

Sitzung vom 25. November 2020

1141. Anfrage (Bellerivestrasse – wie geht der Kanton mit dem Alleingang der Stadt um?)

Die Kantonsräte Christian Schucan, Uetikon a. S., und Marc Bourgeois, Zürich, sowie Kantonsrätin Beatrix Frey, Meilen, haben am 7. September 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Überraschend hat die Stadt Zürich kommuniziert, dass sie einen Versuch plant, die vierspurige Bellerivestrasse während einer Velosaison von sechs Monaten auf zwei Spuren zu reduzieren, um Platz für eine Veloroute zu schaffen. Die Bellerivestrasse ist nicht nur die zentrale kantonale Hochleistungsstrasse für den Gewerbe- und Berufsverkehr zwischen der Stadt und dem Bezirk Meilen, sondern auch die zentrale Anbindung des Bezirks Meilen an das Nationalstrassennetz. Bereits heute stauen sich die Autos zu jeder Tageszeit, und die Stadtkreise 8 und 7 sind durch Ausweichverkehr belastet. Der Versuch dürfte nur durchgeführt werden, wenn das Vorhaben den übergeordneten Rechtsgrundlagen und Planungen entspricht. Hier sei insbesondere auf das Verbot der Kapazitätsreduktion in der Verfassung, auf die Signalisationsverordnung, auf den kantonalen Richtplan und auf das sich in Arbeit befindliche Gesamtverkehrskonzept des Bezirks Meilen verwiesen. Wenn der Versuch tatsächlich durchgeführt werden sollte, ist sicherzustellen, dass der Untersuchungsperimeter sich nicht nur auf die Bellerivestrasse beschränken würde, sondern auch die durch den Versuch tangierten Stadtkreise und Gemeinden miteinbezieht und die Auswirkungen grossräumig analysiert werden. Zudem wäre zu gewährleisten, dass die Verkehrssteuerung während des Versuchs nicht so optimiert wird, dass die Resultate geschönt werden.

In diesem Zusammenhang haben wir folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Die Art und Weise des Vorgehens der Stadt ist provokativ und ein Affront. Gedenkt der Regierungsrat, den Stadtrat auf die allgemeinen Gepflogenheiten im Umgang zwischen politischen Behörden hinzuweisen.
2. Der Stadtzürcher Tiefbau-Vorsteher Richard Wolff behauptete in einer ersten Stellungnahme, das Vorhaben sei mit dem Kanton koordiniert worden. Danach korrigierte er, der Kanton sei nur informiert gewesen. Wir bitten um Aufführung der konkreten Informationen,

respektive Einbezug des Kantons in das Projekt (alle betroffenen Direktionen). Zudem bitten wir um Ausführungen zur Erwartungshaltung des Kantons in einem solchen Fall.

3. Aus Sicht von Tiefbau-Vorsteher Wolff reichen die vorhandenen Velowege aktuell scheinbar nicht aus, sonst würde ein solcher Versuch gar nicht ins Auge gefasst. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu und sieht er auch Alternativen (Veloroute über Dufourstrasse oder richtungsgetreunt über Dufour- und Seefeldstrasse)?
4. Was gedenkt der Kanton in Anbetracht der Tatsache zu tun, dass die Stadt vor der öffentlichen Kommunikation des Versuchs keine Bewilligung für den Versuchsbetrieb beantragt hat, obwohl dies notwendig wäre und die Kantonspolizei bereits heute bestätigt, dass der Versuchsbetrieb «offensichtlich» Auswirkungen über die Stadtgrenze hinaus haben wird (siehe auch Artikel NZZ Online «Geplanter Spurabbau im Zürcher Seefeld: Stadtrat Wolff hat keine Zustimmung der Kantonspolizei eingeholt» vom 6. September 2020)?
5. Welche Hindernisse grundsätzlicher Art sieht der Regierungsrat bei diesem Vorhaben? Kann ein solches Vorhaben überhaupt im Einklang mit der bestehenden Rechtsordnung realisiert werden (z. B. Art. 104 Kantonsverfassung in Bezug auf die Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte Verkehrsnetz oder Art. 14 StrG welches die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs vorsieht)? Wie ist sichergestellt, dass nicht ein Vorhaben getestet würde, welches den übergeordneten Vorgaben und Planungen widerspricht?
6. Die lange Dauer von sechs Monaten genau während der Velosaison lässt darauf schliessen, dass statt eines Experiments ein Providurium angestrebt wird. Verfügt der Regierungsrat über entsprechende Informationen darüber, und welche Gegenmassnahmen plant sie zu ergreifen? Gibt es Abbruchkriterien für dieses Experiment?
7. Heute wird aus politischen Gründen Optimierungspotenzial der Verkehrssteuerung nicht genutzt, welches nun in der Versuchsphase eingesetzt werden könnte, um im Vergleich zum heutigen Zustand ein beschönigtes Testbetriebsresultat auszuweisen. Dabei denken wir beispielsweise daran, dass bei einem allfälligen Testbetrieb die Steuerung der Lichtsignalanlage durch die Stadt (insbesondere beim Bellevue) unzulässig verändert würde. Welche Möglichkeiten hat der Kanton sicherzustellen, dass ein allfälliger Versuch objektiven Kriterien genügen würde, und plant der Kanton eigene, unabhängige Gutachten, die auch verbleibende Handlungsspielräume bei den LSA und im Falle von Verkehrssteuerungen berücksichtigen?

8. Ein Abbau um zwei Spuren an der Bellerivestrasse wird auch Auswirkungen auf die im Rahmen des Workshops nicht einbezogenen Quartiere (z. B. Stadtkreis 7) und Gemeinden (z. B. Zumikon, Zollikon, Küsnacht, Erlenbach) haben. Inwiefern plant der Regierungsrat hier eine ganzheitlichere Sichtweise als die Stadt Zürich einzunehmen und darauf Einfluss zu nehmen, dass diese Quartiere und Gemeinden in den Prozess einbezogen werden?
9. Welche spezifischen Herausforderungen würde der Kanton im Rahmen der Führung der beiden Autobuslinien 912 und 916 im Rahmen des Testbetriebs sehen?
10. Die heutige Verkehrssituation an der Bellerivestrasse und den angrenzenden Quartieren ist bereits heute überlastet. Wo sieht der Regierungsrat hier Möglichkeiten zu Entlastung und was gedenkt die Kantonsregierung längerfristig zu unternehmen, damit der Durchgangsverkehr, welcher aus dem Bezirk Meilen auf die Nationalstrassen will, nicht mehr mitten durch Zürich fahren muss, nachdem die Stadt offensichtlich diesen Verkehr verhindern will?
11. Welche Auswirkungen hat dieses Vorhaben auf das sich in Arbeit befindliche Gesamtverkehrskonzept des Bezirks Meilen bzw. wie verhindert der Kanton, dass die Stadt Fakten schafft, welche die Entwicklung eines ganzen Bezirks in Frage stellt?
12. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass nicht ganze Stadtkreise wie der Kreis 8 vom Verkehr abgeschnitten werden, weil diese aufgrund künstlich verlängerter Staus und zugestellter Knoten vor Schleichverkehr geschützt werden müssen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Schucan, Uetikon a. S., Marc Bourgeois, Zürich, und Beatrix Frey, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Die Bellerivestrasse ist als Hauptverkehrsstrasse im kantonalen Richtplan eingetragen. Das Strassengesetz (StrG, LS 722.1) überträgt den Städten Zürich und Winterthur den Bau, Betrieb und Unterhalt der Staatsstrassen auf ihrem Gebiet (Strassen mit überkommunaler Bedeutung). Bauliche Massnahmen an diesen Strassen bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 Abs. 3 StrG).

Verkehrsanordnungen können die städtischen Behörden von Zürich und Winterthur selbst verfügen (vgl. § 27 in Verbindung mit § 5 Kantonale Signalisationsverordnung [KSigV, LS 741.2]). Auch vorübergehende Verkehrsanordnungen wie der von der Stadt Zürich geplante Versuch einer

Spurreduktion auf der Bellerivestrasse fallen unter diese Bestimmung. Gemäss § 28 KSigV müssen die städtischen Behörden vorgängig die Zustimmung der Kantonspolizei einholen, bevor sie Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, erlassen.

Aus dieser Rechtsgrundlage ergibt sich, dass verschiedene der gestellten Fragen Zuständigkeitsbereiche der städtischen Behörden betreffen.

Zu Frage 1:

Mit Schreiben vom 14. September 2020 an den Stadtrat von Zürich hat der Regierungsrat festgehalten, dass die anstehenden Herausforderungen im Bereich Verkehr nur gelöst werden können, wenn der Kanton und die Stadt Zürich partnerschaftlich zusammenarbeiten. Dies setzt Vertrauen und Verlässlichkeit voraus.

Zu Frage 2:

Die für den Vollzug der KSigV zuständige Kantonspolizei wurde 2017 informiert, dass eine Sanierung der Bellerivestrasse unter Beibehaltung der bestehenden Spuraufteilung anstehe. Anlässlich einer Sitzung am 28. August 2019 zum Projektstand «Vorstudie» wurde darüber informiert, dass das städtische Tiefbauamt ein Verkehrsgutachten zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit in Auftrag gegeben und die städtische Dienstabteilung für Verkehr (DAV) zu drei möglichen Varianten Simulationen erstellt habe. Die Kantonspolizei äusserte zu allen Varianten Bedenken. Danach wurde sie von den städtischen Behörden nicht mehr einbezogen oder informiert.

Die Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, wurde von der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, Stadträtin Karin Rykart, am 8. Juni 2020 über das Vorhaben der Stadt Zürich, den Versuch durchzuführen, in allgemeiner Form in Kenntnis gesetzt. Die Volkswirtschaftsdirektorin äusserte dabei Vorbehalte gegen diesen Versuch. Da jedoch keine baulichen Massnahmen vorgesehen waren, war keine Genehmigung durch den Regierungsrat notwendig.

Sollte ein Spurabbau dereinst mittels baulicher Massnahmen in einen dauerhaften Zustand übergeführt werden, müsste dieses Projekt, wie vorstehend ausgeführt, durch den Regierungsrat genehmigt werden. Der Regierungsrat würde ein Projekt u. a. in Bezug auf die Einhaltung von Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) prüfen. Nach dieser Bestimmung ist die Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Strassenabschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

Zu Frage 3:

Das Amt für Verkehr (AFV) stützt sich bezüglich der Velonetzplanung auf den regionalen Richtplan, der gemeinsam mit dem kommunalen Richtplan das Veloroutennetz in der Stadt Zürich festlegt. Regional klassiert ist die geplante Route via Quaianlage, Seefeldstrasse und Utoquai sowie die Route via Wildbach- und Mühlebachstrasse. Die Bellerivestrasse weist ab der Fröhlichstrasse stadteinwärts zurzeit weder eine regionale noch kommunale Klassierung auf. Das in den Richtplänen festgelegte Netz bildet eine konsistente Einheit. Überlegungen zu einer Neukonzeption des Netzes sind den verantwortlichen Stellen des Kantons bisher nicht bekannt.

Zu Frage 4:

Mit Schreiben vom 14. September 2020 wies der Regierungsrat den Stadtrat von Zürich darauf hin, dass gemäss § 28 KStG die städtischen Behörden die Zustimmung der Kantonspolizei einholen müssen, bevor sie Verkehrsanordnungen erlassen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können. Diese Bestimmung erfasst auch temporäre Verkehrsanordnungen.

Zu Frage 5:

Da das Vorhaben der Stadt Zürich weder bei der Kantonspolizei noch bei der Volkswirtschaftsdirektion hängig ist, kann der Regierungsrat zu den Inhalten keine Stellung nehmen.

Zu Frage 6:

Dem Regierungsrat ist diesbezüglich nichts bekannt.

Zu Frage 7:

Die städtische DAV steuert die Lichtsignalanlagen auf dem Gebiet der Stadt Zürich selbstständig. Die Kantonspolizei verfügt nicht über einen Zugriff auf die betroffenen Systeme, Steuerungsmodalitäten und Phasenpläne. Bisher hat der Kanton keine entsprechenden Gutachten geplant.

Zu Frage 8:

Komplexe Herausforderungen im Zusammenhang mit dem zukünftigen Verkehrsregime auf der Bellerivestrasse können nur in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zürich, dem Kanton und den betroffenen Gemeinden des Bezirks Meilen gelöst werden. Für den Regierungsrat ist es daher unabdingbar, dass die für den fraglichen Streckenabschnitt zuständige Stadt Zürich die verschiedenen Anspruchsgruppen in den Prozess einbezieht und alle Involvierten partnerschaftlich zusammenarbeiten.

Zu Frage 9:

Da der Versuch der vorübergehenden Spurreduktion auf der Bellerivestrasse, wie eingangs erwähnt, durch die Stadt Zürich durchgeführt wird, liegt auch die Zuständigkeit für die Abklärung der Herausforderungen für die auf der Bellerivestrasse stadtauswärts verkehrenden Buslinien 912 und 916 bei den Behörden der Stadt Zürich.

Zu Frage 10:

Das AFV erarbeitet derzeit gemeinsam mit dem Regionalplanungsverband ein regionales Gesamtverkehrskonzept für die Region Pfannenstiel. Dabei soll insbesondere auch eine verbesserte Anbindung der Region an das übergeordnete Strassennetz untersucht werden. Neben der Infrastruktur bzw. Netzergänzungen werden ebenso Ersatzmassnahmen auf dem bestehenden Netz untersucht.

Zu Frage 11:

Wie bereits ausgeführt, müsste eine permanente Verkehrsanordnung im Rahmen eines Strassenbauprojekts durch den Regierungsrat genehmigt werden. Die Stadt Zürich ist in die Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts einbezogen. Damit ist auch sichergestellt, dass die Entwicklung des Bezirks Meilen und die daraus folgenden Anforderungen an die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und an die Stadt Zürich berücksichtigt werden.

Zu Frage 12:

Die kommunale Verkehrsplanung ist Aufgabe der Stadt Zürich. Der Regierungsrat prüft und genehmigt nur Projekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur (§ 45 Abs. 3 StrG).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli