

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

vom 22. Dezember 1999

2257. Interpellation von Balthasar Glattli und Reto Dettli betreffend Baregg-tunnel, Auswirkungen auf den Stadtverkehr und die Umwelt.
Am 30. Juni 1999 reichten die Gemeinderäte Balthasar Glattli (Grüne) und Reto Dettli (SP) folgende Interpellation GR Nr. 99/294 ein:

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Baregg-tunnels auf drei Röhren sind für die Stadt Zürich folgende Fragen bezüglich der Auswirkungen auf den Stadtverkehr und die Umwelt von Bedeutung:

1. Wie gross ist der zu erwartende Mehrverkehr, welcher Anteil davon ist Ziel/Quellverkehr mit Anfangs- oder Endpunkt Zürich, welcher Anteil davon ist zu erwartender Durchgangsverkehr durch Zürich?
2. Was sind die dadurch zu erwartenden Auswirkungen auf die Lufthygiene?
3. Wie wirkt sich der Ausbau mutmasslich auf die Veränderung des Modal splits OV/MIV aus?
4. Was sind die dadurch zu erwartenden Auswirkungen auf die lokale Verkehrssituation?
5. Wie stellt sich der Stadtrat unter den erwähnten Gesichtspunkten Lufthygiene und lokale Verkehrssituation zu einer dritten Röhre Baregg-tunnel?

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

Zu Frage 1: An der Medienorientierung vom 1. Juli 1999 informierte der Kanton Aargau zum Thema «Engpass Baregg – gemeinsam gegen den Stau», dass sich seit der Inbetriebnahme am 7. Oktober 1970 der DTV (= durchschnittlicher täglicher Tagesverkehr) mehr als veracht-facht habe. Nach einem stetigen Anstieg der Frequenzen von 1970 bis 1973 folgt eine stetige Zunahme mit eindeutigen Wachstumsschüben infolge Gubrist (1985) und Bozberg (1996). Nichts deutet darauf hin, dass eine weitere Verkehrszunahme ausbleiben werde. Wie stark diese ausfalle, hänge von verschiedenen Randbedingungen ab:

- Veränderungen in der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur
- Grössere Autoverfügbarkeit
- Höhere Mobilität der ArbeitnehmerInnen
- Erwartetes Wirtschaftswachstum
- Zunehmende Freizeitmobilität usw.

Zitat aus der Informationsbroschüre Nr. 2 des Baudepartements des Kantons Aargau zur Kapazitätserweiterung Baregg:

Mit dem Ausbau des Baregg-tunnels gleicht sich dessen Kapazität jener der Anschlussstrecken an. Seine plafonierende Wirkung auf die angrenzenden Nationalstrassenabschnitte entfällt. Der zusätzliche Kanalisierungseffekt des Tunnelausbaus sollte westlich des Baregg-tunnels zu keinem Stau auf der N1 führen. Dagegen wird östlich auf dem heute schon weitgehend ausgelasteten Teilstück Dietlikon–Limmattaler Kreuz die Leistungsgrenze in Fahrtrichtung Zürich wahrscheinlich eher erreicht als ohne Ausbau. Die zunehmende Staugefahr in diesem Abschnitt ist aber primär eine Folge der allgemeinen Verkehrszunahme. Dasselbe gilt für den Gubrist-tunnel und abgeschwächt für die N1 in Richtung Stadtzentrum.

Der Anteil des Ziel-/Quellverkehrs mit Anfangs- oder Endpunkt Zurich wird sich dadurch kurzfristig kaum gegenüber heute ändern. Da die heutigen Einfallssachsen nach Zurich ihren Ausbaustandard beibehalten werden, wird sich für die Stadt Zurich keine Mehrbelastung durch neu zu erwartenden Durchgangsverkehr ergeben.

Zu Frage 2: Der Ausbau des Baregg隧nells dürfte wie jede Erweiterung des Strassennetzes zusätzlichen Verkehr (Neuverkehr) und damit auch zusätzliche Schadstoffbelastungen erzeugen. Der kantonale Lufthygiene-Massnahmeplan will solche Zusatzemissionen mit flankierenden Massnahmen zur Minderung der Attraktivität für den Motorfahrzeugverkehr auf bestehenden Achsen zumindest teilweise kompensieren (Luft-Programm 1996, Massnahmen PV 1). Ob solche Massnahmen auch für die Eröffnung des Baregg隧nells geplant sind, ist unklar. Somit kann im heutigen Zeitpunkt auch keine Prognose für die lufthygienischen Auswirkungen im Stadtgebiet gegeben werden.

Zu Frage 3: Da sich mit der Eröffnung des Baregg隧nells am Parkplatzangebot in der Stadt Zurich nichts ändert, wird sich folglich für die Kurzfahrten (PendlerInnen-/Zielverkehr) im Vergleich zu heute nichts ändern. Als Folge daraus wird sich auch am Modalsplit gegenüber heute nichts ändern.

Mit der Öffnung des «Zapfens» am Baregg隧nel wird sich in den Spitzenzeiten hingegen eine Änderung der Langfahrten (nationaler und überregionaler Verkehr) ergeben. Diese werden jedoch keinen direkten Einfluss auf die Stadt Zurich haben.

Zu Frage 4: Wie bereits in der Beantwortung der Frage 1 ausgeführt, wird sich die lokale Verkehrssituation im Teilstück Dietlikon-Limmattaler Kreuz verändern. Grössere Verkehrszunahmen auf dem städtischen Netz sind aber aus organisatorischen Gründen nicht mehr möglich.

Zu Frage 5: Der Ausbau des Baregg隧nells dient einer angebotsorientierten Verkehrspolitik. Ob sich damit die Strassenverkehrsprobleme nachhaltig lösen lassen, ist eher zweifelhaft. Sicher ist indes, dass das Vorhaben aus lufthygienischer Sicht kontraproduktiv und damit unerwünscht ist, zu hoffen bleibt nur, dass die lufthygienischen, nachteiligen Folgen mit zureichenden flankierenden Massnahmen (durch den Kanton) auf ein möglichst kleines Ausmass begrenzt werden können.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, die Umweltschutzfachstelle, das Tiefbauamt und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber