

Sitzung vom 6. Juni 2012

590. Anfrage (Spurabbau am Utoquai in Zürich)

Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, sowie die Kantonsräte Gregor Rutz, Küsnacht, und Beat Walti, Zollikon, haben am 26. März 2012 folgende Anfrage eingereicht:

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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Carmen Walker Späh, Zürich, Gregor Rutz, Küsnacht, und Beat Walti, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Anfrage betrifft die Strasseninfrastruktur sowie den Betrieb der Strassen (Steuerung von Lichtsignalanlagen). Die Aufgabenteilung zwischen den Städten Zürich bzw. Winterthur und dem Kanton in Bezug auf die Strasseninfrastruktur ist im Strassengesetz (StrG, LS 722.1) geregelt. Die Städte sind danach für den Bau und den Unterhalt der Strassen von überkommunaler Bedeutung zuständig (§ 43 StrG). Diese entsprechen in ihrer Funktion den Staatsstrassen im übrigen Kantonsgebiet. Die Städte reichen alle Projekte dem Amt für Verkehr zur Beglehrensäusserung und nach rechtskräftiger Festsetzung dem Regierungsrat zur Genehmigung ein. Die sogenannten Verkehrsanordnungen sind nicht im Strassengesetz, sondern in der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) geregelt. Als Verkehrsanordnungen gelten Signale, Lichtsignale, Markierungen und Verkehrsbeschränkungen (§ 3 KSigV). In den Städten Zürich und Winterthur sind die städtischen Behörden für Verkehrsanordnungen zuständig (§ 27 KSigV). Der Zustimmung durch die Kantonspolizei bedürfen lediglich Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können (§ 28 KSigV). Das Amt für Verkehr berücksichtigt bei der Prüfung von Projekten nach Strassengesetz unter Einbezug der Kantonspolizei auch die damit einhergehenden betrieblichen Massnahmen.

Zu Frage 1:

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass eine Überlastung des Stauraumes der Fahrspur Richtung Schoeckstrasse/Rämistrasse Einfluss auf die beiden Fahrspuren Richtung Quaibrücke und damit auf die Leistungsfähigkeit dieser Achse hätte. Einem Spurabbau in Richtung Schoeckstrasse/Rämistrasse kann daher nur dann zugestimmt werden, wenn die Länge der verbleibenden Abbiegespur so gewählt wird, dass sie nicht zu einer Beeinträchtigung der Fahrspuren Richtung Quaibrücke führt.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat ist darüber im Bilde, dass die Achse Bellerivestrasse/Utoquai im heutigen Zustand staubelastet ist und diese Stausituation zu Ausweichverkehr in die Wohnquartiere führt.

Zu Frage 3:

Im Rahmen der fachtechnischen Bereinigung des Projekts im Dezember 2009 erläuterte die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich (DAV) gegenüber dem Amt für Verkehr (AFV) das auf Verlangen des Kantons erstellte Leistungsgutachten betreffend Spurabbau im Utoquai Fahrriechung Schoeckstrasse und erbrachte die verlangten Nachweise. Die Verkehrssteuerung an den Knoten Utoquai/Schoeckstrasse und Utoquai/Falkenstrasse ist gemäss Zusicherung der DAV genügend flexibel, um auf eine Überlastung der Abbiegespur in die Schoeckstrasse mit einer zeitweiligen Anpassung der Signalzeiten bzw. der Grünphasen reagieren zu können.

Zu Frage 4:

Das AFV erstellt in der Regel keine eigenen Verkehrssimulationen bzw. Gutachten. Entsprechend der eingangs dargelegten Zuständigkeit der Stadt ist es grundsätzlich Sache der städtischen Behörden, die erforderlichen Nachweise zu erbringen. Vorliegend lagen dem AFV zwei Gutachten vor. Bis zum heutigen Zeitpunkt hatte das AFV keinen Anlass, eine weitere Expertise einzuholen.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat hat keine Kenntnis vom Einsatz von Staudetektoren durch die Stadt Zürich. Die betriebliche Verkehrssteuerung liegt gemäss § 27 KSigV in der Kompetenz der Stadt Zürich.

Zu Frage 6:

Der Knoten Utoquai/Rämistrasse/Quaibrücke ist auch nach dem Rückbau einer Abbiegespur im Utoquai das leistungsbestimmende Element für die gesamte Achse Utoquai/Bellevue/Quaibrücke. Für die Leistungsfähigkeit massgebend sind hier die bereits heute bestehenden Einschränkungen durch die Querung der Tramlinien und durch die

Kreuzung Rämistrasse. Wenn vorgelagerte Knoten in ihrer Steuerung an die Leistungsfähigkeit dieses Knotens angepasst werden, liegt darin allein noch keine Kapazitätsbeschränkung auf der gesamten Achse.

Zu Fragen 7 und 8:

Der Regierungsrat prüft im Rahmen der Genehmigung von Strassenprojekten der Stadt Zürich nach §45 StrG, ob die Interessen des Kantons betreffend die Strassen mit überkommunaler Bedeutung gewahrt sind. Das Projekt wurde dem Regierungsrat bisher nicht unterbreitet. Sollten sich seit dem Zeitpunkt der technischen Überprüfung die Rahmenbedingungen verändert haben oder sollte eine abschliessende Beurteilung der Auswirkungen der geplanten baulichen Massnahmen auf die Leistungsfähigkeit der überkommunalen Strasse aufgrund der Gesuchsunterlagen nicht möglich sein, wird der Regierungsrat eine Ergänzung der Unterlagen veranlassen. Eine abschliessende Haltung zum Vorhaben wird der Regierungsrat erst im Rahmen des Genehmigungsentscheids einnehmen.

Zu Frage 9:

Dem AFV liegt eine Vorstudie zur Erneuerung des Bellevueplatzes für eine erste Stellungnahme vor. Das Projekt befindet sich noch in einer sehr frühen Phase und hat den behindertengerechten Ausbau des Bellevues sowie verschiedene Strassenanpassungen (Änderungen der Spurführung und Spuraufteilung) zum Gegenstand. Die kantonalen Fachstellen prüfen das Projekt auf seine Auswirkungen auf die Verkehrsleistung und den Betrieb.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Stadtrat von Zürich, Stadthaus, Postfach, 8022 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi