

IV Begründung der Anträge

1. Einleitung

Die Beendigung des Provisoriums für die Bucheggstrasse bedeutet, dass die Aufgabe einer Autobahnverbindung zwischen der A1 aus dem Limmattal und von Winterthur und der A3 von Chur nicht mehr wahrgenommen werden muss. Somit hat die Bucheggstrasse nicht mehr als kreuzungsfreie Autobahn zu funktionieren, sondern es genügt, sie als leistungsfähige Quartierverbindungsstrasse auszugestalten.

2. Begründung zum Antrag 1

Vollständige Umsetzung der Abstimmungsweisung vom 8. Dezember 1968

Der Stimmbürger hat seinerzeit der Vorlage zugestimmt in der Meinung, dass dereinst nach den in der Weisung vorgegebenen Bedingungen des Zusammenschlusses der Nationalstrassen N1 und N3 das Provisorium beendet wird. Dass dieses Provisorium statt der vorgesehen 6 oder 7 Jahre, wie es in den vorgängig erwähnten Zeitungsartikeln zu lesen war, nun 40 Jahre gedauert hat, ist auch hier offensichtlich das Schicksal von Provisorien. Die Bedingungen für die Beendigung des Provisoriums sind jedoch in jedem Fall integrierter Bestandteil der Abstimmungsvorlage von 1968 und müssen, auch wenn die Abstimmung bereits rund 40 Jahre zurückliegt, noch heute beachtet werden.

Gemäss § 60 des Gesetzes über die politischen Rechte bilden die Abstimmungsvorlage mit dem beleuchtenden Bericht Grundlage für die Entscheidungsfindung des Bürgers. Der beleuchtende Bericht war kurz, sachlich und gut verständlich abgefasst, was das Strassenbauvorhaben anbelangte, und wie es in § 64 vom Gesetz über die politischen Rechte verlangt wird. Auf die grundsätzliche Aufgabe der Westtangente und ihren Charakter als Provisorium wurde bereits in der Einleitung der Weisung für den Stimmbürger hingewiesen, und es wurden die Bedingungen genannt, unter denen das Provisorium beendet wird. Der Kredit wurde also ausdrücklich für ein Provisorium gesprochen, welches nun offensichtlich im Frühjahr 2009 mit der Eröffnung des Uetlibergtunnels beendet wird. Dem ist durch die Behörden Rechnung zu tragen.

Eine Autobahn mitten durch die Wohnquartiere der Stadt Zürich zu bauen, wäre nach 1972, nach der letzten Abstimmung zur Westtangente (Hardplatz-Bullingerplatz), nicht mehr möglich gewesen. Also kann gefordert werden, dass der Zustand von 1968 wieder hergestellt wird. Dabei geht es primär um die Änderung des Charakters des Strassenzuges, welcher heute, in seiner Ausgestaltung als Autobahn, nur die Interessen des Individualverkehrs berücksichtigt.

3. Begründung zum Antrag 2

Abklassierung der Bucheggstrasse und der Rosengartenstrasse

An der letzten Sitzung der gemeinderätlichen Kommission zur Vorberatung des Ausbaus der Westtangente vom 3. September 1968 hielt Stadtrat Rudolf Welter im abschliessenden Votum vor der Schlussabstimmung fest: *„Die Westtangente muss jedoch so rasch als möglich als provisorische Verbindung der Autobahnäste dienen, wird indessen nach dem Bau der Autobahnverbindungen Teil des städtischen Hauptstrassennetzes bleiben.“* (Beilage 12)

Die Bucheggstrasse und die Rosengartenstrasse (Westtangente) sind heute kantonale kreuzungsfreie Hochleistungsstrassen der Klasse 1. Sie haben autobahn- bzw. autostrassenähnlichen Charakter. Mit einer Abklassierung in die Klasse 2 werden die Bucheggstrasse und die Rosengartenstrasse Hauptverkehrsstrassen und verbleiben somit weiterhin im städtischen Hauptstrassennetz.

Als innerstädtische Hauptstrasse und leistungsfähige Quartierverbindungsstrasse haben diese Verkehrsträger den verschiedensten Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Die einseitige, nur auf den Individualverkehr ausgerichtete Sicht, welche bei Autobahnen bzw. Autostrassen angebracht sein mag, muss hingegen bei innerstädtischen Hauptstrassen entsprechend erweitert werden. Es muss ein ausgewogener Mix der konkurrenzierenden Interessen hergestellt werden.

a) Sicht der Wirtschaft

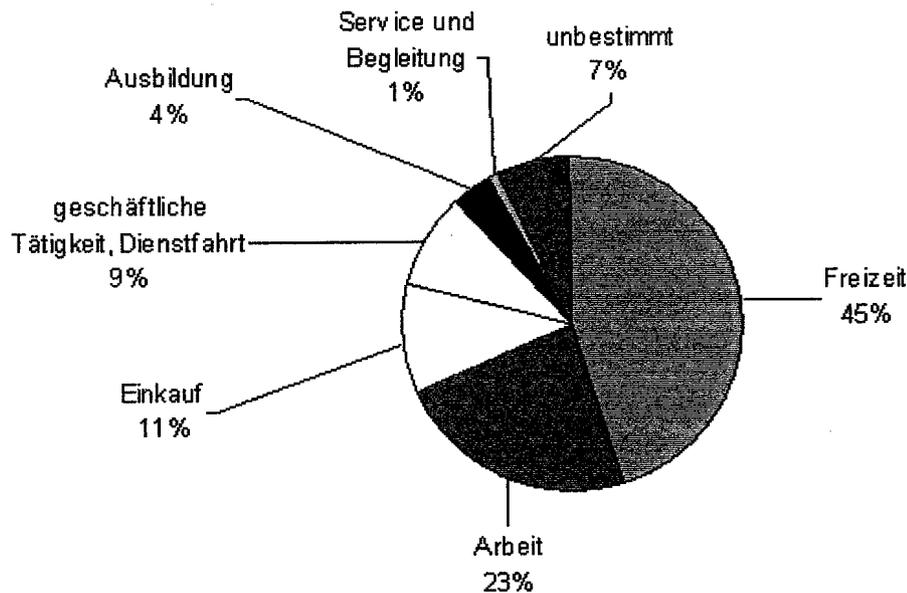
Die Strassen sollen vorwiegend dem Dienstleistungsgewerbe der verschiedenen Branchen und dem Zubringerverkehr für Güter des täglichen Bedarfs zur Verfügung stehen. Dagegen sind die heute umfangreichen internationalen Transporte durch die Westtangente, welche aufgrund der GPS-Navigation und zwecks Verminderung der LSVA sehr zahlreich sind, zu unterbinden. Der internationale Durchgangsverkehr darf nicht mehr über die innerstädtischen Hauptstrasse sollen. Mehr unter dem Zusatzantrag 4a.

b) Sicht des Verkehrs

Der Durchgangsverkehr, welcher etwa 15% des Verkehrsvolumens ausmacht, soll künftig die Nord- und Westumfahrung benützen. Damit dies auch tatsächlich geschieht, muss die Westtangente mit einem Lastwagenfahrverbot versehen werden (Zusatzantrag 4a).

Es verbleibt noch ein ausgedehnter Quell-Ziel-Verkehr innerhalb der Stadt, mit dem nicht zuletzt die wachsenden Quartiere in Zürich Nord mit den Quartieren in Zürich West verbunden werden. Zudem existiert neben dem Berufsverkehr für Handwerker und andere Gewerbetreibende auch ein zunehmender Freizeit- und Seniorenverkehr, *„welcher immer bedeutender wird. (...) Die meisten Kilometer werden nicht auf dem Weg zur Arbeit, sondern wegen Freizeitaktivitäten zurückgelegt“* [NZZ, 16.05.2007, Seite 13]. Es darf nicht sein, dass unsere miserablen Wohnverhältnisse länger toleriert werden, nur damit Tausende von Autofahrern rasch und bequem ihren Freizeitvergnügen nachgehen bzw. nachfahren können. Diese Immissionsverursacher müssen vermehrt auf öffentliche Verkehrsträger verwiesen werden. Eine entsprechende Verlagerung erfolgt automatisch, wenn die Strassenkapazität vermindert bzw. die Attraktivität eines Strassenzuges reduziert und die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht wird (Antrag 3b).

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz im Jahr 2005



Quelle: BFS/Are

c) Sicht der Anwohner

Mit der kreuzungsfreien, autobahnähnlichen Ausgestaltung der Bucheggstrasse wird die Bewegungsfreiheit der Anwohner im Quartier stark eingeschränkt. Die Menschen müssen grössere Umwege in Kauf nehmen und die unsicheren, unwirtschaftlichen, verschmutzten, schlecht unterhaltenen und schlecht beleuchteten Fussgängerunterführungen benutzen. Diese Unterführungen sind zu institutionalisierten Hinterhalten geworden, welche Schlägereien, Überfälle oder Entreisssdiebstähle ermöglichen. Unterführungen werden darum während der Dämmerung und des Nachts von den Anwohnern gemieden. Die subjektive Unsicherheit im Quartier hat in den letzten Jahren zugenommen. Von einer angenehmen Wohnlichkeit entlang der Bucheggstrasse kann schon lange nicht mehr gesprochen werden, obwohl die Anwohner ein Recht darauf haben. Der Langsamverkehr von Fussgängern und Velofahrern wird seit Jahren in unzumutbarer Weise diskriminiert. Mehr unter Hauptantrag 3a.

d) Sicht der Umwelt

Bei einem Verkehrsvolumen von weit über 50'000 Fahrzeugdurchfahrten pro Tag entstehen unzulässige Belastungen durch Abgase, Feinstaub und Lärm. Die in der Umweltschutzgesetzgebung seit mehr als 20 Jahren festgelegten Grenzwerte werden dauernd überschritten. Von den zuständigen städtischen und kantonalen Behörden wurde gegen diesen gesundheitsschädigenden und gesetzeswidrigen Zustand in verantwortungsloser Art und Weise bis jetzt nichts unternommen, obwohl das Umweltamt der Stadt Zürich seit längerem über umfangreiche Messwerte verfügt. Mehr unter dem Antrag 5.

e) Sicht des öffentlichen Verkehrs

Schon heute führen zwei Buslinien, die Linie 69 von der ETH-Hönggerberg zum Milchbuck und die Linie 72 vom Triemli zum Milchbuck, durch die Bucheggstrasse. Schon früh am Nachmittag müssen sich diese Linien vom Bucheggplatz her kommend in Richtung Wehntalerstrasse mühsam den Weg bahnen. Die Langfristplanung sieht vor, dass die wachsenden Stadtteile Zürich-Nord und Zürich-West mit mehreren Tramlinien (Linien 10, 16 und 17) verbunden werden sollen. Die Linienführungen sind auf der Bucheggstrasse (Linien 10 und 16) und auf der Rosengartenstrasse (Linien 16 und 17) geplant (Beilage 13). Dies macht aber nur Sinn, wenn der Individualverkehr separiert wird. Dafür ist der Waidhaldetunnel vorgesehen, welcher logischerweise dann direkt mit dem heutigen Hirschwiesentunnel verbunden sein muss. Mehr unter dem Hauptantrag 3c.

f) Sicht der Behörden

Als „Notlösung“ [in: NZZ, Sonntag, 26.01.1968, Nr. 59, Fernausgabe, S. 18] wurde der Ausbau der Bucheggstrasse und eines Teilstücks der Rosengartenstrasse zur Westtangente eilig vorangetrieben, ohne dass auf die bereits 1968 vorgetragenen legitimen Bedenken des Gesundheitsinspektors der Stadt Zürich eingegangen worden wäre. Das erste Teilstück vom Tierspital bis zur Nordstrasse (Rosengartenbrücke) wurde mit dem Anstrich eines Provisoriums versehen und so dem Volk schmackhaft gemacht.

Das zweite Teilstück von der Nordstrasse bis zur Pflingstweidstrasse, also die Doppelbrücke über die Limmat und die Hardbrücke vom Escherwysplatz bis zur Pflingstweidstrasse, wurde zerstückelt und mit verschiedenen Gemeinderatsbeschlüssen am Volk „vorbeigemogelt“. Dies geschah offensichtlich unter dem Eindruck einer am 4. Juni 1969 mit 5010 Unterschriften eingereichten Motion des Aktionskomitees für vernünftige Strassenplanung, mit welcher bereits damals die Gesamtuntertunnelung der Westtangente zwischen Hirschwiesen und Bucheggplatz verlangt worden war. Die Verwaltung beschleunigte darauf den Bau der Westtangente in diesem Abschnitt und schaffte fertige Tatsachen, so dass keine Projektanpassungen mehr vorgenommen werden konnten. Erkennbar war hingegen eine zunehmende Opposition gegen diesen rücksichtslosen Strassenbau mitten durch dicht bewohnte Quartiere der Stadt.

Das Teilstück von der Pflingstweidstrasse bis zum Hardplatz über die SBB-Gleise tangierte keine Wohngegend und wurde vom Volk trotz grossen Bedenken angenommen, weil es auch eine bestehende Brücke ersetzte, welche ohnehin hätte erweitert werden müssen.

Das weitere Teilstück der Westtangente, vom Hardplatz bis zum Bullingerplatz, wurde dann vom Volk deutlich abgelehnt. Weitere Teile der Westtangente wurden von den Behörden dem Volk erst gar nicht mehr vorgelegt.

Die Interessen der Behörden im Allgemeinen und der Stadtplaner im Speziellen liegen in einer ungehinderten Planung und Realisierung von Strassen, ohne dass dabei die Bevölkerung im Allgemeinen und die Anwohner im Speziellen begrüsst werden sollen. Volksabstimmungen zu Strassenbauvorhaben sind bei der Verwaltung sehr unbeliebt. Das zeigt sich offensichtlich wieder in diesen Tagen bei der Hardbrücke, deren Sanierung für 95 Mio. Franken unter Verletzung der demokratischen Regeln dem Volk als Souverän nicht vorgelegt werden soll, obwohl es sich in wesentlichen Teilen um ein Erweiterungsprojekt und damit um eine nicht gebundene Ausgabe handelt. Im Gegensatz zur unverfänglichen Sanierung der Quaibrücke vom 26. September 1982, für welche eine Sanierungsvorlage und eine separate Vorlage für die Erweiterung dem Volk vorgelegt worden sind, versuchen die Behörden und eine grosse Zahl unserer Parlamentarier, das hochsensible Hard-

brücken-, „Sanierungs“-Projekt, welches Teil der Westtangente ist, eine Volksabstimmung in undemokratischer Art und Weise zu umgehen.

Zusammenfassung

Mit dem Zusammenschluss der Autobahnen A1 von Winterthur, der A1 vom Limmattal und der A3 von Chur ist die Bedingung für eine Aufhebung des Provisoriums der Westtangente erfüllt. Eine Aufhebung des Provisoriums bedeutet, dass dieser Strassenzug nicht mehr als Autobahn bzw. Autostrasse ausgestaltet werden muss. Daraus ergibt sich als konkrete Sofortmassnahme zwingend eine Abklassierung der Bucheggstrasse und der Rosengartenstrasse.

4. Hauptanträge 3a bisd 3c

Einleitung

Die Bucheggstrasse und die Rosengartenstrasse sind de facto Autobahnen bzw. Autostrassen mit provisorischem Charakter. Eine Aufhebung des Provisoriums beinhaltet neben einer rein formellen Änderung der Klassierung auch ein materieller Rückbau auf das Niveau einer leistungsfähigen Quartierverbindungsstrasse.

Entscheidendes Kriterium ist dabei der gesetzeskonforme Betrieb dieser Strassen, was bedeutet, dass die von der Umweltschutzgesetzgebung festgelegten Maximalwerte für die Immissionsbelastungen nicht mehr überschritten werden, bzw. ein Überschreiten sich in Umfang und Zeitdauer im Rahmen einer durchschnittlichen leistungsfähigen Quartierverbindungsstrasse, wie zum Beispiel einer Winterthurerstrasse, einer Stampfenbachstrasse oder einer Badenerstrasse, bewegt.

Dabei ist eine gewisse Reduktion der Kapazitäten dieses Strassenzuges nicht zu vermeiden, was sich aber lediglich in den Stosszeiten mit leicht erhöhten Fahrzeiten auswirken wird.

Die langjährige Erfahrung zeigt, dass eine grössere Strassenkapazität auch mehr Verkehr anzieht. Die Attraktivität der Stadt Zürich als Wohn-, Lebens- und Arbeitsraum ergibt sich nicht durch die Anzahl der innerstädtischen Autobahnkilometer, sondern durch die Blauen Zonen, durch den öffentlichen Verkehr von S-Bahn und VBZ, durch ein attraktives Velonetz, durch die konsequente Abschottung der Quartiere von ortsfremdem Verkehr und durch die umfassenden 30kmh-Zonen. Dies soll auch für das Milchbuckquartier und seine Bucheggstrasse gelten.

Zu diesem Zweck ist die Verwaltung zu verpflichten, verschiedene Projekte auszuarbeiten und/oder zu realisieren.

5. Begründung zum Hauptantrag 3a **Ebenerdige Fussgängerübergänge**

Einrichten von oberirdischen lichtsignalgesteuerten Fussgängerübergängen im Bereich der Langackerstrasse, der Wibichstrasse, der Lehenstrasse und des Wipkingerweges bis zum Frühjahr 2009.

a) Einleitung

Am 1. November 2005 orientierte der Vorsteher des Tiefbauamtes der Stadt Zürich, Herr Stadtrat Waser, im Rahmen einer Veranstaltung, zu der zahlreiche interessierte Kreise eingeladen worden waren, über ein Projekt, welches oberirdische Fussgängerübergänge vorsieht. Dabei wurde mit dem Computer der Fluss des Individualverkehrs simuliert und festgestellt, dass praktisch keine Beeinträchtigung entstehen würde. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Durchgangsverkehr und somit das Verkehrsvolumen mit der Eröffnung der vollständigen Nord- und Westumfahrung um ca. 10 bis 15% abnehmen soll. Nicht enthalten in diesem Projekt vom 1. November 2005 war der dringend notwendige Fussgängerübergang bei der Langackerstrasse.

Später äusserte sich der Vorsteher des Tiefbauamtes dahingehend, dass die geplanten Fussgängerübergänge zeitlich mit der Sanierung der Hardbrücke verbunden werden.

Gegen die Hardbrückensanierung läuft eine Stimmrechtsbeschwerde. Dies führt bei diesem Vorhaben zu einer Verzögerung u. U. um Jahre. Eine sachliche Begründung für die zeitliche Verknüpfung der Fussgängerübergänge mit der Hardbrückensanierung gibt es nicht bzw. wenn es eine geben sollte, ist sie nicht zwingend. Mit dieser zeitlichen Verknüpfung wird dargelegt, dass für die Bucheggstrasse und die Rosengartenstrasse bis zur Eröffnung der vollständigen Westumfahrung keine oberirdischen Fussgängerübergänge erstellt werden.

Mit diesem Antrag wird nun verlangt, dass die vom Tiefbauamt der Stadt Zürich ohnehin geplanten lichtsignalgesteuerten Fussgängerübergänge im Rahmen der Aufhebung des Provisoriums Westtangente bis zum Frühjahr 2009 realisiert werden. Neben den von der Stadt ohnehin vorgesehenen Übergängen auf der Höhe der Wibichstrasse, der Lehenstrasse und des Wipkingerweges, soll auch ein oberirdischer, lichtsignalgesteuerter Fussgängerübergang auf der Höhe der Langackerstrasse erstellt werden.

b) Begründung speziell für den Übergang Langackerstrasse

Auf der Bucheggstrasse zwischen dem Hirschwiesentunnel Westseite und der Bucheggplatzunterführung Ostseite gibt es während vielen Stunden am Tag Kolonnenverkehr. Vor allem stadtauswärts sind zahlreiche Fahrzeuglenker darauf konzentriert, auf die linke Spur zu wechseln, welche als einzige durch den Hirschwiesentunnel führt. Sie nehmen einen wartenden Fussgänger, welcher auf der Höhe der Langackerstrasse die Bucheggstrasse überqueren möchte, kaum wahr, so dass dieser sehr lange warten muss, bis endlich ein Fahrzeuglenker anhält und ihn durchlässt. Alsdann kann der Fussgänger die ersten beiden Spuren überqueren und bis in die Mitte der Fahrbahn gelangen (Beilage 14), wo er weiter warten muss, bis ein Fahrzeuglenker ihn hier auf der Gegenfahrbahn wahrnimmt und anhält, damit der Fussgänger auch diese beiden Spuren überqueren kann. Ohne Fussgängerstreifen muss gewartet werden, bis ein Autofahrer anhält und den Wartenden passieren lässt.

Die Verkehrsregelverordnung verlangt in Art. 47, Abs. 1, u. a. dass „... *die Fussgänger Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen müssen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind.*“ Zwischen dem Fussgängerstreifen bei der Wehntalerstrasse und der Fussgängerunterführung bei der Freizeitanlage Buchegg liegen 300 Meter. So haben die Bewohner der Langackerstrasse Nordseite und der Grebelackerstrasse Nordseite den

langen Fussmarsch und den Umweg zur Wehntalerstrasse oder zur Fussgängerunterführung beim Bucheggplatz zu nehmen, um ihre täglichen Einkäufe zu tätigen. Der direkte Weg führt sie dabei über die Langackerstrasse zum Milchbuck, weil der einzige Quartierladen der Migros an der Bucheggstrasse 130 im Januar 2007 geschlossen wurde. Für zahlreiche ältere Menschen, die teilweise am Stock gehen (Beilage 15), ist dies unzumutbar.

1. Die heute vorhandenen Fussgängerübergänge befinden sich 150 m (Fussgängerstreifen mit Verkehrsregelungsanlage bei der Wehntalerstrasse) und 150 m (Fussgängerunterführung bei der Freizeitanlage Buchegg) vom verlangten neuen Fussgängerstreifen entfernt.
2. Eine gefahrlose Überquerung der Bucheggstrasse ohne Fussgängerstreifen an der vorgesehenen Stelle ist auch nach der Einführung einer einheitlichen „generell 50“ Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Spuren nur schwer möglich. Vor allem ältere Menschen, welche an der Grebelackerstrasse Nordseite oder an der Langackerstrasse Nordseite wohnen, getrauen sich verständlicherweise nicht, ohne Fussgängerstreifen die Bucheggstrasse zu überqueren. Sie müssen darum jeden Tag einen grossen Umweg in Kauf nehmen, um ihre Einkäufe im COOP auf dem Milchbuck tätigen zu können.
3. Während den verkehrintensiven Zeiten am Morgen und am Abend stört es den Verkehrsfluss in keiner Weise, wenn die Fahrzeugkolonne anhalten muss, um einem Fussgänger das Traversieren der Bucheggstrasse zu ermöglichen. Infolge der zahlreichen Ein- und Ausmündungen im Berg- und Talbahnbereich zwischen den beiden Tunnels (Hirschwiesentunnel und Bucheggplatzunterführung) fahren die Fahrzeuge oft sehr langsam oder stehen still. Zu weniger verkehrintensiven Zeiten ist ein Fussgängerstreifen um so wichtiger: Nur dank einem gelben Zebrastreifen kann der Fussgänger sicher und einigermaßen gefahrlos diese Strasse überqueren.
4. Der Fussgängerstreifen ermöglicht vor allem auch älteren Menschen, Behinderten und Kindern, die Strasse zu überqueren. Bei der heutigen Situation werden alle, die nicht sehr flink und sehr rasch agieren und reagieren können, an unserer Bucheggstrasse diskriminiert, und es wird von ihnen selbstverständlich erwartet, dass

sie Umwege auf sich nehmen, um nicht beim Überqueren der Strasse überfahren zu werden.

5. Der Übergang kann ohne Probleme mit einer Verkehrsinsel in zwei Teile gegliedert werden, weil der dafür notwendige Raum bereits vorhanden ist. Dies erhöht die Sicherheit für den Fussgänger und behindert den Verkehrsstrom weniger, weil mit Art. 47, Abs. 3, festgelegt wurde, dass *„bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine Verkehrsinsel unterteilt sind, jeder Teil des Übergangs als selbständiger Streifen gilt.“*
6. Der Fussgängerstreifen ist eine konkrete Massnahme, mit welcher den motorisierten Verkehrsteilnehmern dokumentiert wird, dass sie sich an der Bucheggstrasse nicht auf einer Autobahn oder einer Schnellstrasse befinden, sondern auf einer innerstädtischen Strasse, welche durch ein dichtbewohntes Quartier führt.
7. Der Fussgängerstreifen ist ein probates Mittel zur sukzessiven Rückstufung der Bedeutung der Westtangente. Im Hinblick auf die Eröffnung der vollständigen Nord- und Westumfahrung im Frühjahr 2009 muss die Attraktivität dieser innerstädtischen Strassenverbindung unbedingt reduziert werden.
8. Die Verlangsamung des Verkehrsflusses, wie auch die Reduktion der Durchsatzrate der Motorfahrzeuge hat zur Folge, dass tendenziell auch die Umweltbelastungen durch Stickoxyd, Feinstaub und Lärm abgebaut werden können. Jede Massnahme ist zu ergreifen, welche diese gesundheitsschädigenden Belastungen durch den Verkehr zu reduzieren vermag.
9. Das Einrichten dieses Fussgängerstreifens hat einen maximalen Kosten-Nutzen-Effekt. Mit wenig Aufwand können die verschiedenen oben erwähnten Ziele erreicht werden.

Allfällige Bedenken, an der vorgesehenen Stelle einen Fussgängerübergang zu errichten, können vollständig zerstreut werden. Die Rahmenbedingungen für einen sicheren Übergang für Fussgänger im Bereich der Langackerstrasse können sehr wohl erfüllt werden, und zwar nicht nur nach den anlagetechnischen und den verkehrstechnischen Vorgaben des Bundesamts für Unfallverhütung, sondern auch nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.

1. Die heute vorhandenen beiden Übergänge bei der Wehntalerstrasse und auf der Höhe der Guggachstrasse liegen mehr als 300 Meter auseinander. Speziell die Fussgängerunterführung bei der Guggachstrasse wird als sehr problematisch erachtet. Wie bei zahlreichen anderen Unterführungen fühlen sich auch hier die Anwohner verunsichert, wenn sie abends und nachts auf dem Nachhauseweg die Unterführung benützen müssen. Also verzichten sie lieber auf diese Passage und nehmen Umwege in Kauf.
2. Im Übrigen kann der verlangte Fussgängerübergang bei der Langackerstrasse in Koordination mit dem geplanten oberirdischen Fussgängerübergang beim Bucheggplatz vor dem Gemeinschaftszentrum Buchegg gesehen werden. Es betrifft dies das Projekt 3126 der Stadt Zürich, Plan vom 30.10.2006 (Beilage 16). Damit kann die problematische Fussgänger- und Velounterführung, welche, was ihren Standort betrifft, für die Fussgängerflüsse sowieso nicht optimal positioniert ist, aufgehoben werden.

Bei stark befahrenen verkehrorientierten Strassen, welche leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen, ist in besiedelten Gebieten, wie in unserem Michbuckquartier, einer gemischten Nutzung Rechnung zu tragen. Dabei muss auf die geänderten Bedingungen Rücksicht genommen werden, welche sich seit der Eröffnung der Westtangente in den 70er-Jahren ergeben haben. So gelten heute für den Verkehr reduzierte Anforderungen,

- a) weil die Hochleistungsstrasse mit ihrem heute stark zugenommenen Verkehrsaufkommen durch ein dichtbesiedeltes Quartier führt,
- b) weil für den Durchgangsverkehr, im Speziellen den Schwerverkehr nach Bern, Basel, Luzern und Chur und Teile des Quell-Ziel-Verkehrs eine Alternativroute über die Nord- und Westumfahrung zur Verfügung stehen wird,
- c) weil die Immissionswerte beim Feinstaub PO_{10} und PO_2 bei den Stickoxyden und beim Lärm die Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung um mehr als 50% übersteigen,
- d) weil die Attraktivität der Westtangente in diesem Bereich zu Gunsten der Gesundheit der Anwohner reduziert werden muss.

Zudem ist unbedingt den Bedürfnissen der Fussgänger und der Velofahrer in dieser Gegend vermehrt Rechnung zu tragen. Für diese Verkehrsteilnehmer sind die Rahmenbedingungen sukzessive komplizierter und tückischer geworden,

- a) weil ihre Einkaufsmöglichkeiten im Laufe der letzten 40 Jahre abgenommen haben. So ist der Quartierladen des Konsumvereins Zürich, welcher früher im Gebäude an der Bucheggstrasse 121 war, geschlossen worden. Der Laden der Migros, welcher schräg vis-à-vis an der Bucheggstrasse 125 vorhanden war, wurde im Januar 2007 ebenfalls aufgehoben.
 - b) weil sich die Sicherheitslage bei und in der Fussgängerunterführung Guggachstrasse seit der Inbetriebnahme der Westtangende für Kinder, ältere Menschen und Frauen verschlechtert hat,
 - c) weil die früher vorhandenen, einfachen und direkten Fussgängerverbindungen vom Milchbuck (Tramhaltestelle Guggachstrasse, Linien 7 und 14) zu den Wohnungen nördlich der Bucheggstrasse, Grebelacker- und Langackerstrasse zerstört wurden und damit die Bewegungsfreiheit im Quartier eingeschränkt wurde.
3. Beide Übergänge, sowohl derjenige an der Wehntalerstrasse, als auch die Unterführung auf der Höhe der Guggachstrasse, führen zu weiten Umwegen für diejenigen Menschen, welche an der Grebelackerstrasse Nordseite, an der Langackerstrasse Nordseite und an der Bucheggstrasse zwischen Hirschwiesentunnel und Bucheggplatzunterführung Nordseite wohnen. Es handelt sich dabei vorwiegend um ältere und behinderte Anwohner und um Kinder und Jugendliche, welche darauf angewiesen sind, täglich lokal einkaufen zu können, weil sie nicht die Möglichkeit haben, mit dem Auto in ein Einkaufszentrum zu fahren. Schwer beladen und ein Einkaufswägelchen hinter sich her ziehend, schleppen sie sich der abgasverseuchten Bucheggstrasse entlang, weil sie den Umweg über die heute verfügbaren Übergänge in Kauf nehmen müssen. Diese Zustände sind erniedrigend, diskriminierend und menschenverachtend. Mit dem geplanten Übergang bei der Langackerstrasse wollen wir etwas Lebensqualität zurückgewinnen und eine direkte Verbindung über die Langackerstrasse zum Milchbuck herstellen.
4. Zudem gehört die Langackerstrasse zum Fussweg- und Velonetz, mit dem eine direkte Verbindung zwischen dem Radiostudio, der Gemeinschaftsanlage Buch-

egg zum Milchbuck (Tramhaltestelle Guggachstrasse) und weiter über die Scheuchzerstrasse zur City ermöglicht wird, welche durch verkehrsberuhigte und damit schadstoffarme Wohnzonen führt. Ein sicherer Übergang an dieser Stelle hilft also auch den Velofahrern. Dasselbe gilt für Schüler, welche das nahegelegene Milchbuckschulhaus frequentieren und die heute auf ihrem Schulweg notgedrungen entlang der stark belasteten Westtangente gehen müssen.

5. Es ist offensichtlich, dass der von uns gewünschte Fussgängerübergang nur mit einer Lichtsignalanlage realisiert werden kann. Also muss das Projekt für diesen Fussgängerübergang eine solche Anlage vorsehen. Dabei genügt es, wenn Fussgänger, welche die Strasse überqueren wollen, eine Grünphase für sich durch Drücken eines Knopfes auslösen können.

Über die Zahl der Fussgänger und die unterschiedlichen Fussgängerfrequenzen im Tagesablauf können nur Vermutungen angestellt werden, da es diesen Übergang ja noch nicht gibt. Es ist anzunehmen, dass die Quartierbewohner den neuen Fussgängerstreifen benutzen werden,

- a) wenn sie mit dem Tram Nr. 7 oder 14 bis Guggachstrasse fahren,
- b) wenn sie mit dem Velo auf dem Veloweg zum Beispiel durch die verkehrsberuhigte Scheuchzerstrasse von der City nach Hause fahren wollen,
- c) wenn sie das nahegelegene Milchbuckschulhaus frequentieren,
- d) wenn sie ganz allgemein als Fussgänger und als Velofahrer die immissionsbelastete Westtangente wie auch die stark befahrene Bucheggstrasse und Wehntalerstrasse meiden und sich durch die verkehrsberuhigten Quartierstrassen bewegen wollen.

Es lässt sich schwer voraussagen, ob eine Spitze von 50 Fussgängern pro Stunde als Maximum im Tageslauf erreicht wird. Sicher ist aber, dass der künftige Übergang während den drei bis fünf meistbefahrenen Stunden des Tages insgesamt von mehr als 100 Fussgängern benützt werden wird.

Über die Fahrzeugfrequenzen auf diesem Strassenabschnitt existiert Datenmaterial zur Genüge; mehr als 1000 Fahrzeuge pro Stunde während mehrerer Stunden am Tag können damit nachgewiesen werden. Somit ist ein Fussgängerstreifen mit

einer Lichtsignalanlage nicht nur gewünscht, sondern von der Vereinigung Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute sogar gefordert.

6. Es ist Aufgabe der Verkehrsfachleute, für den geforderten Fussgängerübergang den optimalen Standort festzulegen, damit die verlangten 55 Meter Sichtdistanz als Minimum eingehalten werden können.
7. Im Übrigen lassen sich durch einfache bauliche Massnahmen die Sichtverhältnisse verbessern, wenn der Metallhag durch eine Glasscheibe ersetzt wird. Da der Fussgängerübergang mit einer Lichtsignalanlage realisiert wird, stehen die Fahrzeuge still, wenn die Fussgänger die Strasse überqueren. So kann sich der Autoverkehr auf diesen Vorgang konzentrieren und sich – sofern vorgesehen – in aller Ruhe auf den anschliessenden Spurwechsel vorbereiten, für den es immer noch ausreichend Platz haben wird.
8. Es muss auch alles daran gesetzt werden, die Anzahl der Fahrzeuge klein zu halten, die einen Spurwechsel vornehmen wollen. Da bietet sich die Möglichkeit an, den gesamten Verkehr, der aus Affoltern über die Wehntalerstrasse stadteinwärts unterwegs ist und Bern, Basel, Luzern oder Chur als Ziel hat, nicht bis zur Kreuzung mit der Bucheggstrasse zu führen, sondern über die Hofwiesenstrasse direkt über den Bucheggplatz in die Westtangente einfahren zu lassen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum dieser Verkehr – und darunter sind zahlreiche Lastwagen – sich zwischen Hirschwiesentunnel Westseite und Bucheggplatzunterführung Ostseite in die Westtangente hineinzwängen muss, wenn andererseits im Kreislauf beim Bucheggplatz eine eigene Spur und bei der Einfahrt in die Westtangente stadteinwärts westlich des Bucheggplatzes ebenfalls eine eigene Spur für diese Einfahrt zur Verfügung stehen. Hier muss die Signalisation vor der Kreuzung Wehntalerstrasse/Hofwiesenstrasse in Richtung Süden (Beilage 17) entsprechend angepasst werden. Das pauschale Signal zur Autobahneinfahrt für die linke Spur muss differenziert die Richtung nach Winterthur anzeigen. Für die rechte Spur ist die Signalisation zur Autobahn nach Bern, Basel, Chur und Luzern richtig (Beilage 18).
9. Die wechselnden Lichtverhältnisse sind sicher nicht zu unterschätzen. Das gilt aber generell für sehr viele Stellen im Strassenverkehr und nicht nur für Tunnelausfahrten. Die Lenker haben sich entsprechend zu verhalten. Auch hier bietet die

Lichtsignalanlage Gewähr, dass die Verkehrsteilnehmenden nicht gefährdet werden. In unserer Situation ist vor allem zu empfehlen, dass der künftige Fussgängerübergang mit einer speziellen Beleuchtung sehr hell sichtbar gemacht wird.

10. Im Übrigen ist ein Fussgängerübergang auch bei der heutigen Typisierung der Bucheggstrasse bereits möglich, wenn die Mittelinsel überfahrbar gestaltet wird.

Die Vorsteherin des Polizeidepartements, Frau Stadträtin Ester Maurer, bestätigt in ihrem Schreiben vom 2. Februar 2007, dass *„ein solcher Übergang [zwischen Hirschwiesentunnel und Bucheggplatz] zwar geometrisch machbar wäre, dass er sich aber nachteilig auf die geplanten Spurzuteilungsmassnahmen und damit auf die Verkehrssicherheit auswirken würde“*. Es ist nicht nachzuvollziehen, was mit den *„geplanten Spurzuteilungsmassnahmen“* konkret gemeint ist. Die Verwaltung der Stadt Zürich will sich nicht weiter für die Interessen der Anwohner einsetzen und weigert sich mit faden-scheinigen nicht nachvollziehbaren allgemeinen Gründen, die unerträgliche Lage der Bewohner an der Westtangente zu verbessern. Die effektiven Gründe für diese Haltung werden spätestens dann klar, wenn auf die ablehnende Haltung des Kantons, welcher die Oberhoheit über die Westtangente besitzt, zu den Fussgängerübergängen zwischen Bucheggplatz und Rosengartenbrücke hingewiesen wird (Beilage 19).

c) Flankierende Massnahmen zum Fussgängerübergang Langackerstrasse

Mit der Umsetzung verschiedener Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie sie im Zusatzantrag 4b vorgeschlagen werden, wird der Verkehrsfluss beruhigt und die Unsicherheiten beim Automobilisten bei einem Spurwechsels auf der kurzen Fahrstrecke zwischen Bucheggplatz und Einfahrt Hirschwiesentunnel stadtauswärt werden eliminiert. Damit wird auch das erwähnte Problem der *„Spurzuteilungsmassnahmen“* wesentlich entschärft.

Die Gefährlichkeit eines Fussgängerübergangs kann zudem reduziert werden, wenn die Mittellinie durchgezogen, das Tempo auf höchstens 50 kmh beschränkt und eine Mittelinsel gebaut wird. Ein sicherer Übergang ist in jedem Fall gegeben, wenn er mit einer Lichtsignalanlage gesteuert wird, weil dann der Individualverkehr angehalten wird und sich die Automobilisten entsprechend orientieren können.

d) Die Bedeutung von Fussgängerstreifen

Fussgängerstreifen haben erwiesenermassen einen hohen Stellenwert im Alltag von Kindern, älteren Menschen und behinderten Personen. Dies gilt vor allem für Fussgängerübergänge in dichtbesiedelten Wohnquartieren, wie dem Milchbuckquartier mit seinen Kindergärten, Schulhäusern und Freizeitanlagen unmittelbar neben der Westtangente. Die Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt und die Koordinationsstelle Netzwerk Kind und Verkehr, in der sich 17 grosse Organisationen zusammengeschlossen haben, hält fest [TA, 14.04.2007, Seite 19], *„dass es wissenschaftlich gesichert ist, dass Kinder, die Haus und Wohnung nicht selbständig verlassen können, um im Freien zu spielen, bereits im Alter von fünf Jahren in ihrer motorischen wie sozialen Entwicklung sowie in ihrer Selbständigkeit deutliche Defizite aufweisen. Der Strassenverkehr ist die wichtigste Ursache dieser katastrophalen Entwicklung. Die Aufhebung bzw. das gänzliche Fehlen von Fussgängerstreifen ist, neben dem allgemein gesteigerten Verkehrsaufkommen und den fehlenden Spielmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld, jene Massnahme, die der gesunden Entwicklung der Kinder und ihrem Weg in die Selbständigkeit am stärksten entgegensteht.“*

e) Zusammenfassung

Das Problem einer Realisierung von Fussgängerübergängen über die Westtangente liegt hier offensichtlich nicht primär bei der Verwaltung der Stadt Zürich, sondern bei einer einseitigen, menschenverachtenden, gesetzwidrigen und nur auf den Individualverkehr ausgerichteten Politik der kantonalen Verwaltung. Mit diesem Rekurs soll die Verwaltung verpflichtet werden, mit den konkreten Massnahmen von Fussgängerübergängen die Aufhebung des Provisoriums der Westtangente bis zum Frühjahr 2009 umzusetzen.

6. Begründung zum Hauptantrag 3b
Fahrspuren reduzieren bzw. Busspuren einrichten

Es soll bis zum Frühjahr 2009 die Anzahl der Fahrspuren auf der Bucheggstrasse für den Individualverkehr auf eine Spur in jeder Fahrtrichtung reduziert und die verbleibende Spur für den Busbetrieb reserviert werden.

a) Einleitung

Das Einrichten der Bucheggstrasse als leistungsfähige Quartierverbindungsstrasse und damit das Aufheben des Provisoriums der Westtangente in diesem Teil beinhaltet ein Abbau des Verkehrsvolumens um mindestens 10 bis 15%. Dies entspricht dem Durchgangsverkehr, der ab Frühjahr 2009 von der Nord- bzw. Westumfahrung übernommen werden soll.

Am 1. November 2005 orientierte der Vorsteher des Tiefbauamts der Stadt Zürich, Herr Stadtrat Waser, über ein Projekt, welches zwischen 21.00 Uhr und 06.00 Uhr eine lichtsignalgesteuerte Spurreduktion auf der Bucheggstrasse stadtauswärts vorsieht. Auf unseren Wunsch hin wird von der Projektgruppe geprüft, ob diese Spurreduktion bis zum Hirschwiesentunnel durchgezogen werden kann. Dieses Projekt kann mit den Massnahmen, welche im Zusatzantrag 4 b verlangt werden, kombiniert werden.

Mit Schreiben vom 24. Januar 2007 STE/RAO (Beilage 20) teilte der Vorsteher des Tiefbaudepartement mit, dass eine temporäre Spurreduktion zwischen 2100 Uhr und 0600 Uhr stadtauswärts für innerstädtische Verhältnisse nicht geeignet sei. Das kantonale Tiefbauamt, welches die Projekte der Stadt Zürich beurteilt, lehnt die zeitlich limitierte Spurreduktion ab. Somit entspricht es der Aufhebung des Provisoriums der Westtangente sicher am besten, wenn für ein klares Verkehrsregime auf Dauer je eine Spur für den öffentlichen Verkehr reserviert wird.

b) Positive Erfahrungen mit einer Spurreduktion an der Westtangente

Die Kantonsräte Ueli Keller, Zürich, und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 8. April 2002 eine Interpellation eingereicht, mit welcher sie verschiedene Abklärungen im Bereich der Verkehrsimmissionen im Umfeld der Westtangente vom Regierungsrat ver-

langten (Beilage 21). An seiner Sitzung vom 29. Mai 2002 hält der Regierungsrat u. a. die Erfahrungen mit einer Spurreduktion anlässlich der Sanierung des Schöneichtunnels fest: *Die «virtuelle» Busspur für die Trolleybuslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse [sowie der Bucheggstrasse] war eine Notlösung während der Sanierung des Schöneichtunnels. Die jeweils rechte Fahrspur konnte lediglich von Trolleybussen durchgehend befahren werden. Den übrigen Fahrzeugen stand diese Fahrspur nur noch für Ein- und Ausfahrten zur Verfügung. **Diese Massnahme hat sich während der Umbauarbeiten bewährt** und insbesondere dazu geführt, dass die Behinderungen der beiden genannten Buslinien verhältnismässig gering und die Verspätungen in einem verantwortbaren Rahmen blieben. Diese Busbevorzugung auf der Westtangente war allerdings nur als vorübergehende Anordnung bis zum Ende der Bauarbeiten im Schöneichtunnel geplant. Ausserdem stand sie im Verbund mit zahlreichen weiteren Massnahmen zwischen Hardbrücke und Schwamendingen. Sie trug wesentlich dazu bei, dass der als Alternative zum eigenen Auto empfohlene öffentliche Verkehr trotz des Spurabbaus im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten im Schöneichtunnel seinen Betrieb zuverlässig aufrechterhalten konnte. Auch wenn die **Erfahrungen mit dieser Notlösung positiv** waren, kann sie nicht **ohne Weiteres** als dauernde Einrichtung weitergeführt werden, da die Verkehrsbelastung seit Abschluss der Sanierungsarbeiten wieder zugenommen hat und die Reservierung einer Fahrspur pro Richtung für den Busverkehr die Kapazität für den – wie oben erwähnt – vor allem hausgemachten Individualverkehr sehr stark einschränken würde. Die heutige Verkehrsbelastung auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse bewegt sich in der Nähe der Leistungsgrenze. Dabei kommen die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs im ungestörten Verkehrsablauf verhältnismässig flüssig vorwärts. Bereits kleine Störungen im Verkehrsablauf, verursacht durch Verkehrsüberlastungen, Pannenfahrzeuge, Unfälle oder Sperren von Fahrstreifen im Schöneichtunnel bewirken aber erhebliche Behinderungen und Verspätungen des öffentlichen Verkehrs. Bei der Erarbeitung des Konzepts der flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Westumfahrung von Zürich wird auch zu prüfen sein, ob die Verkehrsführung auf der Westtangente dauerhaft geändert werden muss.*

Wie der Regierungsrat in seiner Antwort selber festhält, ist eine Spurreduktion ohne Weiteres möglich. Wenn er dies heute verneint, dann nur deshalb, weil er in seiner Lagebeurteilung ausschliesslich den Individualverkehr berücksichtigt und übersieht,

dass dabei der Anteil für den Freizeitverkehr 45% beträgt. Er negiert in verantwortungsloser und menschenverachtender Weise die von ihm selber festgestellten und bestätigten gesundheitsschädigenden Belastungen der Anwohner dieser Strasse. Der Regierungsrat des Kantons Zürich setzt eine erhebliche Zahl von Mitbürgern einer Ultrafeinstaubbelastung aus, von der in epidemiologischen Studien ein Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und verschiedenen massiven gesundheitlichen Schäden nachgewiesen wurde. Dabei zeigen neueste Forschungen, dass nicht „nur“ die Frontorgane durch die Verkehrsimmissionen schwer geschädigt werden, sondern dass die Nanopartikel in den Blutkreislauf eindringen, die Blut-Hirnschranke durchbrechen und selbst das Hirn zu zerstören vermögen. Die Erkenntnis, dass ein enger Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und unserer Lebenserwartung besteht, ist nicht wegzudiskutieren und seit langem bekannt. Dennoch sieht der Zürcher Regierungsrat nur die Bedürfnisse des individuellen Autoverkehrs – und dies an der Westtangente seit nun rund 40 Jahren.

Auch der Stadtrat von Zürich beurteilt gemäss Protokoll vom 16. Januar 2002 die Spur-reduktionen positiv (Beilage 22), indem er feststellt, *„dass die Verkehrsabwicklung auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse sicherer und ausgeglichener wurde, weil die ständigen Spurwechsel, die vorher möglich waren, heute wegfallen. Die Spur-reduktion verursachte beim Individualverkehr zwar Fahrzeitverlängerungen von einigen wenigen Minuten, die aber unter Berücksichtigung der Anzahl davon betroffenen Personen, im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, zumutbar waren.“* Mit einer Spurreduktion zugunsten des öffentlichen Verkehrs würde neben den störungsfrei zirkulierenden Bussen vor allem die Gesundheit der Anwohner profitieren, was in jedem Fall Fahrzeitverlängerungen von einigen wenigen Minuten rechtfertigen würde.

Aufgrund einer einseitigen Verkehrspolitik zugunsten des Individualverkehrs durch den Regierungsrat des Kantons Zürich verzichtet der Stadtrat von Zürich darauf, Projekte von ganzheitlichem, umweltverträglichem und nachhaltigem Charakter auszuarbeiten, wie es ihm gemäss § 45 des Strassengesetzes zusteht, weil er damit rechnen muss, dass diese Projekte vom Regierungsrat bzw. von der zuständigen Volkswirtschaftsdirektion und dem dort angesiedelten Tiefbaudepartement ohnehin abgelehnt werden.

c) Zusammenfassung

Die Aufhebung des Provisoriums für die Bucheggstrasse als Autobahnverbindungsstrasse beinhaltet auch eine Redimensionierung der Spuren auf diesem Strassenzug. Mit dem „virtuellen Busspur“-Konzept anlässlich der Sanierung des Schöneichtunnels konnten positive Erfahrungen gesammelt werden. Dabei steht im Vordergrund, dass neben den Interessen des Individualverkehrs auch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs, der Anwohner und der Umwelt berücksichtigt werden. Einschränkungen in der Stosszeit durch minimale Fahrzeitverlängerungen des Individualverkehrs sind unter einer ganzheitlichen und nachhaltigen Verkehrspolitik gerechtfertigt.

7. Begründung zum Hauptantrag 3c

Gesamtuntertunnelung Hirschwiesen bis Bucheggplatz

Es soll bis zum Frühjahr 2009 ein Projekt ausgearbeitet werden, mit dem die beiden unterirdischen Teile der Bucheggstrasse (Hirschwiesentunnel und Bucheggplatzunterführung) zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz unterirdisch miteinander verbunden werden (Gesamtuntertunnelung).

a) Einleitung

Einerseits verlangt der umfangreiche individuelle Quell-Ziel-Verkehr vor allem aus den Stadtteilen Zürich-Nord nach Zürich-West eine leistungsfähige innerstädtische Hauptstrasse. Andererseits muss der Durchgangsverkehr tatsächlich von der Bucheggstrasse und der Rosengartenstrasse ferngehalten werden. Zudem fordert die Umweltschutzgesetzgebung, und es fordern vor allem die Anwohner, dass die existenziellen Bedürfnisse der Menschen an diesen Strassenzügen berücksichtigt werden. So ist die seinerzeit im Jahre 1968 von der gemeinderätlichen Kommission an ihrer Sitzung vom 21. Juni 1968 verworfene Variante 5 einer Gesamtuntertunnelung zwischen Hirschwiesen und Bucheggplatz (Beilage 8) angepasst an die Anforderungen einer künftigen Weiterführung der Westtangente in einem Tunnel zu realisieren.

b) Strategische Verkehrsplanung und ihre Prioritäten

Nachdem der Kantonsrat den Waidhaldetunnel im kantonalen Richtplan bestätigt hat, sollte diesem Projekt eine hohe Priorität zugeordnet werden. Ausserdem soll die Detailplanung für den Waidhaldetunnel einen direkten Anschluss an den Hirschwiesentunnel vorsehen, gemäss Einwendungen und Anregungen zur Teilrevision des Kantonalen Richtplans vom 17. Juni 2005 (Beilage 23). Dafür gibt es mehrere Gründe:

1. Mit dem Waidhaldetunnel, welcher direkt mit dem Hirschwiesentunnel verbunden werden soll, werden grobe und sehr gravierende Planungsfehler der 60-er-Jahre abgebaut, wie dies auch mit der Autobahnüberdeckung in Opfikon und mit der Einhausung Schwamendingen geschehen ist, bzw. geschehen wird. In den Volksabstimmungen wurden diese Vorhaben jeweils von den Stimmberechtigten mit überdurchschnittlich hohem Ja-Stimmenanteil genehmigt. Es ist also verkehrspolitisch sehr erwünscht, dass solch schwerwiegende Fehlplanungen im Strassenbau korrigiert werden.
2. Mit diesem Projekt soll eine deutliche Verlagerung des Autoverkehrs von der Rosengarten- und Bucheggstrasse in den Waidhaldetunnel erfolgen. Damit entstehen klar getrennte Verkehrsträger. Der öffentliche Verkehr mit den geplanten Tramlinien von Zürich-Nord nach Zürich-West und seinen oberirdischen Stationen wird klar getrennt vom privaten unterirdischen Durchgangsverkehr bzw. Quell-Ziel-Verkehr.
3. Den von Greenpeace eingereichten Klagen mit dem Ziel, endlich das Einhalten der festgelegten Grenzwerte der Umweltschutzgesetzgebung umzusetzen, könnte mit einer hohen Priorität für den Waidhaldetunnel die Spitze gebrochen werden. Die Perspektive, dass sich die hohen Immissionsbelastungen in absehbarer Zeit reduzieren werden, wäre für die schwer geplagten Anwohner ein Lichtblick und für alle umweltpolitisch sensibilisierten Bewohner ein positives Zeichen.
4. Die Hardbrücke ist Teil der Westtangente und muss dringend saniert werden. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat ein „Sanierungsprojekt“ entwickelt, welches eine zusätzliche Spur auf dieser Brücke vorsieht. Damit stellt die „Sanierung“ der Hardbrücke in materieller wie in finanzieller Hinsicht ein Erweiterungsvorhaben dar. Die Forderung, darüber eine Volksabstimmung durchzuführen, ist somit sicher legitim. Juristische Schritte wurden in die Wege geleitet. Sollte tatsächlich

der Soverän über das Projekt entscheiden können, ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass es an der Urne abgelehnt wird und dass darnach aus Sicherheitsgründen die Kapazität der Brücke allmählich reduziert werden muss. Von einem Abbruch der Brücke wollen wir (noch) nicht sprechen. Aber die Perspektive, dass der zuverlässige Verkehrsfluss in absehbarer Zeit nicht mehr sicherzustellen ist, spricht auch für eine Priorisierung des Waidhaldetunnels.

5. Ein Waidhaldetunnel hat in einer Volksabstimmung aber nur eine Chance, wenn die Verlagerung des privaten Autoverkehrs von der Rosengartenstrasse und der Bucheggstrasse auch tatsächlich stattfinden wird. Ansonsten wird der Waidhaldetunnel von einer sensibilisierten Bevölkerung lediglich als Verkehrsträger wahrgenommen, der zusätzlichen Verkehr generiert. Mit den beiden Projekten Fussgängerübergänge und Spurreduktion, welche bis zum Frühjahr 2009 realisiert werden sollen, dokumentiert die Politik ihre Glaubwürdigkeit und schafft mit diesen Vorleistungen das nötige Vertrauen, dass es ihr mit einer sukzessiven Reduktion der Attraktivität der Westtangente ernst ist. Wenn diese Projekte nicht umgesetzt werden, gilt hier auch wieder die bittere Feststellung: *„Die Versprechen der Politiker von heute sind ihre Lügen von morgen“*.
6. Das Verkehrsvolumen auf der Rosengartenstrasse und auf der Bucheggstrasse ist nachgewiesenermassen gesetzeswidrig. Dieser Zustand wird nicht nur an einigen Tagen im Jahr erreicht, sondern täglich. Wir erlauben uns, nochmals darauf hinzuweisen, dass speziell beim Feinstaub PM_{10} der Jahresmittelwert 2004 $28-30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (in 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) beträgt. Der LRV-Immissionsgrenzwert liegt bei $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, d. h. die PM_{10} -Belastung im Strassenabschnitt Bucheggstrasse 102 bis 122 bewegt sich zwischen 140 und 150% des Grenzwertes.¹

Die verlangte unterirdische Verbindung zwischen der Wehntalerstrasse und dem Bucheggplatz darf nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist vielmehr ein Projekt, welches die Anbindung des Waidhaldetunnels an den Hirschwiesentunnel vornimmt. Diese Untertunnelung muss in diesem Sinne projektiert und mit hoher Priorität dem Volk als Sanierung der Westtangente im besagten Abschnitt vorgelegt werden, wie dies seinerzeit für den Autobahndeckel in Opfikon/Glattbrugg und für die Einhausung der

¹ Angaben der Abteilung UGZ, Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich, Beckenhofstrasse 59, Postfach, 8035 Zürich

A1 in Schwamendingen geschehen ist. Gleichzeitig stellt dies eine erste Phase für den Bau des Waidhaldetunnels dar, mit welchem der westliche Teil der Bucheggstrasse und die Rosengartenstrasse vom Verkehr entlastet werden können. Dem Waidhaldetunnel muss ebenfalls hohe Priorität eingeräumt werden.

Bei einer ganzheitlichen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung müssen die Verkehrsströme aus Zürich-Nord und aus Zürich-West grundsätzlich auf zwei getrennten Achsen organisiert werden: Der öffentliche Verkehr zirkuliert auf der Bucheggstrasse und der Rosengartenstrasse mit optimalen Bedingungen für die Anwohner, und der Individualverkehr rollt durch den Waidhaldetunnel.

In den 80-er-Jahren wurden bereits Untertunnelungsstudien durchgeführt. Diese Untertunnelungsstudien wurden von der am 5. Oktober 1983 eingereichten Einzelinitiative Arthur Gassmann betreffend Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggstrasse und Wehntalerstrasse initiiert. Die vorberatende Gemeinderatskommission wandelte die Einzelinitiative in eine Kommissionsmotion um. Mit Beschluss vom 23. September 1987 legte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Weisung mit Objektkredit vor: *„Für die Untertunnelung der Bucheggstrasse zwischen Bucheggplatz und Wehntalerstrasse sowie die Umgestaltung des Strassenraumes zwischen Bucheggplatz und Schaffhauserstrasse gemäss Projekt und Kostenvoranschlag wird ein Objektkredit von 55 Mio Franken bewilligt.“* Leider wurde 1993 die Initiative zurückgezogen und das Kommissionspostulat im Januar 1996 vom Gemeinderat abgeschrieben, nachdem der Kantonsrat den Waidhaldetunnel auf Antrag des Stadtrates in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommen hatte (Beilage 24, Seite 13).

Es soll an die damaligen Pläne angeknüpft werden und es soll die Untertunnelung der Bucheggstrasse als selbständiges Projekt mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Die Planung soll selbstverständlich die spätere Weiterführung in einem Waidhaldetunnel berücksichtigen. Aber an der Bucheggstrasse ist heute und jetzt unbedingt Handlungsbedarf, denn die desolaten Immissionsbelastungen und die äusserst negativen Lebensbedingungen im Quartier Milchbuck dulden keine weiteren Verzögerungen.

c) Zusammenfassung

Mit dem Hauptantrag 3c sollen die Behörden verpflichtet werden, als Massnahme im Rahmen der Aufhebung des Provisorium der Westtangente bis spätestens im Frühjahr 2009, also nach mehr als 40 Jahren, ein Projekt auszuarbeiten, mit welchem der Verkehr zwischen der Wehntalerstrasse und dem Bucheggplatz unterirdisch geführt wird. Grundlage bildet die Motion Arthur Gassmann unter Berücksichtigung einer Fortsetzung in einem später zu realisierenden Waidhaldtunnel. Damit können die Verwaltungen von Kanton und Stadt Zürich ihre Verantwortung für die Menschen, welche an der Bucheggstrasse im Michbuckquartier wohnen, wahrnehmen. Es kann der jahrelange gesetzwidrige Zustand der Umweltbelastung in diesem Teil der Westtangente beendet und diesen Anwohnern eine Perspektive für die Zukunft geben werden.

8. Begründung zum Zusatzantrag 4a

Lastwagenfahrverbot auf der Bucheggstrasse und auf der Rosengartenstrasse

Die Rekursgegnerin sei anzuweisen, im Rahmen der Beendigung des Provisoriums der Bucheggstrasse und der Rosengartenstrasse als Autobahnverbindungsstrasse (Westtangente) bis zum Frühjahr 2009 ein generelles Lastwagenfahrverbot zu erlassen.

a) Problembeschreibung

Mit der Eröffnung der vollständigen Nord- und Westumfahrung von Zürich muss der Durchgangsverkehr nicht mehr über die Westtangente zirkulieren. Es ist jedoch voraussehbar, dass dennoch zahlreiche nationale aber vor allem internationale Lastwagentransporte nach wie vor die [ehemalige] Westtangente benutzen werden,

1. weil dieser Strassenzug die kürzeste Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West bzw. Zürich-Süd darstellt,
2. weil die Westtangente mit ihrer heutigen Qualität als kreuzungs- und lichtsignalfreie Schnellstrasse auch zeitlich die schnellste Verbindung zwischen Zürich-Nord und Zürich-West bzw. Zürich-Süd darstellt,

3. weil die nationalen und internationalen Lastwagen ihren Weg mit GPS auswählen, und das GPS offeriert selbstverständlich die Westtangente als kürzeste und schnellste Verbindung zwischen zwei Punkten,
4. weil die internationalen, aber auch die nationalen Lastwagentransporte die Strecke mit den geringsten LSVA-Kosten auswählen.

Gemäss Art. 3, Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) sind die Kantone befugt, *„für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen.“* Speziell sieht Art. 3, Abs. 4 SVG vor, dass zudem *„andere Beschränkungen oder Anordnungen“* erlassen werden, *„soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung (...), die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.“*

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich, Fachbereich Verkehrsplanung, hat eine umfassende Abklärung für ein Lastwagenfahrverbot auf verschiedenen Transitachsen im Hinblick auf die Eröffnung der vollständigen Nord- und Westumfahrung von Zürich durchgeführt (Beilage 25). So wird festgestellt, dass täglich ca. 1'000 Lastwagen mit ausländischen Nummernschildern die Achse der Westtangente befahren. Aus den Erfahrungen der Anwohner geschieht dies konzentriert in den frühen Morgenstunden, wo etwa 80% der Lastwagen, teilweise bereits vor 5 Uhr, Abgase, Feinstaub, Lärm und Erschütterungen erzeugen.

Das Amt kommt in seiner Studie zum Schluss, dass für den Transit Aubrugg – Brunau bei der Benützung der Stadtroute, also der Fahrt über die Bucheggstrasse – Rosengartenstrasse – Hardbrücke – Seebahnstrasse und umgekehrt, für die Lastwagenhalter ein Drittel Minderkosten (LSVA und Betrieb) anfallen, als bei der Autobahnbenützung über die Nord- und Westumfahrung (Beilage 25, Seite 8). Somit kann der Lastwagen-Durchgangsverkehr nur mit einem Lastwagenfahrverbot auf der Westtangente auf die Nord- und Westumfahrung gebracht werden. Ansonsten würde diese Route die ihr hauptsächlich zugeordnete Aufgabe gar nicht erfüllen.

Der Zulieferverkehr für die verschiedenen Stadtquartiere von ausserhalb der Stadt erfolgt heute bereits nicht über die Westtangente bzw. hat die Nord- und Westumfahrung soweit zu benützen, bis das entsprechende Quartier auf dem direktesten Weg angefahren werden kann.

Die Empfehlungen des Tiefbauamtes der Stadt Zürich (Beilage 25, Seite 14) spotten der aktuellen Situation an der Westtangente Hohn. Sie werden als arrogant und menschenverachtend empfunden und stellen eine Bankrotterklärung der Verwaltung vor dem seit Jahren gesetzeswidrigen Zustand an der Bucheggstrasse und an der Rosengartenstrasse dar.

Nicht nachzuvollziehen ist die Behauptung des Tiefbauamtes: *„Vorerst besteht keine Notwendigkeit, Lastwagenfahrverbote als flankierende Massnahmen zur Westumfahrung zu erlassen“*. Die Erhebungen und Dokumentationen, die in den letzten Jahren gemacht worden sind, zeigen doch gerade, dass diese Notwendigkeit dringend ist. Die gesundheitsgeschädigte Bevölkerung verlangt jetzt konkrete Massnahmen. Es ist ein Lastwagenfahrverbot zu erlassen. Alsdann können die Ausirkungen überwacht und dokumentiert werden. Wenn für die Westtangente ein Lastwagenfahrverbot erlassen wird, muss auch den Städteplandruckereien und Navigationsgeräteherstellern dieser Umstand mitgeteilt werden, damit sie ihre Routenempfehlungen anpassen können.

b) Zusammenfassung

Es ist notwendig, dass mit einem Lastwagenfahrverbot den immissionsgeplagten Anwohnern eine gewisse Entlastung gegönnt wird. Der Durchgangsverkehr muss auf die neue Achse gezwungen werden.

9. Begründung zum Zusatzantrag 4b
Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Rekursgegnerin sei anzuweisen, bis zum Frühjahr 2009 mit baulichen Massnahmen und entsprechender Signalisation das Einfahren in die Westtangente stadtauswärts zwischen der Bucheggplatzunterführung Ostseite und der Einfahrt in den Hirschwiesentunnel Westseite zu unterbinden und damit den Verkehrsfluss zu verflüssigen und zu beruhigen. Diese Massnahmen können mit den Massnahmen des Hauptantrags 3b kombiniert werden.

a) Problembeschreibung

Die Bucheggplatzunterführung wird aus der Fahrtrichtung West-Ost mit zwei Spuren unterfahren, von denen aber nur die linke Spur eine direkte Fortsetzung im Hirschwiesentunnel hat. Bei dichterem Verkehr kann beobachtet werden, dass immer wieder Fahrzeuge auf der rechten Spur an der langsameren Kolonne vorbeifahren, um sich dann nach der Bucheggplatzunterführung in den Fahrzeugfluss auf der linken Spur „hineinzuzwängen“. Dieses Verhalten hat Konsequenzen:

1. Der Verkehrsfluss auf der linken Spur wird gestört. Es wird abgebremst und wieder beschleunigt.
2. Wenn ein Spurwechsel nach links nicht gerade möglich ist, entsteht ein Stau. Es werden diejenigen Fahrzeuge behindert, die auf der rechten Spur Richtung Wehntalerstrasse und Schaffhauserstrasse fahren wollen, weil die Platzverhältnisse bei der Ausfahrt aus der Bucheggplatzunterführung Ostseite sehr eng sind.
3. Durch den Stau in diesem Bereich – wie übrigens auch durch die nicht vorhandene Vortrittsberechtigung – wird die Einfahrt der Trolleybuslinie 72 und der Autobuslinie 69 in die Bucheggstrasse in Richtung Milchbuck behindert.
4. Zahlreiche frustrierte Autolenker äussern ihren Unmut über die rechts überholenden und dann sich in die linke Spur hineinzwängenden Fahrer mit lautem Hupen. Vor allem bei Lastwagen, die naturgemäss etwas mehr Abstand zum vorderen Fahrzeug einhalten, sind die Lücken beliebte Einspurräume. So wehren sich denn auch vor allem Lastwagen lautstark durch Hupen. Zu den hinlänglich bekannten Immissionen wie Abgase, Staubpartikel und Motorenlärm kommt hier noch der willkürlich generierte Lärm.

5. Zahlreiche Streifkollisionen (Beilage 26) und noch mehr Auffahrunfälle ereignen sich in diesem Strassenabschnitt. Da bei einer Auffahrkollision und bei einer Kollision bei einem Spurwechsel die Schuldfrage meistens klar ist, regeln die Betroffenen die Angelegenheit, ohne die Polizei aufzubieten, so dass die offiziellen Unfallstatistiken in diesem Bereich nicht repräsentativ sind.

b) Massnahmen

Als geeignete Massnahmen, um den Verkehrsfluss zwischen der Bucheggplatzunterführung Ostseite und dem Hirschwiesentunnel Westseite in Fahrtrichtung Tierspital weniger anfällig für Störungen zu gestalten und damit auch die Immissionen einzudämmen, beantragen wir als Massnahmen ernsthaft zu prüfen und umzusetzen:

1. Die linke Fahrspur, welche direkt und ohne Spurwechsel zum Hirschwiesentunnel führt, wird bereits 50 bis 100 Meter vor der Bucheggplatzunterführung Westseite mit einer durchgezogenen Sicherheitslinie von der rechten Spur abgetrennt. Es ist somit erforderlich, dass die Fahrzeuge, welche den Hirschwiesentunnel anvisieren, sich zwingend bereits vor der Bucheggplatzunterführung auf die linke Spur einordnen. Die Platzverhältnisse sind hier auch wesentlich besser, als am Ausgang der Bucheggplatzunterführung, weil drei bis vier Spuren in Fahrtrichtung Ost zur Verfügung stehen (Beilage 27).
2. Die durchgezogene Sicherheitslinie wird durch eine bauliche Massnahme verstärkt, wie zum Beispiel mit einer Leitplanke, um das verbotene nachträgliche Wechseln der Spur zu verhindern. Eine solche Leitplanke gibt es zum Beispiel auch bei der Einfahrt Seebach in die Nordumfahrung in Richtung Gubrist und bei der Einfahrt Spreitenbach in die N1 in Richtung Zürich.
3. Die rechte Spur der Bucheggplatzunterführung in Richtung Ost wird grundsätzlich als Ausfahrspur aus der Westtangente betrachtet und entsprechend organisiert. Sie hat nach der Bucheggplatzunterführung Ostseite bei der Einmündung in die oberirdische Bucheggstrasse keinen Vortritt. Die heutige Vortrittsberechtigung wird also vertauscht. Damit erhält der öffentliche Verkehr mit der Trolleybuslinie 72 und mit der Autobuslinie 69 Priorität (Beilage 28).

4. Die verschiedenen Signalisationstafeln werden so modifiziert, dass ortsunkundige Autofahrer, die aus Unachtsamkeit auf der rechten Spur geblieben sind, erkennen, dass sie auch auf dieser Spur auf die Autobahn Richtung Flughafen-Winterthur-St.Gallen kommen. Es dauert für sie nur etwas länger, da die beiden Kreuzungen der Wehntalerstrasse und der Schaffhauserstrasse überquert werden müssen. Die Einfahrt erfolgt dann beim Tierspital. Dort sind die Einspurmöglichkeiten wesentlich grosszügiger. Nach dem einspurigen Hirschwiesentunnel stehen zwei Spuren in Richtung Schöneichtunnel zur Verfügung, was keinen Stau des Verkehrs, welcher den Hirschwiesentunnel Ostseite verlässt, verursacht.
5. Da zu erwarten ist, dass nach Einführung der neuen Verkehrsführung eher mehr Fahrzeuge auf der rechten Spur der Bucheggstrasse in Fahrtrichtung Ost vor der Lichtsignalanlage bei der Wehntalerstrasse auf freie Fahrt warten werden, müssen die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs frühzeitig die Lichtsignalanlage bei der Wehntalerstrasse zu ihren Gunsten beeinflussen können. Dies ist jedoch heute bereits der Fall.

c) Zusammenfassung

Mit der beantragten neuen Organisation des Verkehrs stadtauswärts erfolgt eine klare Trennung zwischen demjenigen Verkehr auf der Bucheggstrasse, welcher möglichst ungestört zum *einspurigen* Hirschwiesentunnel und dann stadtauswärts verläuft, und jenen Verkehrsströmen, welche in die Westtangente einmünden wollen. Auf der einen Seite erfolgt eine Zusammenführung von zwei Spuren auf eine Spur im Bereich der Bucheggplatzunterführung Westseite nach dem „Reissverschluss-System“; auf der anderen Seite werden die weiteren Verkehrsströme von der Bucheggstrasse rechte Spur, vom Bucheggplatz und von der Guggachstrasse erst beim Tierspital in die Westtangente eingeführt, wo wieder *zwei Spuren* zur Verfügung stehen. Es werden somit die vier Spuren in Richtung Hirschwiesentunnel stadtauswärts (zwei Spuren der Westtangente, eine Spur der Bucheggstrasse und eine Spur der Guggachstrasse) entflochten. Diese neue Verkehrsführung führt zu einer Verkehrsberuhigung. In der Folge sind auch Spurwechsel im Bereich des geplanten Fussgängerübergangs an der Langackerstrasse (Antrag 3a) weniger häufig. Die Spurzuteilungsmassnahmen werden vereinfacht und die Verkehrssicherheit wird erhöht.

10. Antrag 5

Von der Rekursgegnerin sei ausdrücklich festzustellen, dass sich die Immissionsbelastungen an der Bucheggstrasse durch Feinstaub, Abgase und Lärm heute täglich über den gesetzlich festgelegten Maximalwerten bewegen und dass die staatlichen Organe sich somit seit Jahren gesetzeswidrig verhalten.

Die Abteilung UGZ, Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich, Beckenhofstrasse 59, Postfach, 8035 Zürich, hält in ihren Messungen fest (Beilage 29):

1. Bei den Abgasen weist der Strassenabschnitt Bucheggstrasse 102 bis 122 einen NO_2 -Jahresmittelwert 2004 von $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (in 5 m Abstand vom Fahrbahnrand) auf. Der LRV-Immissionsgrenzwert liegt bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, d. h. die NO_2 -Belastung beträgt 147% des Grenzwertes.
2. Beim Feinstaub PM_{10} beträgt der Jahresmittelwert 2004 $28 - 30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (in 5 m Abstand vom Fahrbahnrand). Der LRV-Immissionsgrenzwert liegt bei $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, d. h. die PM_{10} -Belastung im Strassenabschnitt Bucheggstrasse 102 bis 122 bewegt sich zwischen 140 und 150% des Grenzwertes.
3. Beim Lärm ist der Strassenabschnitt Bucheggstrasse 102 bis 122 gemäss dem gebäudescharfen Strassenlärmbelastungskataster tagsüber mit maximal 76 dB und nachts mit maximal 70 dB belastet. Die Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzung in der Empfindlichkeitsstufe III betragen für die Tagesperiode 65 dB und für die Nachtperiode 55 dB und sind somit am Tag um maximal 11 dB, in der Nacht um maximal 15 dB überschritten.

Inzwischen liegen weitergehende Untersuchungen vor, welche vor allem beim Feinstaub die Gesundheitsgefährdung bei den Nanopartikeln als sehr hoch einstufen. Epidemiologische Studien haben einen Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und verschiedenen gesundheitlichen Beschwerden nachgewiesen. Dabei zeigen neueste Forschungen, dass neben PM_{10} auch $\text{PM}_{2.5}$ und Ultrafeine Partikel (Nanopartikel) die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen. 70 bis 80% aller Teilchen werden als „ultrafein“ eingestuft. Vor allem bei den Nanopartikeln sind dramatische Folgen gegeben, weil sie in den Blutkreislauf eindringen und sich nicht nur in den Frontorganen, sondern selbst im Gehirn festsetzen. Die Erkenntnis, dass ein enger Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und unserer Lebenserwartung besteht, ist nicht wegzudisku-

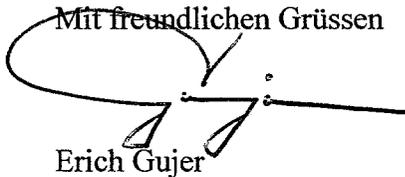
tieren, sondern klar erwiesen und belegt. Beim Betrachten der Grenzwerte darf auch nicht vergessen werden, dass sie vor allem aus politischer Sicht und nicht aufgrund medizinischer Kriterien festgelegt werden. Aus medizinischer Sicht gibt es keine PM-Konzentration, die als unbedenklich gelten kann (Diskussionspapier PM10, INURA Zürich Institut GmbH, Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich).

11. Antrag 6

Gestützt auf § 152 des Gesetzes über die politischen Rechte seien keine Kosten zu erheben.

Ich bitte Sie, sehr geehrte Damen und Herren Bezirksräte, den Rekurs im Sinne der gestellten Anträge gutzuheissen.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Erich Gujer', written over a horizontal line. The signature is stylized with a large loop at the beginning and a long horizontal stroke at the end.

(für sich und im Namen der von ihm vertretenen Personen)

Beilagen

Nr. Bezeichnung

- 1a Vollmacht Eva Gutmann, Appenzellerstrasse 13, 8049 Zürich
- 1b Vollmacht Roger Klein, Scheuchzerstrasse 22, 8006 Zürich
- 1c Vollmacht Erich Suter, Milchbuckstrasse 52, 8057 Zürich
- 2 Abstimmungsvorlage Ausbau der Westtangente vom 08.12.1968
- 3a Anfrage beim Stadtrat der Stadt Zürich vom 1. Juli 2007
- 3b Antwortschreiben der Stadt Zürich vom 6. September 2007
- 4 Protokoll der 2. Sitzung der gemeinderätlichen Kommission Westtangente vom 28.03.1968
- 5 Protokoll der 3. Sitzung der gemeinderätlichen Kommission Westtangente vom 18.04.1968
- 6 Protokoll der 4. Sitzung der gemeinderätlichen Kommission Westtangente vom 07.05.1968
- 7 Protokoll der 7. Sitzung der gemeinderätlichen Kommission Westtangente vom 21.06.1968
- 8 Vergleichsschema Strassenführung Varianten von 30.04.1968
- 9 Brief Ledergerber vom 16.03.2007
- 10 Abstimmungsergebnisse vom 04.06.1972
- 11 Abstimmungsvorlage vom 04.06.1972
- 12 Protokoll der 9. Sitzung der gemeinderätlichen Kommission Westtangente vom 03.09.1968
- 13 VBZ-Netz 2025
- 14 Fussgänger überquert die Bucheggstrasse
- 15 Alte behinderte Frau auf dem Weg zum Einkauf
- 16 Neugestaltung des Bucheggplatzes Projekt 3126 der Stadt Zürich
- 17 Signalisation vor der Kreuzung Wehntalerstrasse - Hofwiesenstrasse
- 18 Signalisation heute mit allgemeinem Hinweissignal auf Autobahn
- 19 Brief Stadträtin Ester Maurer vom 02.02.2007
- 20 Brief von Stadtrat Martin Waser vom 24.01.2007
- 21 Interpellation der Kantonsräte Ueli Keller und Peter Stirnemann vom 08.04.2002
Antwort des Regierungsrates vom 29.05.2002
- 22 Stadtratsprotokoll vom 16.01.2002
- 23 Einwendungen und Anregungen zum Verkehrsplan vom 17.06.2005
- 24 Rosengartenstrasse – 30-jährige Geschichte der Westtangente vom 01.07.2001
- 25 Abklärungen des Tiefbauamts zum Lastwagenfahrverbot vom 13.12.2005
- 26 Streifkollision vor der Einfahrt zum Hirschwiesentunnel
- 27 Vorschlag für eine Verkehrsführung Bucheggplatzunterführung Westseite stadtauswärts
- 28 Vorschlag für eine Verkehrsführung Bucheggplatzunterführung Ostseite stadtauswärts
- 29 Schreiben der Abteilung Umwelt der Stadt Zürich vom 19.07.2005