

Sekretariat Schreinerstrasse 43, 8004 Zürich
Telefon 044 242 82 66
Telefax 044 242 82 69
E-mail spstadtzh@spstadtzh.ch
Internet www.spstadtzh.ch



16. April 2009

Vogelgezwitscher statt Lastwagengedröhne

Feststellungen und Forderungen zur Westumfahrung Zürich

Was bis jetzt erreicht wurde

An der Weststrasse, an der Bullinger- und an der Sihlfeldstrasse gibt es für die Bevölkerung bald ein Aufatmen. Sie werden zu Quartierstrassen. Der mobilisierte Verkehr reduziert sich um 80 bis 90 Prozent. Dinge, an die während über 40 Jahren nicht zu denken war, werden wieder möglich: Bei offenem Fenster essen, auf der Strasse mit der Nachbarin schwatzen oder die Kinder alleine raus lassen. Anfang Mai beginnen die Bauarbeiten für den Umbau und die Umgestaltung. Bäume werden gepflanzt, Plätze geschaffen sowie Strassenbelag und Werkleitungen erneuert.

Das ist der gute Teil der Geschichte. Dafür haben wir jahre- und jahrzehntelang gekämpft. Die SP und die SP-PolitikerInnen sind massgeblich daran beteiligt, dass nun endlich Strassenzüge aufgewertet werden können, die unter dem Verkehr unmässig gelitten haben. Das ist bei weitem keine Selbstverständlichkeit. Es musste hart und beharrlich erkämpft werden, weil der Kanton es von sich aus nicht für nötig hielt, für flankierende Massnahmen zu sorgen, geschweige denn, sie zu finanzieren. Die Stadt musste bis vor Bundesgericht, um dies mindestens teilweise zu erreichen. Das Bundesgericht hat die Kantonsregierung 1996 dazu gezwungen (BGE 122 II 165).

Bis die Vögel tatsächlich in den Bäumen an der Weststrasse zwitschern, steht uns aber noch eine Durststrecke bevor. Erst nach der Eröffnung der Westumfahrung werden die nötigen Bauarbeiten an die Hand genommen und dann die Bäume gepflanzt. Der Kanton finanziert, nachdem ihn das Bundesgericht dazu gezwungen hat, das Nötige. Was die flankierenden Massnahmen wirklich zur Aufwertung macht, wie die Gestaltung von Plätzen oder das Pflanzen von Bäumen, finanziert zumeist die Stadt. Dafür hat der Gemeinderat letztes Jahr 2 Millionen Franken bewilligt. Gemessen an den 60 Millionen für die Westumfahrung ist das allerdings ein Klacks.

Die SP der Stadt Zürich ist froh, etwas Konkretes für die Verbesserung der Lebensqualität an einzelnen Strassenzügen erreicht zu haben. Noch besser wäre es, es gäbe diese Westumfahrung nicht. Auch dafür haben wir gekämpft. Denn neue Strassen generieren neuen Verkehr. Um diese Logik zu durchbrechen, wurde der öffentliche Verkehr frühzeitig ausgebaut, namentlich mit dem 15 Minuten-Takt der S-Bahn aus dem Knonaueramt sowie dem Bus durch den Üetlibergtunnel. Ebenfalls wurden die Stadtfahrten plafoniert – alles alte Forderungen der SP.

Es braucht aber auch den Willen, die Quartiere vor dem Neu- und Durchgangsverkehr zu schützen und zu diesem Zweck strenge Massnahmen umzusetzen. 1991 pries der damalige SVP-Baudirektor Hans Hofmann (SVP) den Sinn der Westumfahrung damit an, dass – wie der Name suggeriert – das städtische Siedlungsgebiet umfahren und geschont werde. Die SP, ihre Verbündeten, die städtischen Behörden und der Druck aus den Quartieren haben mit grösster Hartnäckigkeit dafür gesorgt, dass diesen Worten auch Taten folgten.

Handlungsbedarf weiterhin gegeben

Mit einem Minimum an flankierenden Massnahmen ist es noch nicht getan; der Handlungsbedarf ist nach wie vor gross.

- Weil neu an der Schimmel- und an der Seebahnstrasse Gegenverkehr eingeführt werden muss, rechnet man damit, dass der motorisierte Verkehr um 20 % zunehmen wird, was eine zusätzliche Belastung bedeutet. Immerhin führt der Gegenverkehr tendenziell zu einer Entschleunigung und der Lastwagenanteil wird abnehmen. Das macht allerdings die Sache nicht besser, denn auch entlang dieser Achse hätte sich die Bevölkerung zu Recht eine Entlastung gewünscht.

Die SP verlangt deshalb, dass der Verkehr in der Seebahn- und Schimmelstrasse nachts nur mit Tempo 30 geführt wird. Gleiches gilt für die Hohlstrasse, wo eine Zunahme von 10% erwartet wird. Das verschafft den Anwohnerinnen und Anwohnern immerhin eine Schlafenspause und ist ohne grossen Aufwand machbar.

- Ebenfalls sollen weitere, geplante Massnahmen, welche die Entlastungswirkung nachhaltig sichern sollen, rasch umgesetzt werden. Namentlich die Umgestaltung von Morgental und Farbhof sind für den Kreis 2 und den Kreis 9 von grosser Bedeutung. An beiden Orten wartet die Bevölkerung schon lange auf sichere Übergänge, Tramhaltestellen und Aufenthaltsqualität.

Ein öffentlicher Platz, dem man so rasch als möglich entflieht, kann seine Funktion nicht erfüllen. Das Morgental ist das Herz von Wollishofen und im kommunalen Verkehrsplan als Quartierzentrum bezeichnet. Mit den geplanten

Massnahmen sollen das Quartier und sein Zentrum zudem vor Ausweichverkehr ab der Sihlhochstrasse geschützt werden.

Am Farbhof geht es nebst einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität darum, den Verkehr künftig besser auf der Hohlstrasse zu kanalisieren, um auch hier die Quartierentlastung zu sichern und Schleichwege zu minimieren. Die SP appelliert an Stadt und Kanton, die geplanten Massnahmen am Morgental und Farbhof jetzt voranzutreiben und zügig umzusetzen.

- Wo sich der Lärm tatsächlich nicht durch Verkehrs- oder Temporeduktionen vermindern lässt und lediglich Lärmschutzwände Abhilfe schaffen können, sind diese raschest möglich anzubringen und konsequent zur solaren Energiegewinnung zu nutzen. Generell ist nachts Tempo 30 zu prüfen.

Auch an den übrigen, seitens der kantonalen und städtischen Behörden eingeleiteten und geplanten Massnahmen ist zwingend festzuhalten – selbst wenn sich die Finanzlage anspannen sollte. Hinsichtlich dieser Massnahmen braucht es auch in anderer Hinsicht wachsames Beobachten. So ist zum Beispiel der Plan, die Birmensdorferstrasse auf zwei Spuren im Gegenverkehr zu reduzieren und zwei Spuren für den öffentlichen Verkehr und zwei Velospuren umzugestalten, gut. Die Frage ist natürlich, wie und wann der Plan umgesetzt wird und ob er genügt oder ob es weitere Massnahmen braucht. Auch den Schleichverkehr behalten wir im Auge und setzen uns wo nötig für neue Massnahmen ein.

Entwicklung genau beobachten

Ein langfristiges Monitoring der Verkehrsentwicklung soll während mindestens 10 Jahren durchgeführt und dessen Resultate periodisch den interessierten Kreisen zugänglich gemacht werden. Nebst den eigentlichen Frequenzen sind auch die Umweltauswirkungen, namentlich auf Luft und Lärm, zu erheben und zu veröffentlichen.

Betroffene sollen jetzt von der Aufwertung profitieren

Der SP ist es ein grosses Anliegen, dass von den verschiedenen Aufwertungsmassnahmen nun insbesondere jene Menschen profitieren, die bereits vor der Eröffnung der Westumfahrung an den betroffenen Strassenzügen gewohnt und unter der Belastung gelitten haben. Gleichzeitig ist ein kontinuierliches, sanftes Renovieren anzustreben. Diese Balance gilt es sorgsam zu suchen. Alt-Wiedikon soll in Bezug auf Bevölkerungsmix und Mietpreise kein Seefeld werden.

Während des Baus der Westumfahrung wurde die Attraktivität der Allmend als Naherholungsgebiet für die Kreise 2 und 3 stark in Mitleidenschaft gezogen und deren Erholungswert geschmälert. Dennoch haben die Stadt und der Kanton bereits in der Bauphase ökologische Aufwertungsmassnahmen wie die Renaturierung eines Flussstücks und Biotope am Waldrand durchgeführt. Konzepte für die zukünftige Nutzung und Bewirtschaftung nach dem Abzug aller Bauinfrastrukturen liegen vor. Die SP hofft auf breite Akzeptanz dieser Konzepte in der Bevölkerung und baldige Umsetzung mit der nötigen Flexibilität. Attraktiven Zugängen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen kommen dabei hohe Bedeutung zu.

SP will Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Die SP der Stadt Zürich will von der nicht zukunftsgerichteten und langfristig nicht finanzierbaren Logik des kontinuierlichen Strassenbaus und Schaffens neuer Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehrs wegkommen. Die SP fordert seit Jahren eine angebots- statt nachfrageorientierte Verkehrspolitik. In der Wirtschaftskrise macht es keinen Sinn, in die falsche Infrastruktur zu investieren und anschliessend nochmals in Stadtreparatur investieren zu müssen. Es braucht grundsätzlicheres Denken und Massnahmen in die Lebensqualität, von denen alle Quartiere profitieren. Schliesslich ist die Stadt Zürich luft- und lärmhygienisches Sanierungsgebiet.

Die Westumfahrung Zürich soll ihren ursprünglich zgedachten Verlagerungszweck erfüllen und die Westtangente vollständig vom Transitverkehr entlasten. In diese Betrachtung ist auch der Ziel-Quellverkehr nahe der Umfahrungsrouten einzubeziehen, wie etwa die Verbindung von Zürich-Wollishofen zum Flughafen. Diese ist nämlich mit

dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im dicht bewohnten Stadtgebiet braucht es grossräumige Anpassungen bei der Signalisation und entsprechenden Kapazitätsabbau auf der gesamten Achse.

Die flankierenden Massnahmen müssen auch auf die Nordseite der Limmat ausgedehnt werden. So lässt sich der stark belastete Abschnitt Schwamendingen – Milchbuckeltunnel – Sihlhölzli entlasten. Dafür braucht es keinen Waidhaldentunnel. Neue Kapazitätsausbauten und Verkehrsbeziehungen auf den Strassen in und um die Stadt Zürich sowie direkte Nationalstrassenverbindungen ins Zürcher Stadtzentrum (Stadttunnel, Seetunnel, Waidhaldentunnel, Westast SN 1.4.1) sind obsolet.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Veloförderung

Mit gezielten Ausbauten des öffentlichen Verkehrs und einer Veloförderung, die diesen Namen tatsächlich verdient, muss der Modalsplit in der Agglomeration Zürich zu Gunsten der öffentlichen Transportsysteme und des Langsamverkehrs verändert werden. Der Mehrverkehr, der sich aus veränderten Mobilitätsbedürfnissen ergibt, muss durch den öffentlichen und den Langsamverkehr aufgenommen werden.

Alte Versprechen einlösen – neue verbindlich festlegen

Das Bundesgericht hat die Realisierung der flankierenden Massnahmen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Westumfahrung verlangt. Dank dem beharrlich geführten Kampf wurde die Westumfahrung zu einem Modellfall: Heutzutage bilden flankierende Massnahmen von Anfang an einen festen Bestandteil von Strassenbauprojekten. Die SP wird auch in Zukunft einfordern, dass neue Strassen nur dann gebaut werden können, wenn durch sie andernorts eine Entlastung und Aufwertung möglich wird.

Die SP fordert zudem, dass flankierende Massnahmen nachträglich auch für realisierte Strassen, für die ähnliches von der Politik schon mehrfach versprochen und nicht eingehalten wurde, jetzt nachträglich noch entwickelt werden (z.B. Milchbuckeltunnel, Nordumfahrung). Der Durchgangsverkehr von der Pfingstweidstrasse ist

Vogelgezwitscher statt Lastwagengedröhne

zukünftig direkt auf die Nordumfahrung zu führen. So lässt sich die Rosengartenstrasse entlasten und sanieren. An der Forderung des symbolträchtigen Fussgängerstreifens auf der Rosengartenstrasse hält die SP fest.