

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 20. Dezember 2000

2193. Interpellation von Köbi Möri betreffend Schöneichtunnel, Sperrung. Am 25. Oktober 2000 reichte Gemeinderat Köbi Möri folgende Interpellation GR Nr. 2000/505 ein:

Im Jahre 2001 wird der Schöneichtunnel zufolge Sanierungsarbeiten während mehrerer Monate gesperrt. Die Sperrung wird in der Region Zürich Nord zu gewaltigen zusätzlichen Verkehrsbelastungen führen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welchen Massnahmen gedenkt der Stadtrat den aufgrund der Sperrung des Schöneichtunnels entstehenden Verkehrsproblemen in Zürich Nord zu begegnen?
2. Besteht ein entsprechendes Konzept, und falls ja, wie präsentiert sich dieses?
3. Wie insbesondere soll die Schulwegsicherung bewerkstelligt werden?
4. Wie werden die Lehrerschaft, die Eltern, die Kreisschulpräsidenten, die Schulpflege, Hortnerinnen und Kindergärtnerinnen und Kinder über die vorübergehende erhöhte Gefährdung durch die Zunahme des Strassenverkehr orientiert?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Den Schöneichtunnel durchqueren täglich bis zu 100 000 Fahrzeuge. Diese Zahl zeigt klar, dass es sich bei der Instandsetzung des Tunnels um ein Grossprojekt handelt, das nur mit einem gut durchdachten Verkehrskonzept im Griff zu behalten ist. Immerhin ist von den Arbeiten ein recht grosses, sehr dicht besiedeltes Quartier betroffen.

Für die Erarbeitung des gewählten Verkehrskonzepts zeichnet deshalb ein ganzes Team von sach- und fachkundigen Mitarbeitenden von Stadt und Kanton Zürich verantwortlich. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit in diesem Team ist sicher auch einer der Hauptgründe, weshalb anlässlich der am 19. September 2000 durch die Baudirektion des Kantons Zürich und das Polizeidepartement der Stadt Zürich gemeinsam durchgeführten Medienkonferenz ein überzeugendes Lösungskonzept vorgestellt werden konnte. Für die Berechnungen und Analysen, auf welche sich alle projektbegleitenden Massnahmen stützen, wurde zudem ein anerkannter externer Verkehrsingenieur beigezogen.

Während der drei Bauphasen (1: gesperrte Tunnelröhre stadteinwärts von März bis Mai 2001; 2: gesperrte Tunnelröhre stadtauswärts von Juni bis August 2001; 3: gesperrte Einfahrt Schwamendingen stadtauswärts von September bis Oktober 2001) wird der Verkehr mittels geeigneten Dispositiven auf die Ueberlandstrasse und die Winterthurerstrasse (parallel zum Schöneichtunnel) kanalisiert und mit Lichtsignalen dosiert geregelt. Damit soll eine unerwünschte «Überflutung» der Wohnquartiere durch Schleichwegverkehr verhindert werden. Als Rahmenbedingung bleibt die Einfahrt Wallisellenstrasse/Aubrugg in die N1.4.4, Richtung stadteinwärts, während der ganzen Bauzeit offen. Ebenfalls geöffnet bleibt der Autobahnanschluss Thurgauerstrasse in Opfikon während der gesamten Bau-

zeit. Im Rahmen dieser Massnahmen werden sämtliche Wegweisungen und die Regelabläufe der Lichtsignalanlagen angepasst. Wirkungsvolle Massnahmen zur Verkehrsentslastung, bzw. zur Vermeidung von Spitzenbelastungen bilden aber in erster Linie das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, bzw. die grossräumige Umfahrung der Stadt Zürich. Zu diesen Zwecken werden sowohl ein kurzfristig umsetzbares Wegweisungskonzept und ein Regelkonzept für die Verkehrsregelungsanlagen bereit gestellt und der Zürcher Verkehrsverbund ZVV plant im Bereich des öffentlichen Verkehrs spezielle Angebote mit finanziellen Anreizen, die das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiv machen sollen. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich wiederum unternehmen mit Hilfe der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich alle Anstrengungen, um die Qualität ihres Betriebes zu sichern.

Der dritte Pfeiler in diesem Massnahmenpaket ist das Kommunikationskonzept (siehe auch Antwort zu Frage 4).

Zu Frage 3: In der Planungs- und Projektierungsphase sind keine konkreten Schulwegsicherungsprobleme aufgetaucht. Die beiden lichtsignalgeregelten Fussgängerübergänge, welche in der Winterthurerstrasse, zwischen der Berninastrasse und der Schwamendingenstrasse (Knoten Waldgarten) während den Instandsetzungsarbeiten aufgehoben werden müssen, werden durch eine rollstuhl- und kinderwagengerechte Passerelle ersetzt. Zudem werden die beiden bestehenden Unterführungen Berninastrasse und Waldgarten mit einer besseren Beleuchtung attraktiver gemacht. Aufgrund der polizeilichen Abklärungen und einer Kurzumfrage des Quartiervereins Oerlikon sind von dieser konkreten Massnahme 13 Schulkinder betroffen, welche regelmässig die Winterthurerstrasse überqueren müssen. Mit den erwähnten Ersatzmassnahmen kann sowohl ihren als auch den Bedürfnissen der betroffenen Quartierbevölkerung Rechnung getragen werden. Der übliche Komfort erfährt während der acht Monate nur eine geringfügige Einbusse.

Gerade weil die Schulwegsicherheit einen hohen Stellenwert genießt, ist das ganze Verkehrskonzept auf die Vermeidung von Quartierschleichverkehr ausgerichtet. Auf den kanalisierten Hauptverkehrsachsen wie Ueberlandstrasse, Winterthurerstrasse, Dörflistrasse, Schwamendingenstrasse usw. sind genügend, mit Schutzinseln oder Verkehrsregelungsanlagen gesicherte, Fussgängerquerungsstellen vorhanden.

Zu Frage 4: Von dem riesigen Bauprojekt sind viele Menschen direkt oder indirekt tangiert und es lässt sich nicht vermeiden, dass sie zu bestimmten Zeiten Einschränkungen ertragen müssen. Die Projektleitung hat deshalb speziell aus diesem Grund eine kompetente Informationsorganisation geschaffen und plant ein umfassendes Kommunikationskonzept. Sämtliche betroffenen Bevölkerungskreise wurden und werden deshalb laufend auf den üblichen Informationskanälen, insbesondere über die Medien informiert. Zusätzlich ist der Informationsfluss zwischen der Projektorganisation Öffentlichkeitsarbeit der Stadtpolizei und den offiziellen Betreuungs- und Bildungsinstitutionen durch den Verkehrsinstruktor der Stadtpolizei gewährleistet. Ausserdem sind mit der eigens für die Öffentlichkeitsarbeit ins Leben gerufenen Organisationsstruktur die Mitwirkungs- und Informationsmöglichkeiten für dieses Instandsetzungsprojekt gewährleistet.

Durch sinnvolle Vorkehrungen und verkehrsentlastende Massnahmen sowie durch ein professionelles Informationsmanagement mit eigener Website soll dafür gesorgt werden, dass Verkehrsteilnehmer/innen nicht unnötig behindert werden und die Standortregion möglichst wenig an Lebens- und Wohnqualität einbüsst. Gleichzeitig soll verhindert werden, dass die Umwelt, insbesondere Lärm und Luft, stärker als unbedingt nötig belastet wird.

Da trotz allen Sicherheitsvorkehrungen ein Unfallereignis nicht ganz ausgeschlossen werden kann, haben Fachleute der Stadtpolizei und der Kantonspolizei differenzierte Gefahrenanalysen durchgeführt und ein Sicherheitskonzept erstellt. In diesem, auch von externen Experten geprüften Konzept sind funktionierende Rettungswege für Polizei, Sanitäts- und auch die grossen Feuerwehrfahrzeuge festgelegt worden. Weil diese Rettungswege im Ernstfall überlebenswichtig sind, geniessen sie einen besonders hohen Status. Daraus folgt, dass der Kreuzungsknoten am Waldgarten (Winterthurer-/Ueberlandstrasse) Richtung stadteinwärts von der Ueberlandstrasse her dreispurig überquert wird und die Einfahrt Waldgarten in den Schöneichtunnel während der ganzen Bauzeit geschlossen bleibt. Das führt zwar auf gewissen Strecken zu Mehrverkehr, aber das muss zugunsten der Sicherheit in Kauf genommen werden.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber