

Sitzung vom 31. März 1999

606. Anfrage (Sperrung Limmatquai)

Kantonsrat Reto Cavegn, Oberengstringen, hat am 11. Januar 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Der Stadtrat von Zürich hat vergangene Woche sein Ziel bekräftigt, das Limmatquai für den privaten Verkehr zu sperren. Nach der dritten baubedingten Sperrung liegen nun Zahlen vor, welche die zuständigen Stadträtinnen veranlassten, die Sperrung des Limmatquais als «problemlos» zu bezeichnen.

Ich ersuche den Regierungsrat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung des Stadtrates, dass die Sperrung des Limmatquais für den privaten Verkehr «problemlos» ist?
2. Wie waren die Erfahrungen der Kantonspolizei während der baubedingten Limmatquai-Sperrung auf dem übergeordneten Strassennetz in der Stadt Zürich?
3. Hat die Kantonspolizei während der Sperrung eigene Verkehrszählungen auf den übergeordneten Strassen vorgenommen?
4. Kann der Regierungsrat auf die geplante Änderung des Richtplans (Voraussetzung für die Sperrung) Einfluss nehmen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Konsequenzen einer Limmatquai-Sperrung für den Verkehr in und um Zürich?

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit und der Baudirektion beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Reto Cavegn, Oberengstringen, wird wie folgt beantwortet:

Die baubedingte Sperrung des Limmatquais zwischen Rudolf Brun-Brücke und Schiffflände von Mitte Juli bis Ende Oktober 1998 bot Gelegenheit, die tatsächlichen Auswirkungen auf den Verkehr im Hinblick auf künftige Sperrungen des Limmatquais zu erfassen und zu analysieren. Die Verkehrsmessungen vor und während der Sperrung wurden an 26 Messstellen für die Werktags-Abendspitzenstunde von 17 bis 18 Uhr ausgewertet und miteinander verglichen. Der in Auftrag gegebenen verkehrstechnischen Studie und dem darauf beruhenden zusammenfassenden Bericht der Stadtpolizei Zürich, der an einer Pressekonferenz vom 8. Januar 1999 vorgestellt wurde, ist im Wesentlichen Folgendes zu entnehmen:

Gesamthaft gesehen haben die Verkehrsbelastungen auf den Limmatbrücken sowie beidseits der Limmat deutlich zugenommen. Der Verkehr hat sich vom Limmatquai zu 32% auf Alternativrouten linksseitig und zu 37% auf Routen rechtsseitig der Limmat verlagert. Die restlichen 31% des Verkehrsaufkommens wurden von den Verkehrsmessungen nicht mehr erfasst. Die ermittelten durchschnittlichen Reisezeiten auf den Alternativrouten sind von rund 18 vor der Sperrung auf 19 Minuten gestiegen bzw. die Reisegeschwindigkeiten von rund 13 km/h auf 12 km/h gesunken. Tendenziell schliesslich waren während der Sperrung die gemessenen Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs in der City grösser als vorher.

Dieser Bericht lässt Angaben zu den Auswirkungen einer Sperrung des Limmatquais auf den Querverkehr, insbesondere die Route General Guisan-Quai-Bellevue, und zu den Staulängen auf diesen Verbindungen vermissen. Ebenso fehlen Erhebungen über die Knotenkapazitäten entlang den Alternativrouten, womit offen bleibt, ob und in welchem Ausmass die Mehrbelastungen auf den Ausweichrouten zu Auswirkungen auf querende Verkehrsbeziehungen führen werden.

Zu beachten ist im Weiteren, dass es teilweise an geeigneten Ausweichrouten fehlt. Die auf das Limmatquai als Durchgangssachse zielenden Einfallsachsen vom rechten Seeufer und der Forch beispielsweise finden keine ausreichende Fortsetzung in einer überkommunalen Strasse, um die Innenstadt auf Stadtgebiet zu umfahren. Die Verbindung Bellerive-Forchstrasse-Klusplatz zur Achse Bergstrasse-Gladbachstrasse ist derart ungenügend ausgebildet, dass der Ziel-/Quellverkehr bis zum Bellevue in den Innenstadtbereich fahren muss, um dann ein gesperrtes Limmatquai lediglich kleinräumig umfahren zu können. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Stadt Zürich das Verkehrsaufkommen auf ihrem Gebiet in einer gewissen Masse stets selbst auffangen können muss; nicht nur im Hinblick auf die unerwünschte Mehrbelastung der überkommunalen

Strassen, sondern vielmehr auch um im Falle einer baubedingten Schliessung einer überkommunalen Strasse das Verkehrsaufkommen auf dem eigenen Strassennetz noch bewältigen zu können.

Dem Bericht lässt sich sodann auch nicht entnehmen, inwiefern die nach der Sperrung von den Verkehrszählungen nicht mehr erfassten Verkehrsteilnehmer (31%) ihr Verhalten der neuen Situation angepasst haben, indem sie z.B. andere Einfallachsen gewählt oder Quartierstrassen benutzt haben, vermehrt auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen sind oder gegenteils den Weg in die Stadt vermehrt meiden. Die Klärung dieser Frage ist bedeutsam im Hinblick auf allfällige notwendige flankierende Massnahmen. Die Untersuchungsergebnisse sind somit unvollständig und erlauben insbesondere nicht, die Auswirkungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Kapazität einer Sperrung des Limmatquais auf die Durchgangs- und überkommunalen Strassen zu beurteilen.

Die Kantonspolizei hat während der baubedingten Sperrung auf dem Strassennetz ausserhalb der Stadt Zürich keine nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss festgestellt, jedoch auch keine ausserordentlichen Verkehrsmessungen durchgeführt. Der Regierungsrat hat bei der Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 224/1994 über die Auswirkungen auf den Verkehr bei einer Totsperrung des Limmatquais festgehalten, dass es in den Kompetenzbereich der Stadt Zürich falle, eine Sperrung des Limmatquais zu analysieren, der Kanton jedoch am Ergebnis der Untersuchungen interessiert sei. Demgemäss verlangten die kantonalen Stellen im Zusammenhang mit der temporären Limmatquai-Sperrung 1995 auch die Aufnahme zusätzlicher Messstellen. Deren Betrieb und die Verkehrszählungen erfolgen jedoch ausschliesslich durch die städtischen Behörden.

Nach § 32 des Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) bedarf der kommunale Richtplan – samt Verkehrsplan – der Genehmigung des Regierungsrates. Im Hinblick auf die Sperrung des Limmatquais wird zu prüfen sein, wie die noch offenen Fragen des städtischen Berichts beantwortet werden und ob die beabsichtigte Umklassierung des Limmatquais den erwähnten Bedenken ausreichend Rechnung trägt. Die endgültige Stellungnahme des Regierungsrates wird jedoch erst nach dem Vorliegen eines Antrages der Stadt zur Genehmigung der Änderung des Richtplanes und nach einer allfälligen – vom Stadtrat bereits verschiedentlich in Aussicht gestellten – kommunalen Volksabstimmung erfolgen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion für Soziales und Sicherheit und die Baudirektion.