

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 24. Januar 2001

140. Interpellation von Markus Zimmermann und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Westumfahrung, flankierende Massnahmen gegen Mehrverkehr. Am 6. September 2000 reichte Gemeinderat Markus Zimmermann (SP) und 8 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2000/434 ein:

Der Bundesgerichtsentscheid BG 122 II 165 vom 3. April 1996 verpflichtet die Behörden des Kantons und der Stadt, auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung mit flankierenden Massnahmen einen unerwünschten Mehrverkehr in das Stadtgebiet zu verhindern. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist eine Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt eingerichtet?
2. Haben bereits Sitzungen stattgefunden? Wenn ja, wie viele?
3. Wie sind die Delegationen des Kantons und der Stadt in dieser Arbeitsgruppe zusammengesetzt?
4. Mit welcher Struktur arbeitet diese Arbeitsgruppe? (Sitzungsrhythmus, Leitung usw.)
5. Welche Ziele verfolgt die städtische Delegation?
6. Auf welchen Zeitpunkt ist die erste Information der Bevölkerung über die flankierenden Massnahmen geplant?
7. Ist der Einbezug der interessierten Bevölkerung vorgesehen? Wenn ja, auf welchen Zeitpunkt und mit welchen Strukturen? Wenn nein, warum nicht?
8. Welche Differenzen zwischen den Positionen von Kanton und Stadt in Bezug auf die flankierenden Massnahmen sind bereits heute erkennbar?
9. Wie verteilen sich die geplanten flankierenden Massnahmen auf die Stadtkreise?
10. Welche Massnahmen sind auf der ganzen Länge der Westtangente geplant?

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

Zu den Fragen 1 bis 4: Die Arbeitsgruppe wurde vom Kantonsingenieur im Auftrag des Baudirektors einberufen. Sie tagte erstmals am 19. November 1994 und schloss ihre Vorarbeiten mit einem zweitägigen Workshop im Herbst 1998 und rund einem Dutzend Sitzungen ab. Ab 1999 setzt sich die Projektorganisation aus einem Lenkungsausschuss (Vorsitz Kantonsingenieur, Mitglieder sind Vertreter des kantonalen Tiefbauamtes, der Kantonspolizei, der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes der Stadt Zürich) und einer Arbeitsgruppe (Vorsitz Leiter Planung und Steuerung des kantonalen Tiefbauamtes, Mitglieder sind Vertreter der gleichen Ämter wie im Lenkungsausschuss) zusammen. Für die zurzeit laufende Bearbeitung der Konzeptphase und für die kommende Bearbeitung der Projektphase wird seit Anfang 2000 ein externes Planungs- und Ingenieurbüro beigezogen. Der Lenkungsausschuss tagte bis Ende 2000 sechs Mal, die Arbeitsgruppe 1999 und 2000 je acht Mal. Ende 2000 wurde neu zusätzlich eine Arbeitsgruppe Kommunikation gegründet. Zusätzlich wird auch eine Behördendelegation Regierungsrat/Stadtrat Zürich das Projekt begleiten.

Zu Frage 5: Die Ziele, welche die städtischen Mitglieder zu vertreten haben, sind vom Stadtrat in seiner Antwort vom 2. Juli 1997 zur Interpellation von M. Zimmermann zur Westumfahrung formuliert: «Der Stadtrat befürwortet die Westumfahrung. Diese darf aber nicht zu einer Erhöhung der Kapazität des städtischen Verkehrssystems – wozu ebenfalls die Autobahnumfahrung Zürichs gehört – führen. Die Eröffnung des Uetlibergtunnels soll qualitative, nicht quantitative Verbesserungen bringen. Auf dem städtischen Strassennetz müssen deshalb gleichzeitig mit der Eröffnung flankierende Massnahmen realisiert werden, um den Kapazitätsausgleich sicherzustellen.» Im Übrigen verweist er zusätzlich auf den vom Regierungsrat am 7. Juni 2000 beschlossenen Regionalen Richtplan der Stadt Zürich, wo zu den Zielen im Verkehr festgelegt wurde: «Bei zusätzlichen Angeboten durch neue Verkehrsträger (nationale...) ist auf dem bestehenden Strassennetz ein Kapazitätsausgleich zu vollziehen.»

Zu den Fragen 6 und 7: Die Arbeitsgruppe Kommunikation hat einen Vorschlag für eine Kommunikationsstrategie für die kommenden Jahre bis zur Eröffnung der Westumfahrung und der Inbetriebnahme der flankierenden Massnahmen erarbeitet. Dieser konnte vom Verkehrsausschuss des Regierungsrates nicht wie geplant Ende November genehmigt werden – die Sitzung fiel aus –, weshalb es dem Stadtrat im jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, mehr auszusagen. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass die Orientierung der Bevölkerung über die Resultate der Konzeptphase in der ersten Hälfte des Jahres 2001 erfolgen wird. Für die nachfolgende Projektphase sind konkrete Kommunikationsmassnahmen vorgesehen, die dem Projektstand entsprechend laufend entwickelt und realisiert werden.

Zu Frage 8: Es bestehen noch unterschiedliche Auffassungen zwischen den Vertretern des Kantons und der Stadt über Ziele und Aufgaben der Zürcher Autobahnumfahrung und der flankierenden Massnahmen. Die Ziele, welche die städtischen Mitglieder im Lenkungsausschuss und in der Arbeitsgruppe vertreten, stehen in der Antwort auf Frage 5. Die Entlastungswirkung durch die Westumfahrung ist also dauerhaft zu sichern. Die kantonalen Mitglieder setzen die Priorität beim gesicherten Verkehrsfluss auf der Autobahn, und zwar mit Berücksichtigung zukünftiger Verkehrszunahmen.

Zu den Fragen 9 und 10: Der Stadtrat hat in seiner Antwort vom 2. Juli 1997 zur Interpellation von Markus Zimmermann die Bereiche aufgeführt, wo aus seiner Sicht flankierende Massnahmen zu prüfen sind: Achse Weststrasse/Seebahnstrasse, Waldegg-/Birmensdorferstrasse, Kreis 2, Achse A1 West/Limmattal und Westtangente. Gleichzeitig nannte er seine Massnahmenvorstellungen. Darauf basierend wurden und werden von der Arbeitsgruppe in der laufenden Konzeptphase folgende Gebiete in der Stadt Zürich näher untersucht: Teilgebiet West-/Seebahnstrasse, Teilgebiet Kreis 2, Teilgebiet Waldegg, Teilgebiet Farbhof/Hohl- und Badenerstrasse, Teilgebiet Einfallsachse A1 West sowie Teilgebiet Rosengartenstrasse. In dieser Bearbeitungsphase werden Massnahmenkonzepte studiert, die aber im heutigen Zeitpunkt noch nicht auf die konkreten flankierenden Massnahmen heruntergebrochen werden können. Dies geschieht in der folgenden Projektphase.

Die Berechnungen des Kantons mit dem Verkehrsmodell prognostizieren für die Rosengartenstrasse keine oder nur eine marginale Entlastung. Unter dem Titel «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung» lassen sich deshalb keine Massnahmen verwirklichen. Der Stadtrat bedauert dies, nimmt es aber gleichzeitig zum Anlass, in eigener Regie Vorschläge auszuarbeiten. In Anbetracht der unhaltbaren Zustände an der Rosengartenstrasse ist es die Absicht des Stadtrates, das Thema Westtangente/Rosengartenstrasse unter einem neuen Titel aufzunehmen und, koordiniert mit den weiteren Massnahmen des Kantons, grundsätzlich anzugehen. Dabei sollen nicht nur mittel- und langfristige, sondern auch kurzfristige Lösungen evaluiert werden. Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement ist deshalb beauftragt worden, konkrete Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten und dabei nebst dem im kantonalen Richtplan festgelegten Waidhaldetunnel auch bereits früher geprüfte Entlastungsmöglichkeiten wie Einhausung oder Tieferlegung der Rosengartenstrasse in die Überlegungen mit einzubeziehen. In diesem Sinn erarbeitet der Stadtrat ein Programm mit Projekten, die in Zusammenarbeit mit dem Kanton umgesetzt werden können, und setzt sich auch dafür ein, dass die Rosengartenstrasse in die kantonale Strategie Hauptverkehrsstrassen, welche der Kanton zurzeit zusammen mit Vertretern der Stadt erarbeitet, aufgenommen wird.

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 Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (8), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber