

A N F R A G E von Marc Bourgeois (FDP, Zürich) und Thomas Vogel (FDP, Illnau-Effretikon)

betreffend Konsequenzen der Sperrung der Langstrasse

Der Stadtrat von Zürich hat am 14. September die Sperrung der Langstrasse für den MIV auf dem Abschnitt Stauffacher- bis Diererstrasse gemäss § 16 und § 17 StrG aufgelegt. Auf diesem Strassenabschnitt verkehren heute gegen 8'000 Fahrzeuge pro Tag. Ergänzend hat der Stadtrat auch einen Umweltverträglichkeitsbericht und ein akustisches Projekt veröffentlicht, deren Systemgrenzen allerdings bei den umliegenden Strassenzügen im Kreis 4 liegen. Dies, obwohl das Strassennetz in diesem Projektperimeter – wie dem Umweltbericht zu entnehmen ist – bereits heute stark ausgelastet ist und bspw. der Verkehr an der Lagerstrasse und der Kanonengasse tagsüber zusätzlich um über 30 % steigen soll. Deshalb muss auch mit weiträumigem Ausweichverkehr gerechnet werden.

Die Langstrasse ist ein regionales Bustrasse und ein regionaler Radweg. Sie ist keine Staatsstrasse gemäss §§ 24 und 30 PBG. Im geltenden kommunalen Verkehrsplan handelt es sich um einen «Hauptstrassenraum in Quartierzentren». Gemäss diesen Grundlagen fällt das Vorhaben grundsätzlich in die Kompetenz der Stadt Zürich. Schon heute sind allerdings mögliche, kleinräumige Ausweichrouten oft überlastet und die Knoten überstaut, was weiträumigen Ausweichverkehr verursachen kann. Die Betroffenheit des Kantons beginnt dort, wo Staatsstrassen aufgrund allfälligen Ausweichverkehrs stärker und ggf. in nicht beabsichtigtem Ausmass belastet werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Über welche Strassenzüge kann der MIV weiträumig ausweichen, falls die Kapazitätsgrenzen auf den lokalen Umfahrungsrouten im engeren Umfeld (Systemgrenzen des Umweltverträglichkeitsberichts) überschritten werden? Welche Staatsstrassen könnten dabei betroffen sein? Kann das Ausmass der Mehrbelastung abgeschätzt werden?
2. Wie viele Personen leben an den Umfahrungsrouten gemäss Frage 1? Bei wie vielen dieser Personen ist der Immissionsgrenzwert (ggf. auch der Alarmwert) heute schon überschritten?
3. Welche zusätzliche Fahrleistung wird durch solche grossräumigen Umwegfahrten verursacht (bezogen auf die heutigen Fahrleistungen)? Was sind die Auswirkungen hinsichtlich CO₂- und Schadstoffausstoss?
4. Wie vertritt der Regierungsrat ganz generell übergeordnete, kantonale Interessen, wenn kommunale Anordnungen auf kommunalen Strassen Einfluss auf den Verkehrsfluss auf Staatstrassen haben können (berücksichtigte räumliche Ausdehnung, Prozess, Interessenausgleich, Berücksichtigung Verkehrsentwicklung, Reservekapazitäten)?

Marc Bourgeois
Thomas Vogel