

# Verkehrsmodelle und viele Spekulationen

Steigende Immobilienpreise und vermutlich viel mehr Verkehr, Staus inklusive, das werden wohl die Auswirkungen der Westumfahrung-Eröffnung sein. Wobei erst die Praxis die konkreten Folgen zeigen wird. **Von Susanna Vanek**

Die Westumfahrung Zürich und die A4 im Knonauer Amt sind zusammen das grösste Schweizer Strassen-Infrastrukturprojekt der letzten Jahre. Sie sollen die Stadt Zürich und die Gemeinden im Knonauer Amt wesentlich vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Gesamtkosten der Westumfahrung Zürich betragen 2,85 Milliarden Franken, dazu kommen die Kosten für die A4 im Knonauer Amt, die sich auf 1,047 Milliarden Franken belaufen.

Am 4. Mai 2009 wird die Westumfahrung dem Verkehr übergeben, am 13. November 2009 die A4 Knonauer Amt. Damit die neue Autobahn ihre entlastende Wirkung entfalten kann, realisierte die Baudirektion Zürich verschiedene flankierende Massnahmen. Diese bestehen zum einen aus Lichtsignalanlagen ausserhalb der bewohnten Zonen. Sie sollen den Verkehr auf die Autobahn lenken und den Verkehr in den Wohngebieten dosieren. Andererseits werden in

verschiedenen Quartieren der Stadt Zürich und in einigen Agglomerationsgemeinden, vor allem im Bezirk Affoltern, Fahrbahnen verengt, Fussgänger- und Radfahrerzonen ausgebaut und Alleen, gepflanzt.

Die Frage stellt sich: Welche Auswirkungen wird diese Eröffnung haben? Der Immobilien- und Standortmarketing-Experte Bernhard Ruhstaller von der Firma aca-sa Immobilien-Marketing rechnet damit, dass die Nähe zur neuen Autobahn die Immobilienpreise im



Welche Auswirkungen die Westumfahrung auf den Verkehr in der Agglomeration haben wird, darüber kann vor der Eröffnung nur spekuliert werden.

Bild: Baudirektion Zürich

Knonauer Amt merklich steigen lassen wird. Auch das Limmattal werde als Wohnort attraktiver, ist er überzeugt, allerdings nicht überall. «Der Gubrist wird den Mehrverkehr nicht aufnehmen können», glaubt Ruhstaller, «es wird zu einem noch grösseren Stau vor diesem Nadelöhr kommen. Mit dem Resultat, dass sich Autofahrer versucht fühlen könnten, dem Stau zu entkommen, indem sie die Autobahn meiden. Dadurch hätten bestimmte Quartiere im Limmattal und Furtal mehr Verkehr.»

Mehr Verkehr durch Wohnquartiere als Folge der Westumfahrung-Eröffnung, dieses Szenario ist auch für Markus Knauss von der Zürcher Sektion des VCS denkbar. Denn für ihn steht fest, dass die Westumfahrung zu mehr Verkehr führen wird. «Pendler, die in ländlichen Gebieten zwischen Zug und Zürich wohnen, werden durch die Verkürzung der Fahrzeit nun eher vom öffentlichen Verkehr aufs Auto umsteigen», befürchtet er. Gleichzeitig würde es im Knonauer Amt, dem aargauischen Freiamt sowie im Kanton Zug zu einem noch grösseren Siedlungsboom kommen. «Als Folge davon wird dort der Ziel- und Quellverkehr stark

zunehmen», glaubt Knauss. Seine Prognose: Schon am ersten Tag nach der Eröffnung werde es zum Beispiel auf der Autobahnausfahrt Affoltern a.A. einen Stau geben. Auch die Umfahrung von Affoltern werde den vielen Verkehr nicht aufnehmen können. «Das wissen die Affoltemer Behörden, sie planen ja schon eine Umfahrung der Umfahrung», so Knauss. «Wir sind uns bewusst, dass bei uns Handlungsbedarf besteht», erklärt der Affoltemer Gemeindegemeinderat Silvio Böni, «und wir haben, nach einer ausführlichen Bestandaufnahme, auch mit der Planung von geeigneten Massnahmen begonnen. Als Umfahrung der Umfahrung kann man diese aber nicht umschreiben, das wäre etwas salopp ausgedrückt und würde nur unnötig Emotionen schüren.»

### Kleine Entlastung

Es seien nur ungefähr 20 Prozent Durchgangsverkehr, die statt durch die Stadt zu fahren die Westumfahrung benützen würden, schätzt Knauss. «Die Entlastung für die Stadt Zürich wird also gering sein, klar geringer, als erhofft.» Von der Entlastung profitieren nur gewisse Teile der Kreise 3 und 4, glaubt er.

In Zürich Süd hingegen sei mit deutlich mehr Verkehr zu rechnen, und im nördlichen Teil der jetzigen Durchfahrtsachse Westtangente, also auch auf der viel befahrenen Rosengartenstrasse, wird sich keine Verbesserung der bisherigen Verkehrssituation ergeben.

### Wirtschaftliche Vorteile?

Was die Westumfahrung der Stadt Zürich in wirtschaftlicher Hinsicht bringe, könne man heute noch nicht sagen, meint Irene Tschopp vom Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Zürich. «Dazu ist es zu früh.» Was sich jetzt schon zeigt, ist, dass Zürcher Quartiere, die dank der Westumfahrung attraktiver werden, Investoren anziehen werden. Schon heute ist zu beobachten, dass zum Beispiel an der Weststrasse, die sich von einer Hauptverkehrsachse in eine Quartierstrasse wandelt, die Immobilienpreise steigen.

### Freiamt als Profiteur

Zwar weiss Ruhstaller, dass auch das aargauische Freiamt – also die Bezirke Bremgarten und Muri – durch die Westumfahrung besser an die Stadt Zürich angebunden wird. Er glaubt aber nicht, dass das

### Festivitäten im Tunnel

20 bis 50 Prozent weniger Durchgangsverkehr in Wohngebieten und sogar 80 Prozent weniger Lastwagenverkehr – die Erwartungen der Planer an die Westumfahrung Zürich und die flankierenden Massnahmen sind hoch. Das Bauwerk wird vom Freitag, 24. April 2009, bis Sonntag, 26. April 2009, in Wettswil a.A. mit einem Volksfest eingeweiht. Am WestFest hat die Bevölkerung die Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Jahrhundertbauwerks zu werfen und den Üetlibergtunnel zu Fuss, mit dem Fahrrad oder auf Skates zu erkunden.

einen Einfluss auf die dortigen Immobilienpreise haben wird. Dennoch sei das Freiamt ein Profiteur der Eröffnung: «Die Einwohner dort haben den Nutzen, sind schneller in Zürich, ohne die Nachteile, also den Lärm und die Verkehrsprobleme, tragen zu müssen», argumentiert Ruhstaller.

Grössere Verkehrsprobleme befürchtet man beim Kanton Aargau tatsächlich nicht. «Wir haben zahlreiche Verkehrsmodelluntersuchungen gemacht», berichtet Christina Spoerry, Leiterin der Ab-

INSERAT

# Die Graffitischutz-Spezialisten

## DESAX AG

Graffiti- und Oberflächenschutz  
Riedenstrasse 1  
CH-8737 Gommiswald

T 055 285 30 85  
F 055 285 30 80

info@desax.ch  
www.desax.ch



**DESAX**  
schützt Bauten unsichtbar

34033

Verlangen Sie unsere  
Referenzliste.

teilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, «und als Folge davon neuralgische Stellen wie die Zufiker Sädelstrasse mit den Umfahrungen Zufikon und Lieli als Zubringer zum neuen Autobahnanschluss Birmensdorf ausgebaut. Ein allenfalls kritischer Punkt befindet sich im Kanton Zürich auf der Zufahrt zur Autobahnausfahrt Affoltern a.A. führt. Wir beobachten das, genauso wie die Auswirkungen der vom Kanton Zürich geplanten Umfahrung Ottenbach.»

Auch Hansruedi Müller, Projektleiter Verkehrsdaten des Kantons, denkt nicht, dass auf den Kanton Aargau grössere Verkehrsprobleme zukommen. Er geht vielmehr davon aus, dass die heutige Mutschellenachse durch die Westumfahrung vom Verkehr leicht entlastet wird.

### Und die Innerschweiz?

Der Luzerner Regierungsrat und Baudirektor Max Pfister hält fest, dass die Eröffnung der Westumfahrung nur wenig Auswirkungen auf seinen Kanton haben wird. «Andererseits verhält es sich mit der Eröffnung der A4 im Knonauer Amt», berichtet er, «weil damit eine direkte Autobahnverbindung Luzern–Zürich entsteht.» Mit der neuen Verbindung sei Zürich von Luzern aus bei staufreier Fahrt in 35 Minuten zu erreichen. «Durch den Lückenschluss verkürzen sich die Arbeitswege, und die Luzerner Wirtschaft kann vermehrt auch auf hochqualifizierte Arbeitskräfte aus dem Raum Zürich zurückgreifen. Für Erwerbstätige aus dem Knonauer Amt, dem Freiamt oder dem Limmattal wird die Fahrt an einen Arbeitsplatz im Raum Luzern at-

traktiver, und auch das Einzugsgebiet für Innerschweizer Freizeit- und Einkaufsangebote vergrössert sich. Die verbesserte Verkehrsbeziehung zwischen Luzern und Zürich stellt uns jedoch auch Aufgaben. Die Stadt Luzern und die umliegenden Gemeinden müssen auch bei einem höheren Verkehrsaufkommen sinnvoll erreichbar bleiben. Geplant sind deshalb Massnahmen wie die Realisierung eines Bypasses zur A2 und der Ausbau der Bahnlinie Luzern–Zug–Zürich», erzählt er.

Ruhstaller teilt in etwa diese Ansicht. «Die Standorte Zug und Luzern werden zweifellos von der grösseren Nähe zu Zürich profitieren», glaubt er, «Firmen, die sich in der Innerschweiz ansiedeln, erreichen den Flughafen künftig schneller – zumindest theoretisch,

## Strafverfahren gegen den Verwaltungsratspräsidenten der Planerfirma

Die Staatsanwaltschaft des Kantons Zürich hat ein Strafverfahren gegen Daniel Gugler, Verwaltungsratspräsident und VR-Delegierter sowie mehrheitlichen Besitzer der renommierten Zürcher Ingenieur- und Planerfirma Henauer Gugler, AG eingeleitet. Diese Anzeige erfolgte im Zuge von Ermittlungen gegen die Firma, die beschuldigt wird, dem Kanton Zürich Rechnungen in der Höhe von rund einer Million Franken für nicht geleistete Arbeitsstunden gestellt zu haben. Gemäss den bisherigen Ergebnissen der Strafuntersuchung soll Gugler für den vermuteten Betrugsfall allein verantwortlich sein. Die Firma hat den Betrag zurückgezahlt, Anklage erhoben wurde dennoch. Der Fall wird vermutlich im Spätsommer vor Gericht verhandelt werden. Der Zürcher Baudirektor Markus

Kägi will sich zum Fall mit Hinweis darauf, dass es sich um ein laufendes Verfahren handelt, nicht äussern. In einer Mitteilung der Baudirektion Zürich heisst es, dass sich die Planerkosten im üblichen Rahmen bewegt hätten, weshalb der vermutete Betrug dem Controlling der Baudirektion entgangen sei. Bei diesen Kontrollen wolle man schliesslich die Verhältnismässigkeit beachten. Als Konsequenz des vermuteten Betruges sollen neu alle Vertragsnehmer Originalstundenrapporte mit Unterschriften der Mitarbeitenden vorlegen können. Es würden Stichproben vorgenommen. Weiter werden alle Vertragsnehmer der Westumfahrung auf korrekte Abrechnungen überprüft. Weil es sich um ein laufendes Verfahren handelt, könne er sich nicht zu den Vor-

würfen äussern, erklärt Gugler. In einem Schreiben der Henauer Gugler an ihre Kundschaft, das er unterzeichnet hat, heisst es, das Unternehmen habe vorwiegend mit Pauschalhonoraren gearbeitet und 1999 aufgrund von Vergleichen mit anderen Ingenieurunternehmen festgestellt, dass der administrative Projektaufwand, der bei einem Projekt wie der Lüftungszentrale des Üetlibergtunnels – wo nach dem so genannten Zeit-Mitteltarif abgerechnet wurde – nicht unerheblich ist, so nicht verrechnet worden sei. Deshalb sei ab dem Jahr 2000 ein Zuschlag von durchschnittlich rund acht Prozent auf den rapportierten Stunden gemacht worden. Dieser Zuschlag für den administrativen Aufwand sei nicht in der geforderten Form ausgewiesen worden.

so es beim Gubrist keinen Stau gibt. Das sind Gründe, die dafür sprechen, sich in der Innerschweiz anzusiedeln.» Davon, dass die Distanzen zwischen Zug und Luzern zu Zürich kleiner würden, profi-

tierten alle. «Es wird Pendlerströme in beide Richtungen geben, von der Innerschweiz nach Zürich und umgekehrt.» Ruhstaller denkt, dass künftig die Pendlerwege trotz der besseren Erreichbar-

keit länger werden könnten. «Wer in Zug oder Luzern selber keine Wohnung findet, zieht etwas weiter weg. Dank der neuen Autobahn bleibt sich die für den Arbeitsweg verwendete Zeit ja gleich.» ■

### Die neue Autobahn durch das Knonauer Amt bringt Zug in Zugzwang

Das Amt für Raumplanung der Zuger Baudirektion hat eine Studie in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der A4 auf den Kanton prüfen zu lassen. Vor allem sollten raumrelevante Fragen geklärt werden wie etwa die Auswirkungen der neuen Autobahn auf die Zuger Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie auf den Immobilienmarkt. Ziel der Studie war es, aufgrund der Analysen verschiedene Handlungsoptionen zu erkennen, die es ermöglichen, dem künftigen Entwicklungsdruck mit einer angemessenen Raumplanungspolitik zu begegnen.

Die Vorzüge der Knonauer Amt-Autobahn für den Kanton Zug sind offenkundig. Das beauftragte Institut für Betriebs- und Regionalökonomie IBR der Hochschule Luzern nennt in der Studie vor allem die stärkere Anbindung des Kantons Zug an den Metropolitanraum Zürich dank stark verkürzter Fahrzeiten. Zudem gewinnt die Achse Zürich–Zug–Luzern als zusammenhängender Wirtschaftsraum an Bedeutung. Die Studie kommt weiter zum Schluss, dass die wertschöpfungsintensiven Branchen wie Grosshandel, Informatik- und Unternehmensdienstleistungen oder die High-Tech-Industrie im Kanton Zug zusätzlich gestärkt werden. Vorteile bringt die direkte und schnelle Nationalstrassenverbindung auch den zahlreichen internationalen Unternehmen, die dank Fahrzeit-

gewinn wesentlich direkter an den Flughafen Zürich angeschlossen sein werden. Ein positiver Effekt ist schliesslich die Entlastung verschiedener Kantonsstrassen im Kanton Zug, wodurch zum Beispiel der Unternehmens- und Arbeitsstandort Walterswil-Sihlbrugg an Attraktivität gewinnen wird. Weniger Verkehr bedeutet aber auch weniger Lärm und weniger Abgase, heisst es in der Studie.

Die bessere Erreichbarkeit des Kantons Zug ist indes nicht nur eine Chance, sondern auch eine Herausforderung. So wird zum Beispiel mit verstärktem Pendleraufkommen zu rechnen sein. Mehrverkehr erwarten die Autoren der Studie vor allem aus den Nachbarregionen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil Haushalte mit tiefem Einkommen aufgrund steigender Wohnkosten ihren Wohnsitz vermehrt im Freiamt, Seetal, Rontal oder im Knonauer Amt wählen werden. Nachteilig werden die höheren Grundstücks- und Immobilienpreise schliesslich auch für Betriebe sein, die über einen grossen Flächenbedarf verfügen müssen, also in den Bereichen Logistik, Lager, Einkaufszentren tätig sind.

Die Studie geht insgesamt davon aus, dass die Eröffnung der A4 durch das Knonauer Amt für den Kanton Zug mit einem erheblichen Entwicklungsdruck verbunden sein wird. Um diesen in geordnete Bahnen zu lenken,

empfiehlt die Studie, die grosse Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum nur innerhalb jener Grenzen zu befriedigen, die im kantonalen Richtplan dafür vorgesehen sind. Zudem sei das künftige Siedlungswachstum konsequent am öffentlichen Verkehr auszurichten und dieser bedarfsgerecht auszubauen. Laut der Studie sind aber auch die geplanten Strassenbauvorhaben zügig zu realisieren. Dem Kanton Zug wird generell vorgeschlagen, klare Ziele für die bestehende und anzustrebende räumliche Entwicklung zu setzen.

Zudem macht es die zunehmende Einbindung in den Metropolitanraum Zürich gemäss den Autoren der Studie nötig, dass sich der Kanton Zug noch stärker profiliert, insbesondere in Bezug auf die Lebensqualität und die regionale Identität.

Für den Zuger Baudirektor Heinz Tännler ist die Studie eine Bestätigung der aktuellen Regierungspolitik: «In vielen Handlungsfeldern, welche die Studie anspricht, haben wir die nötigen Leitplanken bereits gesetzt, beziehungsweise Massnahmen eingeleitet. Ich nenne die verschiedenen räumlichen Aussagen zur Siedlungsentwicklung im kantonalen Richtplan und die verstärkte Wohnbaupolitik. Was nun wirklich sehr drängt, ist die Realisierung der Vorhaben für den öffentlichen und den privaten Verkehr, die im Richtplan fixiert sind.»