möglichkeit eines Lastwagen-Transitverbot in der Stadt sowie die Planung eines Stadttunnels zwischen der A3 in der Brunau und der A1 im Neugut.

Zur weiteren Bedürfnisabklärung und Evaluation von kurzfristig realisierbaren Entlastungsmassnahmen sind Gespräche zwischen der Stadt und den Interessenvertretern des betroffenen Quartiers vorgesehen.

Geschwindigkeitsüberwachung

Seit April 2002 werden die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge auf der Westtangente permanent durch vier Radarkabinen überwacht. Vor der Geschwindigkeitsüberwachung betrug die Übertretungsquote 20 bis 25 Prozent und sank seither auf beachtliche 0,4 Prozent und 1,9 Prozent. Auf die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner hat die Geschwindigkeitsüberwachung positive Auswirkungen. Sie trägt gesamthaft wesentlich zur Beruhigung der Verkehrssituation auf der Westtangente bei.

Massnahme der nächtlichen Spurreduktion

Die Westtangente zwischen Escher-Wyss-Platz und Bucheggplatz weist heute auf der Rosengartenstrasse zwei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn auf. Auf der Bucheggstrasse führen ab Rosengartenstrasse drei Fahrstreifen Richtung Bucheggplatz, und zwei Fahrstreifen führen in Richtung Escher-Wyss-Platz. Die werktäglichen Verkehrsfrequenzen liegen bei 68 000 Fahrzeugen. Die mit diesem Verkehrsaufkommen verbundene Problematik im Zusammenhang mit der Bevölkerung in Wipkingen ist dem Stadtrat seit Jahren bekannt und wurde wiederholt – leider erfolglos – dem Kanton vorgetragen. Die Verkehrsfrequenzen von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr machen etwa 88 Prozent der 24-stündigen Frequenzen aus, in der Nacht von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr dagegen nur etwa 12 Prozent.

Die Messungen zeigen klar, dass die werktäglichen Verkehrsfrequenzen in der Nacht unter der Leistungsfähigkeit eines Fahrstreifens liegen. Das Verkehrsvolumen könnte daher selbst mit einer geringeren Spurenanzahl problemlos bewältigt werden. Die temporäre nächtliche Sperrung eines Fahrstreifens pro Richtung könnte somit ohne Beeinträchtigung des Fliessverkehrs bewältigt werden. Ein Ausweichen des motorisierten Individualverkehrs in die anliegenden Wohngebiete ist nicht zu befürchten, einerseits mangels Möglichkeiten, andererseits weil trotz Fahrstreifenreduktion keine Staubildungen produziert werden. Auf der gesperrten Fahrbahn könnten zudem die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und Rettungsfahrzeuge problemlos zirkulieren.

Ein temporärer Abbau von Fahrstreifen in der Nacht, der technisch möglich wäre, wird vom Stadtrat als nicht besonders lärmreduzierend eingeschätzt. Auch bei zweispurigem Betrieb der Strasse würden genau gleich viele Autos passieren und notorische Raser würden sich wohl auch bei reduzierter Spurenzahl nicht an die Vorschriften halten. Unter diesen Umständen und angesichts des Spardrucks erachtet der Stadtrat die Investition von rund 2,5 Mio. Franken als nicht gerechtfertigt.

Westumfahrung Zürich, flankierende Massnahmen und Lastwagentransitverbot

Die vom Stadtrat unterstützten flankierenden Massnahmen für die 2008 geplante Westumfahrung Zürichs, die mit Uetliberg-, Äscher-, Hafnerberg- und Eggraintunnel

die A3 im Süden mit dem Limmattaler Kreuz im Westen der Stadt verbinden wird, werden den Verkehr auf der städtischen Westtangente Escher-Wyss-Platz–Bucheggplatz–Milchbuck um voraussichtlich einige wenige Prozente vermindern können.

In der regierungsrätlichen Antwort zur Anfrage von Kantonsrat Ueli Keller vom 20. Oktober 2003 spricht die Baudirektion aufgrund des kantonalen Verkehrsmodells von einer immerhin 5-prozentigen Reduktion (KR-Nr. 326/2003).

Weiter wird der Stadtrat im Postulat GR Nr. 2001/576 von Robert Schönbächler und Andres Türlin, welches am 25. Februar 2004 überwiesen wurde, ersucht zu prüfen, ob nach Eröffnung der obigen Westumfahrung Zürich der Lastwagen-Transitverkehr auf der städtischen Westtangente verboten werden könne. Durch ein derartiges Verbot und flankierende Massnahmen wäre eine Entlastung der städtischen Westtangente von rund 2,5 Prozent der werktäglichen Verkehrsfrequenz von heute 68 000 Fahrzeugen zu erwarten.

Geplanter Stadttunnel

Aktuell ist weiter eine Projektstudie für einen Stadttunnel zwischen der A3 in der Brunau und der A1 im Neugut in Vorbereitung, der – im Sinne einer Vision für die langfristige Zukunft - etwa im Jahre 2025 die Westtangente zwischen Escher-Wyss-Platz und Bucheggplatz vom Durchgangs-, Ziel- und Quellenverkehr entlasten könnte. Diese Projektstudie umfasst auch ein Konzept Verkehr Zürich West, insbesondere die Frage eines Waidhaldetunnels.

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass die Motion Nielsen im Zusammenhang mit anderen Alternativen geprüft werden soll, weswegen der Stadtrat den Vorstoss zwar nicht in der Verbindlichkeit einer Motion annehmen will, hingegen gerne dazu bereit ist, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. Martin Brunner