

Sitzung vom 28. November 2018

1141. Anfrage (Konsequenzen der Sperrung der Langstrasse)

Die Kantonsräte Marc Bourgeois, Zürich, und Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, haben am 1. Oktober 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Der Stadtrat von Zürich hat am 14. September die Sperrung der Langstrasse für den MIV auf dem Abschnitt Stauffacher- bis Dienerstrasse gemäss § 16 und § 17 StrG aufgelegt. Auf diesem Strassenabschnitt verkehren heute gegen 8000 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)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marc Bourgeois, Zürich, und Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Rahmen von zwei Verkehrsgutachten wurde detailliert geprüft, welche Auswirkungen die abschnittsweise Sperrung der Langstrasse im Kreis 4 für den motorisierten Individualverkehr hat. Die Ergebnisse dieser Studien zeigen, dass der Verkehr im engeren Projektperimeter (namentlich über die Feldstrasse und über die Ankerstrasse/Kanonengasse) vollumfänglich abgewickelt werden kann, sofern die Verkehrssteuerung im ganzen Perimeter und zusätzlich an zwei Knoten in der Kanonengasse die Spuraufteilung angepasst wird. Die genannten zwei zusätzlichen Linksabbiegespuren in der Kanonengasse (Höhe Militärstrasse und Höhe Lagerstrasse) werden vorgängig zur Sperrung der Langstrasse umgesetzt. Mittels Steuerungsmassnahmen werden die vorhandenen Stauräume bewirtschaftet, was keinen Einfluss auf die praktische Leistungsfähigkeit des Systems hat. Leistungsbestimmend für das System bleibt der Limmatplatz im Kreis 5, der von den Änderungen im Kreis 4 nicht betroffen ist. Es ist deshalb mit keinem signifikanten Mehrverkehr ausserhalb des Perimeters des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) zu rechnen.

Zu Fragen 2 und 3:

Die in den Fragen 2 und 3 erwähnten Umfahrungsrouten gibt es so nicht. Der Beantwortung der Frage 1 kann entnommen werden, dass kein erheblicher Mehrverkehr ausserhalb des UVB-Perimeters entsteht.

Zu Frage 4:

Sobald auf überkommunalen Strassen bauliche Massnahmen ergriffen werden müssen, wird der Kanton im Rahmen der Begehrensäusserung gemäss § 45 Abs. 1 des Strassengesetzes (LS 722.1) zur Stellungnahme eingeladen. Im konkreten Fall hat der Kanton eine Stellungnahme abgegeben, weil aufgrund des ersten Gutachtens ersichtlich wurde, dass die abschnittsweise Sperrung der Langstrasse im Kreis 4 Auswirkungen auf überkommunale Strassen (Feldstrasse, Ankerstrasse und Kanonengasse)

hat, die auch bauliche Massnahmen zur Folge haben. Der Kanton hat die Auswirkungen im Einzelnen geprüft und in diesem Zusammenhang noch zusätzliche Fragen gestellt. Damit diese beantwortet werden konnten, wurde ein zweites Gutachten in Auftrag gegeben. Seitens der Stadt Zürich haben sich die Dienstchefs des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr mit Schreiben vom 11. August 2017 an den Chef des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich zu verschiedenen Handlungen verpflichtet. Namentlich sollen die im Gutachten vorgeschlagenen Massnahmen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit auf den überkommunalen Strassen umgesetzt und eine Wirkungsanalyse durchgeführt werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli