

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.03.2006

193.

Schriftliche Anfrage von Markus Zimmermann betreffend Westumfahrung, flankierende Massnahmen

Am 30. November 2005 reichte Gemeinderat Markus Zimmermann (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2005/514 ein:

Zu den flankierenden Massnahmen (Flamas) zur Westumfahrung zählt unter anderem, dass zwischen dem Sihlhölzli und der Hohlstrasse das heutige Einbahnsystem aufgehoben wird, sodass die Seebahnstrasse in beide Richtungen befahren werden kann. An diesem Strassenzug ist mit beträchtlich höheren Belastungen (mehr Verkehr, mehr Lärm und Gestank) zu rechnen. Gleichzeitig ist vorgesehen, die Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse als Quartierstrassen mit Tempo 30 zurück zu bauen. Diese Massnahmen sind für das Quartier eine sehr erwünschte Aufwertung. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wieviele Wohnungen liegen bzw. wieviele Menschen wohnen am Strassenabschnitt zwischen Sihlhölzli und Hohlstrasse? Wieviele Wohnungen liegen bzw. wieviele Menschen wohnen an der Hohlstrasse im Abschnitt zwischen Seebahnstrasse und Hardplatz?
2. Werden die Massnahmen auf der Seebahnstrasse (künftig in beide Richtungen befahrbar, gegenüber heute ein höheres Verkehrsaufkommen) einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen? Falls ja, bis wann liegt diese vor? Falls nein, warum nicht?
3. Können mit dem neuen Verkehrsregime auf der Seebahnstrasse die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und der Lärmschutzverordnung eingehalten werden? Mit welchen Überschreitungen ist künftig zu rechnen?
4. Ist ein Nachtfahrverbot auf der Seebahnstrasse inklusive flankierender Massnahmen zur Verhinderung von unerwünschtem Ausweichverkehr im Quartier geprüft worden? Falls nein, warum nicht? Falls ja, welche Ausweichrouten wurden geprüft? Zu welchen Ergebnissen führte diese Prüfung?
5. Ist auf der Seebahn- und Hohlstrasse eine Temporeduktion (z. Bsp. auf Tempo 30) zur Verminderung der Belastung für die Anwohner und Anwohnerinnen geprüft worden? Falls nein, warum nicht? Zu welchen Ergebnissen führte diese Prüfung?
6. Wurde geprüft, ob die Verkehrsführung auf der Hohlstrasse zwischen Seebahnstrasse und Hardplatz künftig nördlich des geplanten Polizei- und Justizzentrums (PJZ) entlang den Geleisen geführt und das PJZ von dort erschlossen werden kann? Falls nein, warum nicht? Falls ja, zu welchen Resultaten führte diese Prüfung?
7. Wie wird verhindert, dass die Strecke Bullinger–Sihlfeld–Weststrasse künftig als Ausweichroute für die Seebahnstrasse benutzt wird? Bleibt diese Strecke durchgehend befahrbar oder werden einzelne Abschnitte als Sackgassen ausgebildet?
8. Auf welchem Zeitpunkt genau werden die geplanten Flamas im Quartier Aussersihl/Hard realisiert sein?
9. Besteht keine Gefahr, dass auf die Realisierung der Flamas verzichtet wird, falls zwischen dem Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung bis zur Realisierung der Flamas das Verkehrsaufkommen auf den zu entlastenden Strassenzügen wieder beträchtlich zunimmt? Wie wird sichergestellt, dass die Realisierung der Flamas trotz einer allfälligen Verkehrszunahme erfolgen wird?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Direkt an die Seebahnstrasse und die Schimmelstrasse angrenzend wohnen zwischen Sihlhölzli und Hohlstrasse rund 3000 Menschen und direkt an der Hohlstrasse zwischen Seebahnstrasse und Hardplatz rund 500.

Zu Frage 2: Im Rahmen des Vorprojekts „FlaMa N4/N20 Westumfahrung“ wurde die Voruntersuchung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) erarbeitet. Die im Dezember 2005

fertig gestellte Voruntersuchung befindet sich zurzeit in der Vernehmlassung bei verschiedenen Amtsstellen. Im Jahr 2006 wird mit der Erarbeitung des Bauprojekts der flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich zur „N4/N20 Westumfahrung“ auch die Hauptuntersuchung des UVB erarbeitet.

Zu Frage 3: Im Rahmen der Voruntersuchung wurden für NO₂ und PM₁₀ keine Immissionsrechnungen durchgeführt. Da die Emissionen im Betriebszustand 2010 (Westumfahrung [Uetlibergtunnel] in Betrieb, mit flankierenden Massnahmen [FlaMa] in der Stadt Zürich) gegenüber dem Ausgangszustand 2010 (Westumfahrung [Uetlibergtunnel] in Betrieb, ohne FlaMa in der Stadt Zürich) stagnieren bis leicht abnehmen, ist infolge FlaMa nicht mit einer generellen Verschlechterung zu rechnen. Die Grenzwerte für NO₂ sind allerdings an stark befahrenen Strassen wie der Seebahnstrasse zukünftig immer noch überschritten und für PM₁₀ sogar flächig. Veränderungen infolge der FlaMa sind nur an einzelnen Strassenabschnitten zu erwarten. Diese (einschliesslich Seebahnstrasse) werden erst mit der Hauptuntersuchung des UVB detaillierter, betreffend Immissionsgrenzwerte, betrachtet.

Im Rahmen der Voruntersuchung wurde Folgendes bei der Lärmbetrachtung festgestellt:

- Im Bereich der Seebahnstrasse und der Schimmelstrasse sind im heutigen wie auch im Betriebszustand 2010 die Immissionsgrenzwerte überschritten.
- Entlang der Seebahn-, der Schimmelstrasse und in den Nebenstrassen entlang beider Strassen wurden im Betriebszustand wahrnehmbare Zunahmen der Lärmbelastungen ermittelt.

Zu Frage 4: Ein Nachtfahrverbot wurde noch nicht geprüft, dazu sind definitive Resultate und Massnahmen aus dem UVB nötig. Es besteht die Absicht, verschiedene Entlastungsvarianten für den Nachtbetrieb an der Seebahnstrasse zu prüfen.

Zu Frage 5: Eine Temporeduktion wurde noch nicht geprüft, dazu sind definitive Resultate und Massnahmen aus dem UVB nötig. Die Seebahnstrasse und die Hohlstrasse sind überkommunale Strassen. Die Stadt Zürich wird im Einvernehmen mit dem Kanton Zürich die geeigneten Massnahmen erarbeiten.

Zu Frage 6: Im Rahmen des Masterplans zum Polizei- und Justizzentrum und dem Projekt Renaissance Tramlinie 1 ist diese Option geprüft worden. Sie hat sich aus finanziellen, städtebaulichen, erschliessungstechnischen und verfahrensabhängigen Gründen als nicht machbar erwiesen.

Zu Frage 7: Die Strecke Bullingerstrasse/Sihlfeldstrasse/Weststrasse wird von einer überregionalen Durchgangsstrasse zu einer Quartierstrasse umklassiert und zukünftig im Gegenverkehr betrieben. Diese Strassen werden in die umgebenden Tempo-30-Zonen integriert. Die Weststrasse wird grossteils im Gegenverkehr geführt. Teilweise sind Einbahnregelungen oder Riegel erforderlich, um ungewünschten Schleichverkehr durch das Quartier zu verhindern.

Zu Frage 8: Gleichzeitig mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich im Oktober 2008 wird die Entlastungswirkung mit geeigneten Massnahmen gesichert. Für die Umsetzung der definitiven Massnahmen wird, je nach Umfang der zu sanierenden Werkleitungen und Bauetappen, mit einer Bauzeit von etwa zwei bis vier Jahren gerechnet. Mit dem Bau der definitiven Massnahmen wird 2008 begonnen.

Zu Frage 9: Auf die Realisierung der FlaMa kann unter keinen Umständen verzichtet werden. Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 1762 vom 14. November 2001 genehmigte der Regierungsrat das Konzept von 2001, in dem die einzelnen FlaMa zur "N4/N20 Westumfahrung Zürich" beschrieben sind. In diesem RRB ist festgehalten, dass die bezeichneten Massnahmen umgesetzt werden müssen. Auch das Bundesgericht verpflichtet den Kanton in seinem Urteil vom 3. April 1996, die nötigen FlaMa in Zusammenarbeit mit der Stadt festzulegen und umzusetzen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy