

ANFRAGE von Carmen Walker Späh (FDP, Zürich), Gregor Rutz (SVP, Küsnacht) und Beat Walti (FDP, Zollikon)

betreffend Spurabbau am Utoquai in Zürich

Das Stadtzürcher Stimmvolk bewilligte im Jahr 2003 den Gestaltungsplan Sechseläutenplatz /Theaterplatz, der insbesondere auch die anstehende Neugestaltung des Sechseläutenplatzes umfasste. In der damaligen Abstimmungszeitung, aber auch im eigentlichen Gestaltungsplan wurde suggeriert, dass die Spurführung am Utoquai bis auf eine neue, stadtauswärts führende Abbiegespur in Richtung Falkenstrasse unverändert bleibe.

Im Jahr 2009 gab der Kanton Zürich dann angeblich im Rahmen seiner Genehmigung (da Strasse von überkommunaler Bedeutung) sein Einverständnis zu einem Abbau einer der beiden stadteinwärts in Richtung Schoeckstrasse führenden Abbiegespuren. Der Zürcher Stadtrat beschloss 2011, diesen Spurabbau umzusetzen. Entsprechend wurde dem Gemeinderat der Stadt Zürich eine Weisung vorgelegt, aufgrund welcher sich der neue Sechseläutenplatz auch auf die abzubauenende Spur erstrecken soll. Der Zürcher Stadtrat begründet dieses Abweichen vom ursprünglichen Gestaltungsplan Sechseläutenplatz / Theaterstrasse mit der kurz nach der Abstimmung über diesen erfolgten Schliessung des Limmatquais. Allerdings war diese Schliessung bereits fast vier Jahre vor der Abstimmung über den Gestaltungsplan Sechseläutenplatz/Theaterstrasse vom Stimmvolk beschlossen worden, und der Verkehr ist mit der Limmatquaischliessung nachweislich nicht einfach verschwunden. Aus diesem Grund hinkt die stadträtliche Argumentation erheblich. Am 14. März 2012 nun hat der Gemeinderat der Stadt Zürich grünes Licht für den Bau des Sechseläutenplatzes und damit für den Abbau der genannten Abbiegespur gegeben.

Durch den geplanten Spurabbau wird der Stauraum auf der stadteinwärts führenden Abbiegespur des Utoquais in Richtung Schoeckstrasse/Rämistrasse gegenüber dem Zustand vor dem heutigen Provisorium um über 70% reduziert. Er wird dann nur noch rund 10 bis 15 Fahrzeugen Platz bieten. Selbst im Fall eines Verzichts auf diesen Spurabbau würde der Stauraum nur mehr gut die Hälfte der Anzahl Fahrzeuge vor dem heutigen Provisorium aufnehmen können, da eine separate Führung der Abbiegespur(en) erst ab dem Fussgängerstreifen auf Höhe des früheren Theaterplatzes möglich sein wird.

Trotz dieses erheblichen Eingriffs in den Verkehrsfluss hat die Stadt Zürich offenbar auch keine umfassende und realitätsnahe Verkehrssimulation durchgeführt, welche auch den Knoten Utoquai/Falkenstrasse und insbesondere den Stau auf dem Utoquai und der Bellerivestrasse modelliert. Auch konkrete Anpassungen an den Lichtsignalanlagen, von denen 2009 in der Argumentation gegenüber dem Kanton die Rede war, hat die Stadt Zürich nicht vorgelegt. Der Nachweis, dass der Spurabbau zu keiner Leistungsreduktion führt, wurde nicht erbracht. Dagegen lässt sich einfach belegen, dass der Sechseläutenplatz auch bei einem Verzicht auf den Spurabbau fast unverändert und ohne Einschränkung vorgesehener Nutzungen (inkl. Zirkus Knie) realisieren lässt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Leistungsfähigkeit der einzigen seeseitenverbindenden Hauptverkehrsachse im Kanton Zürich rapide abnimmt, wenn schon nur ein einziges Fahrzeug, das am Utoquai in Richtung Schoeckstrasse/Rämistrasse abbiegen will, im massiv reduzierten Stauraum keinen Platz mehr findet und so eine der beiden in Richtung Quaibrücke führenden Spuren versperrt?

2. Ist sich der Regierungsrat dessen bewusst, dass der Stau am Utoquai schon heute während mehrerer Stunden oft gegen zwei Kilometer lang ist und zu einer erheblichen Belastung von Wohnquartieren durch Schleichverkehr führt?
3. Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich bestätigt, dass die geplante neue Verkehrsführung Kapazitätsreduktion an mehreren Knoten mit sich bringt und verweist zu deren Behebung lediglich auf geplante Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen. Wurde dem Kanton im Jahr 2009 von der Stadt konkret nachgewiesen, wie die durch den Spurabbau verursachte Reduktion der Leistungsfähigkeit dieser Knoten ohne Nebeneffekte aufgefangen werden kann?
4. Hat der Kanton eine Verkehrssimulation erstellt oder begutachtet und wenn nein, warum nicht?
5. Ist sich der Regierungsrat dessen bewusst, dass in diesem Fall die Staudetektoren auf der Höhe Bernhardtheater dafür sorgen, dass am Knoten Utoquai/Falkenstrasse auf beiden Spuren weniger Fahrzeuge in Richtung Bellevue durchgelassen werden?
6. Ist sich der Regierungsrat dessen bewusst, dass aufgrund dieser Überlegungen der Knoten Utoquai/Quaibrücke (Querung der Tramlinien am Bellevue) nicht mehr in jedem Fall leistungsbestimmend ist und deshalb klar von einer Reduktion der Leistungsfähigkeit dieser Hauptachse auszugehen ist?
7. Ist der Regierungsrat bereit, den Spurabbau am Utoquai nochmals hinsichtlich seiner Auswirkungen auf den heutigen und künftigen Verkehrsfluss zu überprüfen, bzw. ist bereits eine Genehmigung erfolgt?
8. Ist der Regierungsrat bereit, bei der Stadt Zürich darauf hinzuwirken, dass auf die Spurreduktion am Utoquai verzichtet wird?
9. Hat der Regierungsrat Kenntnis von den im Rahmen der Sanierung des Bellevues geplanten weiteren Spurreduktionen?

Carmen Walker Späh
Gregor Rutz
Beat Walti