

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

13.06.2007

690.

Schriftliche Anfrage von Dr. Ueli Nagel betreffend Sihlwald, Entwicklungspotenzial als Natur- und Erholungsraum

Am 14. März 2007 reichte Gemeinderat Dr. Ueli Nagel (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2007/124 ein:

Im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung des Uetlibergtunnels und der A4 zwischen Zürich und der Zentralschweiz hat der ehemalige Wasserbauchef des Kantons Zürich, Christian Göldi, die Idee einer Schliessung der Sihltalstrasse und eines verkehrsfreien Sihlwaldes neu lanciert. Der Tages-Anzeiger hat verdienstvollerweise die Idee aufgegriffen und bei verschiedenen Exponenten erste Stellungnahmen dazu eingeholt (TA, 14.3.07). Der Unterzeichnete hat eine Sperrung der Sihlwaldstrasse bereits vor rund 15 Jahren im Rahmen einer Veranstaltungsreihe des Ökozentrums Zürich zur Diskussion gestellt; damals war die Zeit offensichtlich noch nicht reif dafür. Umso mehr freuen wir uns über die jetzige Diskussion.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat das Entwicklungspotenzial des Sihlwaldes als Natur- und Erholungsraum in biologischer, waldbaulicher und touristischer Hinsicht durch eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Sihltalstrasse?
2. Hat der Stadtrat im Zusammenhang mit der (Mit)Gründung der Stiftung Sihlwald und mit der Entwicklungsplanung des städtischen Sihlwaldes (Stichwort: Urwald) Berechnungen über den Einfluss des motorisierten Durchgangsverkehrs auf die naturnahe Waldentwicklung und insbesondere die Biodiversität erstellen lassen oder sind ihm entsprechende Studien Privater bekannt? Wenn ja, wie lauten die Hauptaussagen? Wenn nein, ist er bereit, eine solche Studie an die Hand zu nehmen?
3. Im erwähnten Zeitungsbericht äussert sich Stadtrat Waser einerseits positiv im Hinblick auf eine Aufwertung des Naturparks Sihlwald als langfristiges Ziel, findet andererseits aber, er wolle sich nicht in die Regionalpolitik einmischen. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass die Stadt Zürich als grösste Waldbesitzerin im Sihlwald sich nicht an diesem regionalpolitischen Entwicklungsprozess beteiligen soll? Welche Rolle wäre dann für die Stadt Zürich im Hinblick auf die Fragen rund um eine Abklassierung und Sperrung der Sihltalstrasse adäquat?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Chancen eines etappenweisen Vorgehens im Hinblick auf einen verkehrsfreien Sihlwald, indem zuerst eine Rückklassierung der Sihltalstrasse und als zweiter Schritt eine Schliessung und Rückbau zum Standard Waldstrasse umgesetzt wird?
5. Ist der Stadtrat bereit, im Sinne einer Vertrauens- und bewusstseinsbildenden Massnahme als ersten konkreten Schritt im unter 3. erwähnten etappenweisen Vorgehen einen „slowUp Sihlwald“ mit entsprechender befristeter Sperrung der Sihltalstrasse zu unterstützen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Gemeinden der Region Zimmerberg-Sihltal, die Stadt Zürich, der Kanton Zürich, Pro Natura Zürich und die Stiftung Naturlandschaft Sihlwald streben gemeinsam für das Gebiet des Sihlwaldes das nationale Label «Naturerlebnispark» (Art. 23e Abs. 2 lit. c. des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz, NHG) an. Das Projekt trägt den Arbeitstitel «Naturpark Zürich».

Der Sihlwald liegt zwischen Zürich und Zug und bildet mit Zimmerberg-, Reppischtal und der ganzen Albiskette die grösste zusammenhängende Waldfläche im Schweizer Mittelland. Im Sihlwald entwickelt sich seit dem Jahr 2000 auf rund 1000 Hektaren ein heute vom Menschen weitgehend unbeeinflusster Naturwald. Ein grossflächiger Buchen-Naturwald, der den ursprünglichen Buchenurwäldern des Schweizer Mittellandes sehr ähnlich sein wird, ist am

Entstehen. Der Sihlwald ist für die Menschen im Ballungsraum Zürich der grösste Erholungs- und Naturerlebnisraum direkt vor der Haustüre.

Dank einer lang erwarteten Revision des NHG können seit Anfang 2007 in der Schweiz drei Kategorien von Parks von nationaler Bedeutung zugelassen werden: Nationalpark, regionaler Naturpark und Naturerlebnispark. Der Parktyp «Naturerlebnispark» ist wie geschaffen für den Sihlwald. Der Naturpark Zürich ist durch seine zentrale Lage und seine gute Erreichbarkeit sozusagen der Schweizer «Einsteiger»-Naturpark. Was 1994 als «Naturlandschaft Sihlwald» begonnen hat, soll in absehbarer Zeit unter Einbezug des Wildparks Langenberg mit einem neuen Namen und völlig neuer Trägerschaft zu einem einzigartigen Naturraum werden.

Zu Frage 1: Aus der ökologischen Gesamtsicht ist die Strasse ein wesentlicher Grund, dass im Bereich der Sihl wenig Raum für mehr natürliche Dynamik besteht. Ohne Durchgangsverkehr und ohne Bahn wäre hier wesentlich mehr möglich. Eine Verlegung der Bahn ist jedoch aus Kostengründen utopisch. Der Durchgangsverkehr auf der Sihltalstrasse führt zu einer Luftbelastung, die ohne Zweifel einen Einfluss auf die Flora hat. Mehr noch als auf die Flora hat die Strasse einen unmittelbaren Einfluss auf die Fauna. Jedes Jahr werden Wildtiere überfahren und für viele kleinere Tierarten bedeutet die Strasse eine unüberbrückbare Barriere. Auch aus betrieblicher Sicht wäre die Schliessung der Strasse ein Vorteil, denn im Sihlwald werden waldbauliche Eingriffe nur noch aus Sicherheitsgründen vorgenommen, wovon ein grosser Teil der Sihltalstrasse dient. Diese könnten dank einer Schliessung der Strasse eingestellt werden. Auch für die Besucherinnen und Besucher des Naturparks bedeutet der Strassenverkehr eine bedauerliche Schmälerung des Naturerlebnisses. Der Erholungswert und auch das touristische Potenzial des Sihlwaldes könnten durch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Sihltalstrasse enorm gesteigert werden. Nach Auffassung des Stadtrates ist der Entscheid des Kantonsrates vom 26. Januar 2007, im kantonalen Verkehrsrichtplan nicht den Rückbau der Sihltalstrasse zu verankern, sondern nur ihre Abklassierung, bedauerlich. Der Stadtrat hegt jedoch die Hoffnung, dass in dieser Frage noch nicht das letzte Wort gesprochen wurde. Wenn der Naturpark Zürich die erwartete Bedeutung und Ausstrahlung erlangt, könnte auch die Frage der Bedeutung der Sihltalstrasse anders als heute beurteilt werden.

Zu Frage 2: Studien über die Beeinflussung der natürlichen Walddynamik durch motorisierten Verkehr sind keine bekannt. Jedoch existieren Studien zur oben erwähnten Barrierenwirkung von Strassen auf die Fauna. Die Tatsache, dass stark befahrene Strassen die ökologische Vernetzung stark behindern, wird heute nicht mehr bestritten. Massnahmen zugunsten der ökologischen Vernetzung, zum Beispiel «Öko-Brücken» an Autobahnen, scheitern in der Regel auch nicht an der fehlenden Einsicht über ihre Wichtigkeit, sondern an den hohen Kosten.

Studien über den Einfluss von Luftschadstoffen auf Waldbäume gibt es diverse. Zu den wichtigsten für Pflanzen toxischen Luftverunreinigungen zählen Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Ozon (O₃) sowie Stickstoff- und Schwermetalleinträge. Je nach den emittierten Mengen, ihrer Giftigkeit, ihren chemischen und physikalischen Eigenschaften und auftretenden Konzentrationen haben sie örtlich bzw. regional unterschiedliche Relevanz.

Die naturwissenschaftlichen Fragen sind durch diverse Studien bereits beantwortet. Eine weitere naturwissenschaftliche Studie im Sihlwald ist unter diesem Blickwinkel nicht sinnvoll. Dagegen wäre eine sozialwissenschaftliche Studie über die Störung des Naturerlebnisses durch den Verkehr von grossem Interesse, und der Stadtrat kann sich durchaus vorstellen, gemeinsam mit den Partnern des Naturparks Zürich eine solche Studie zu veranlassen.

Zu Frage 3: Dass der Stadtrat die Schliessung der Sihltalstrasse begrüssen würde, wurde eingangs erwähnt. Der Stadtrat hält aber nichts davon, sich unmittelbar in die regionale Verkehrspolitik einzumischen. Die Stadt Zürich wird ihren Einfluss auf die ihr günstig scheinende Entwicklung im Sihltal im Rahmen des Naturparks Zürich geltend machen. Am Naturpark Zürich werden, wie eingangs dargestellt, die in der Region Zimmerberg massgeblichen politischen Kräfte beteiligt sein. Wenn sie gemeinsam auf das Ziel eines national bedeutenden

Naturparks hinarbeiten, darf auch in Bezug auf die Sihltalstrasse mit Veränderungen gerechnet werden, die aus heutiger Sicht vielleicht noch utopisch erscheinen.

Zu Frage 4: Substanzielle Verbesserungen als Folge der geplanten Abklassierung der Sihltalstrasse hängen stark von den einzelnen technischen Massnahmen ab. Der Stadtrat beurteilt die Verbesserungschancen dabei als eher gering. Für die Ziele des Naturparks Zürich wäre eine Schliessung der Sihltalstrasse nach Eröffnung der N4 zweifellos die beste Lösung. Nachdem aber wie bereits dargelegt ein entsprechender Antrag in der Kantonsratsdebatte vom 26. Januar 2007 über die Teilrevision des Richtplans (Verkehrsplan) abgelehnt worden ist, erscheint dieses Vorhaben vorerst nicht umsetzbar. Realistisch erscheint dem Stadtrat einzig das etappenweise Vorgehen mit Abklassierung der Sihltalstrasse nach der Eröffnung der N4, wie jetzt im Richtplan vorgesehen, und späterer Schliessung, zum Beispiel nach der Eröffnung eines künftigen Hirzeltunnels.

Zu Frage 5: Der Stadtrat unterstützt die Idee eines «Slow Up Sihlwald» im Sinne einer Aktion, um die Bevölkerung einmal erleben zu lassen, wie schön der Sihlwald ohne Durchgangsverkehr wäre.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy