

ANFRAGE von Christian Schucan (FDP, Uetikon am See), Marc Bourgeois (FDP, Zürich) und Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen)

betreffend Bellerivestrasse – wie geht der Kanton mit dem Alleingang der Stadt um?

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 Untersuchungssperimeter 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 Be-

vorzugung 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?

Christian Schucan
Marc Bourgeois
Beatrix Frey-Eigenmann