

Das Gesamtkonzept Westumfahrung

Was ist die Westumfahrung?

Die Westumfahrung Zürich wird am 4. Mai 2009 eröffnet. Sie verbindet die Nationalstrassen A1 (Genf-St. Gallen), A3 (Basel –Sargans/Chur) und A4 (Schaffhausen-Zug-Altendorf). Die Westumfahrung schliesst damit eine Hauptlücke im nationalen Autobahnnetz. Die Stadt Zürich kann jetzt umfahren werden und der Transitverkehr mitten durch die Stadt kann endlich umgeleitet werden.

Wer soll die Westumfahrung benützen?

Wer die Stadt Zürich durchqueren oder ein Quartier am Stadtrand erreichen will, soll die Umfahrungsstrassen (Üetlibergtunnel/Westumfahrung/Nordring) benützen.

Warum?

Mit der Westumfahrung werden die Pfingstweid-, Seebahn-, Weststrasse vom West-/ Ost-Transitverkehr entlastet. Damit kann die ursprünglich als Provisorium errichtete Westtangente ersetzt und die Stadtquartiere in Aussersihl, die besonders unter der hohen Luft- und Lärmbelastung leiden, aufgewertet werden.

Wie werden die Wohnquartiere dauerhaft vom Durchgangsverkehr entlastet?

Damit die Entlastungswirkung auf den beruhigten Strassen tatsächlich und dauerhaft eintritt, werden Transitstrassen innerhalb der Stadt zurückgebaut. Diese erhalten den Charakter einer Quartierstrasse mit Tempo 30. Der verbleibende innerstädtische Verkehr wird auf der Seebahnstrasse kanalisiert.

Der Zugangsverkehr in die Stadt wird zusätzlich mit Ampelanlagen bewirtschaftet. Damit wird erreicht, dass der Verkehr im System «Stadt» zirkulieren kann.

Wann werden die Massnahmen gestartet?

Die Westumfahrung wird am 4. Mai 2009 eröffnet. Gleichzeitig werden die Kapazitäten für den Durchgangsverkehr auf der West- und Seebahnstrasse abgebaut, in dem abschnittsweise je eine Spur pro Fahrtrichtung aufgehoben und die Dauer der Grünzeit reduziert wird.

Welche Verkehrspolitik verfolgt die Stadt?

Die Stadt Zürich hat die Ziele ihrer Verkehrspolitik in einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie definiert. Die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden darin ausgewogen berücksichtigt. Die zukunftsfähige Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismus-Stadt Zürich soll ermöglicht und gleichzeitig die Stadt- und Wohnqualität erhalten und wo nötig verbessert werden.

Soll die Verkehrskapazität der Stadt Zürich erhöht werden?

Die Stadt hat die Aufgabe, für eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung zu sorgen. Zürich will ein attraktives Verkehrsangebot, einerseits zur Förderung der Lebensqualität, andererseits zur Erschließung von Entwicklungsgebieten.

Mit den realisierten und noch geplanten Netzergänzungen (Neu- und Ausbauten) sollen heute stark belastete Siedlungsgebiete entlastet werden. Dazu wird der Durchgangsverkehr vom städtischen Strassennetz auf Umfahrungsstrassen umgeleitet. Stadtautobahnen ziehen den Verkehr vom untergeordneten städtischen Strassennetz ab und verbessern somit auf den entlasteten Stadtstrassen das Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Die Kapazität der verkehrsberuhigten Strassen wird gezielt reduziert (Tempo 30; bauliche Massnahmen). Damit wird verhindert, dass Freiräume durch neuen Mehrverkehr gleich wieder aufgefüllt werden.

Wie lange dauern die Umbauten auf der Seebahn- bzw. Weststrasse?

Ab dem Sommer 2010 wird der innerstädtische Durchgangsverkehr in beide Richtungen über die Seebahnstrasse geleitet. Im Frühjahr 2012 werden die Umgestaltungen der Achse Bullingerstrasse/Sihlfeldstrasse/Weststrasse abgeschlossen.

Wann wird die Hardbrücke saniert?

Ab Herbst 2009 beginnen erste Vorarbeiten an der Brücke, bis Frühling/Sommer 2012 ist mit dem Abschluss der Sanierung zu rechnen. Die Arbeiten werden mit den Umbaumasnahmen im Rahmen der Westumfahrung koordiniert.

Wann wird die Autobahn A4 (Knouneramt) eröffnet?

Ende 2009

Wie viel kosten die Verkehrsmassnahmen und die Aufwertung der Quartiere in der Stadt Zürich im Rahmen der Westumfahrung?

| | | | |
|-------------------------|-----|----------|---------------------|
| ASTRA (Bund) | 60% | 39.9 Mio | |
| TBA (Kanton) | 24% | 14.8 Mio | |
| TAZ (Stadt) | 16% | 9.8 Mio | |
| Total Oberfläche | | | 61.5 Mio CHF |

Zusätzliche Investitionen der städt. Werke und Ämter:

| | | |
|--|----------|----------------------|
| TAZ | 1.4 Mio | |
| VBZ | 3.7 Mio | |
| WVZ | 9.2 Mio | |
| ewz | 8.5 Mio | |
| ERZ | 13.8 Mio | |
| Total | | 36.6 Mio |
| Private Werke | | 1.9 Mio |
| Total Investitionen in der Stadt Zürich | | 100.0 Mio CHF |

Wie viel kostet das Gesamtprojekt Westumfahrung?

Das Gesamtprojekt kostet 2.85 Mrd. CHF

Mit der Westumfahrung werden die Pfingstweid-, Seebahn-, Weststrasse vom West-/ Ost-Transitverkehr entlastet. Damit kann die ursprünglich als Provisorium errichtete Westtangente ersetzt und die Stadtquartiere in Aussersihl, die besonders unter der hohen Luft- und Lärmbelastung leiden, aufgewertet werden. Die Weststrasse wird zu einer verkehrsberuhigten Quartierstrasse (mit Tempo 30) und baulich aufgewertet.

Trotz Wegfall des Durchgangsverkehrs, erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Seebahn- und Hohlstrasse um rund 10-20%. Weshalb?

Der verbleibende Verkehr wird aus den Wohnquartieren abgezogen und entlang der Bahnlinie auf der Seebahn- und Hohlstrasse kanalisiert. Die Bullinger-/Sihlfeld- und Weststrasse, die mitten durch die Wohnquartiere führen, können dadurch praktisch verkehrsfrei gehalten werden. Der Bullinger- sowie der Gertrudplatz können neu als attraktive Quartierplätze (vgl. „Idaplatz“) genutzt werden.

Kann ich trotzdem die Seebahnstrasse oder die Weststrasse befahren?

Die Weststrasse wird zu einer Quartierstrasse (Tempo 30-Zone) und ist für den quartierfremden Durchgangsverkehr nicht mehr befahrbar. Die Seebahnstrasse wird bis 2010 von einer Transitsachse zu einer innerstädtischen Hauptverbindung umgebaut. Sie wird neu in beide Richtungen mit jeweils einer Fahrbahn betrieben und führt den Verkehr aus dem Quartier.

Kommt es durch die Umgestaltung der West- und Seebahnstrasse nicht zu einer Verlagerung des Verkehrs in die Gebiete Hauptbahnhof und Langstrasse?

Durch die Umlagerung auf die Westumfahrung wird der Durchgangsverkehr entfallen. Der verbleibende innerstädtische Verkehr wird auf der Seebahnstrasse zusammengeführt. Mit baulichen Anpassungen und einer optimierten Verkehrsregelung wird ein Ausweichen auf andere Quartiere verhindert oder zumindest erschwert.

Wird die Weststrasse sofort gesperrt bzw. ab wann?

Mit der Eröffnung der Westumfahrung am 4. Mai 2009 wird der Verkehr auf der West- und der Seebahnstrasse auf je eine Spur begrenzt. Gleichzeitig beginnen die Umbaumassnahmen an der Seebahnstrasse, die für den Betrieb im Gegenverkehr eingerichtet wird. Mitte 2010 wird die Weststrasse für den Durchgangsverkehr geschlossen. Der Verkehr verläuft ab dann in beide Richtungen auf der Seebahnstrasse.

Ist in der Übergangszeit und dem Umbau der Seebahn- bzw. Weststrasse mit grossen Verkehrsproblemen zu rechnen?

Die reduzierten Kapazitäten auf der Seebahn- und der Weststrasse (nach der Sperrung von je einer Fahrspur) entsprechen dem Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich nach Wegfall des Durchgangsverkehrs. Wir gehen von einer Übergangszeit von einigen Wochen aus, bis sich die Verkehrsteilnehmer an die neue Verkehrsführung gewöhnt haben, die Stadt umfahren und das neue Verkehrssystem funktioniert.

Wird sich an der Seebahnstrasse wirklich etwas ändern, wenn nun von beiden Seiten der Verkehr fliesst?

Das Verkehrsaufkommen auf der Seebahnstrasse wird gegenüber heute insgesamt zunehmen. Die Seebahnstrasse wird bis 2010 jedoch von einer Transitsachse zu einer innerstädtischen Hauptverbindung umgebaut. Sie fasst den lokalen Verkehr zusammen und führt ihn aus dem Quartier. Die Strasse wird baulich an diese neue Aufgabe angepasst.

Wie viele Fahrzeuge verkehren neu auf der West- bzw. Seebahnstrasse?

Auf der Achse Bullinger-/Seebahn-/Weststrasse verkehren heute bis 1400 Fz/h. Ab 2010 werden diese Strassen zu Quartierstrassen (Tempo 30-Zone) und sind für den quartierfremden Durchgangsverkehr nicht mehr befahrbar (Reduktion um 90%).

Auf der Doppelspur Seebahn-/Hohlstrasse werden heute bis 2050 Fz/h gezählt (Durchgangs- und innerstädt. Verkehr). Ab 2010 rechnen wir mit einem Verkehrsaufkommen von max. 1900 Fz/h in Richtung Nord und 1250 Fz/h in die Gegenrichtung. Dies entspricht insgesamt einer Verkehrszunahme von ca. 10-20%.

Kann die Seebahnstrasse dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen aufnehmen, oder ist mit einer chronischen Überlastung zu rechnen?

Die Seebahnstrasse wird für die Aufnahme dieser Fahrzeugzahlen eingerichtet. In den Morgen- und Abendspitzen ist jedoch weiterhin von einer hohen Belastung auszugehen. An einigen Stellen (weniger als heute) werden wir die bereits heute bestehenden Wartezeiten nicht vollständig eliminieren können.

Wie wird die Seebahnstrasse umgebaut?

Die Seebahnstrasse wird zu einer innerstädtischen Hauptverbindung. Entsprechend werden Trottoirs breiter und die Alleen bleiben erhalten. Für Rettungs- und Pannenfahrzeuge wird eine überfahrbare Mittelzone geschaffen, um auch bei hohem Verkehrsaufkommen ein möglichst reibungsloser Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Quartieraufwertung / Aussersihl

Wie wird sich die Aufwertung der Quartiere in Aussersihl auswirken?

Es darf davon ausgegangen werden, dass, sobald die Weststrasse eine Quartierstrasse ist, vermehrt die Fassaden der Liegenschaften und somit auch das Bild entlang der Strasse verbessert werden. Entlang der Weststrasse wird einiges saniert und mehr familienfreundlicher Wohnraum für die Mittelschicht entsteht. Durch die Aufhebung der Zäsur durch die Westtangente (Sihlfeld-/Bullinger-/Weststrasse) kann das Quartier zusammenwachsen und eine neue Identität aufbauen. Die Wegzüge aus dem Quartier werden abnehmen und zusätzliche Bewohner werden sich in diesem Quartier niederlassen.

Wäre es nicht sinnvoller, bevor man in die Aufwertung der Quartiere investiert, zuerst die übrigen Verkehrsprobleme zu lösen?

Die Aufwertung der Quartiere ist Bestandteil der Verkehrsplanung und lenkt zusätzlich den Verkehr aus den Quartieren hinaus. Zudem sind es nötige Massnahmen um die Quartiere an die neue Verkehrslage anzupassen und den Bewohnern ein attraktives Umfeld zu bieten.

Enge / Brunau / Wollishofen

Der Üetlibergtunnel wird einen enormen Druck auf die Quartiere Enge/Wollishofen auslösen. Wie garantiert die Stadt, dass der Verkehr nicht in die Wohnquartiere überschwappt?

Der Üetliberg entlastet die Stadtzufahrt in der Brunau einerseits vom Durchgangsverkehr. Er wird aber auch Mehrverkehr aus dem Raum Zug/Knonaueramt auslösen. Der Verkehrszufluss in die Stadt wird jedoch bereits auf der Autobahn mittels Ampelanlagen (Sie werden voraussichtlich erst ab Mitte 2010 gebaut) gesteuert. Bei Bedarf wird der Autobahn-Standstreifen als Stauraum genutzt. Der Zufluss in die Stadt wird so bewirtschaftet, dass die Aufnahmekapazität des Stadtnetzes nicht überschritten wird.

Birmensdorferstrasse / Altstetten

Die Birmensdorferstrasse wird beruhigt. Verlagert sich der Verkehr dann nicht auf die Albisriederstrasse?

Durch die Umlenkung des Verkehrs auf die Umfahrung wird die Verkehrsmenge im ganzen Gebiet leicht abnehmen. Die zukünftige Lichtsignalanlage auf der Waldegg wird das Leistungsniveau begrenzen.

Rosengarten

Was bringt die Westumfahrung für das „Dauerproblem Rosengarten“?

Rund 80 Prozent des Verkehrs auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist innerstädtischer Verkehr. Es ist vor allem Verkehr zwischen Zürich Nord und dem Glattal sowie Zürich West/Aussersihl. Nur ein geringer Teil ist Durchgangsverkehr. Mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels reduziert sich der Verkehr auf der Rosengartenstrasse um höchstens 10 Prozent.

Alternativvorschlag: Durch den Rückbau der Westtangente und dem neuen Angebot der vollumfänglichen Umfahrungsmöglichkeit der Stadt Zürich über das Hochleistungsnetz wird eine Reduktion in der Rosengarten-/Bucheggstrasse spürbar werden. In welchem Ausmass dies statt findet, ist derzeit noch nicht klar.

Gewerbe / LKW-Verkehr

Welche Vorkehrungen und Massnahmen sind für das lokale Gewerbe während den Baumassnahmen geplant?

Im Gewerbe und bei den Handwerksbetrieben bedeutet Mobilität oftmals eine wichtige Leistungsvoraussetzung. Zufahrts- und Parkeinschränkungen, aber auch Engpässe im Verkehrsfluss lassen die Zeitkosten dieser transportabhängigen Betriebe in die Höhe schnellen. Einschränkungen während der Bauzeit sind unumgänglich, werden jedoch auf ein Minimum reduziert. Die betroffenen Betriebe werden durch uns schriftlich informiert und wir stehen für Gespräche zur Verfügung.

Wird das lokale Gewerbe durch die neue Verkehrsregelung eingeschränkt?

Ziel der neuen Verkehrsführung ist nicht die Einschränkung des innerstädtischen Verkehrs, sondern die Umlagerung des Durchgangsverkehrs. Die Erreichbarkeit der bestehenden Gewerbebetriebe bleibt jederzeit gewährleistet.