

Fluch oder Segen?

Üetliberg offen – und nun? Wird die Stadt tatsächlich entlastet oder lockt die neue Westumfahrung nur mehr Verkehr nach Zürich? Solche Fragen wurden an einer Podiumsveranstaltung des VCS eifrig diskutiert.

Nicole Soland

Rund einen Monat nach der Eröffnung der Westumfahrung sind zwar noch keine Zahlen dazu vorhanden, wie sich die neue Autobahn samt Üetlibergtunnel auf den Verkehr in der Stadt Zürich auswirkt, aber erste Einschätzungen lassen sich dennoch vornehmen. Die Sektion Zürich des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) lud am Dienstagabend ins Pfarreizentrum St. Franziskus in Wollishofen zu einem Podiumsgespräch mit dem Titel «Üetlibergtunnel: Bringt der Verkehr uns wirklich weiter?» Das Thema stiess offensichtlich auf Interesse, der Saal füllte sich rasch. Unter der Leitung von Oliver Fueter, Redaktor Regionaljournal Zürich-Schaffhausen von Radio DRS, diskutierten Stadträtin Ruth Genner (Grüne), Markus Traber, Chef Amt für Verkehr Kanton Zürich, Erwin Wieland, Vize-direktor Bundesamt für Strassen Astra, und Markus Zimmermann, Vorstandsmitglied VCS Zürich und ehemaliger SP-Gemeinderat. Zum Einstieg wollte Oliver Fueter wissen, was die seit dem 4. Mai geöffnete Umfahrung bis jetzt gebracht habe und wie es nach Meinung der Podiumsteilnehmenden weiter gehen soll. Ruth Genner redete von einem «Rieseneingriff ins Stadtzürcher Strassensystem». Die erste Bilanz sei positiv, doch es gebe noch keine Zahlen; diese werde das Monitoring-System liefern, das Stadt und Kanton gemeinsam betreiben. Markus Traber sagte, aus Sicht des Kantons seien die Erwartungen bis jetzt erfüllt. Das Gesamtsystem lasse sich jedoch erst nach der auf den 13. November angesetzten Eröffnung des letzten Teils der Umfahrung im Knonaueramt beurteilen. Von «erfüllten Erwartungen» sprach auch Erwin Wieland. Markus Zimmermann hingegen hob mit dem Satz an, er entschuldige sich dafür, «die Feierlichkeiten zu stören»: Aus Sicht der StadtbewohnerInnen sei nur die Reduktion des Verkehrs an der Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse positiv zu bewerten. Ansonsten aber handle es sich bei der Westumfahrung um eine «milliardenteure Mogelpackung». Markus Traber hielt ihm entgegen, man kön-

ne nur den Transitverkehr verlagern, und das habe man mit der Umfahrung erreicht. Der Ziel-/Quellverkehr, den die Stadt produziere, bleibe natürlich erhalten, und das sei im Sinne von Produktivität und Arbeitsplatzhalt auch richtig. Was Markus Zimmermann damit kommentierte, der Transitbegriff sei das Problem: «Warum soll die Strecke Seebach – Wollishofen Ziel-/Quellverkehr sein, aber würde man weiterfahren nach Kilchberg, dann wärs Transit?» Im «luft- und lärmhygienischen Sanierungsgebiet Stadt Zürich» sei eine solche Definition nicht zulässig. Das wiederum hörte Markus Traber offensichtlich nicht gern: «Sie sprechen eine Grundsatzdiskussion an: Wie soll die Stadt erreichbar sein, und wie können wir die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erhalten? Sollen wir den individuellen Verkehr abwürgen? Oder ihn in die Wohngebenden verlagern? Das Auto braucht es auch in Zukunft!» Der Stadtrat mache sich «keine Illusionen», stellte Ruth Genner klar: «Wir haben enorm viel Ziel-/Quellverkehr. Aber sind wir wirklich nur dank Autoverkehr konkurrenzfähig?» In Tokio beispielsweise sei man nicht aufs Auto angewiesen – und höre die Vögel zwitschern. Auch Zürich sei dank seines guten öffentlichen Verkehrs konkurrenzfähig.

Siedlungsentwicklung auch durch Bahn

Und wie wirkt sich die Umfahrung auf die Region aus? Erwin Wieland befand, nebst dem erwünschten Verlagerungseffekt sei auch festzustellen, dass ein solches Bauwerk für «Verkehr von weiter weg» attraktiv sei. Markus Traber gab ihm Recht: Die Siedlungsentwicklung im Knonaueramt habe schon lange vor der Eröffnung stark angezogen. Doch solche Entwicklungen verursachten nicht nur Autobahnen; die S5 etwa habe auf der anderen Seite des Sees einen vergleichbaren Effekt gehabt. Ruth Genner kommentierte dies mit den Worten, sie hätte im Üetlibergtunnel gern Schienen gehabt. Zu lange habe man vor allem Verkehrspolitik betrieben und die Siedlungsentwicklung und Raumpolitik vernachlässigt, und das räche sich irgendwann, fügte Markus Zimmermann an. In jedem neuen Entwicklungsgebiet in der Stadt viel mehr Arbeitsplätze als Wohnraum zu planen, führe zwangsläufig zu mehr Verkehr. Erwin Wieland erklärte, auch die Bahn sei stark ausgebaut worden, doch es gebe nun mal kein Patentrezept, um die Leute von der Strasse weg und in die Bahn

zu holen. Dem entgegnete Ruth Genner, solange der Bund das CO₂-Gesetz nicht umsetze und keine vernünftige Raumplanung schaffe, mache er es Städten wie Zürich, wo 44 Prozent der Haushalte kein Auto besitzen, nicht einfacher. Markus Zimmermann fügte an, solange es immer heisse, «wir bauen nur noch dies oder das, und dann wird abklassiert», ohne dass das dann auch geschehe – wie schon mehrfach bei der Rosengartenstrasse erlebt, die nach wie vor knapp 70 000 Fahrzeuge pro Tag zu schlucken habe – komme man nicht weiter. Die Sanierung des Schöneichtunnels hingegen habe «trotz Beschränkung des Angebots» kein Chaos ausgelöst: Das Angebot muss endlich die Nachfrage bestimmen, nicht umgekehrt! Da konnte Erwin Wieland nur schmunzeln – wenn das Publikum beispielsweise aus TCS-Mitgliedern bestünde, dann bekäme er jetzt nur eines zu hören, sagte er, nämlich «warum baut ihr nicht endlich diese Strasse, jene Brücke oder Autobahn...!» Es könne jedenfalls keine Rede davon sein, dass die Nachfrage das Angebot bestimme.

Stadttunnel später, wenn überhaupt

Dazu, wie man beim Bund die Zukunft der Nationalstrassen sehe, sagte Erwin Wieland, der Fokus liege auf der «Engpassbeseitigung», und die sei schwierig genug. Von Aarau-Ost bis Winterthur beispielsweise sei alles «Problemstufe 3», zwei bis vier Stunden stockender Verkehr beziehungsweise Stau pro Tag seien dort normal. Im Kanton Zürich hätten deshalb die Nordumfahrung und die Glattalautobahn Priorität. Der Stadttunnel komme – «wenn überhaupt» – später dran. Auch für den Regierungsrat habe der Stadttunnel nicht Priorität, sagte Markus Traber – nachdem er sich noch schnell beim Moderator erkundigt hatte, ob «die politische oder die fachliche Sicht des Kantons» gefragt sei... Markus Zimmermann blieb skeptisch: Warum wohl werde eine Autobahn bis zum Hardturm gebaut, wenn nicht, um Druck zu machen für einen Tunnel?

So ging es gut eineinhalb Stunden lang munter hin und her auf dem Podium, die VertreterInnen von Stadt und Kanton gaben acht, sich nicht allzu uneins zu sein, mal fasste der Herr vom Kanton den Schwarzen Peter, mal der Herr vom Bund, und themenmässig kam ein breites Spektrum zur Sprache.