

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 312/2009

Sitzung vom 16. Dezember 2009

**2034. Anfrage (Warum zögert der Regierungsrat bei der
Rechtsanwendung? Nur ein mutiger Regierungsrat kann mit § 50
des Strassengesetzes den Stau auflösen.)**

Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, Kantonsrätin Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a. S., und Kantonsrat Claudio Zanetti, Zollikon, haben am 28. September 2009 folgende Anfrage eingereicht:

In seiner Antwort vom 9. September 2009 auf die Anfrage KR- Nr. 208/2009 bringt der Regierungsrat zum Ausdruck, dass er nicht gewillt ist, seine in § 50 Strassengesetz eindeutig festgelegten Kompetenzen auszuschöpfen und in die gescheiterte Stadtzürcher Verkehrspolitik einzugreifen. Dies obwohl die täglichen Staus auf den durch die Stadt Zürich führenden Verkehrsachsen nicht mehr zu übersehen sind und dringlich korrigierende Massnahmen erfordern.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die Verkehrskapazität auf der Falkenstrasse und auf dem Utoquai (gemäss Richtplan, Blatt Verkehr: beides Strassen von übergeordneter Bedeutung) aufgrund der in den letzten Wochen und Monaten getätigten baulichen und verkehrsführenden Massnahmen (u. a. dem Rückbau der Falkenstrasse zwischen Dufourstrasse und des Utoquais in Fahrrichtung Quaibrücke auf der Höhe des Opernhausanbaus auf 2 Spuren) noch gewährleistet ist?
2. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass sich die unbefriedigende Situation (tägliche Staus im Bereiche besagter Strassen und dadurch bedingt im Seefeldquartier) nicht noch verschlechtert, wenn das Parkhaus Opera in Betrieb geht? Aus unverständlichen Gründen soll dieses nur mit einer Ein- und Ausfahrt über die Schiller-/Falkenstrasse gebaut werden. Was gedenkt der Regierungsrat gegen diese unbefriedigende Situation zu unternehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a. S., und Claudio Zanetti, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die in der Frage genannten baulichen Massnahmen sind Teil eines Projektes der Stadt Zürich. Dieses sieht vor, in der Falkenstrasse im Abschnitt Utoquai bis Theaterstrasse und in der Schillerstrasse die Erschliessung für das neue Parkhaus Opera zu erstellen. Planerische Grundlage für die Erschliessung des Parkhauses sowie für die baulichen Veränderungen an der Oberfläche im betroffenen Perimeter ist der rechtskräftige Gestaltungsplan Sechseläutenplatz/Theaterplatz vom 8. Januar 2003. Die geplanten Massnahmen betreffen unter anderem die Aufhebung des Einbahnregimes in der Falkenstrasse, Abschnitt Utoquai bis Schillerstrasse.

Der Stadtrat von Zürich nahm auf Einladung hin mit Schreiben vom 4. November 2009 zu Frage 1 wie folgt Stellung:

«Bestimmend für die Verkehrskapazität sind die Abflüsse am Knoten, beziehungsweise wie hier, im innerstädtischen Bereich, auch an den Nachbarknoten (koordinierte Lichtsignalanlagen). Die heute vorhandene dritte Spur im Utoquai bestimmt nicht die Leistungsfähigkeit des Knotens Falkenstrasse, sondern sie dient als Warteraum für die folgenden Knoten (Gottfried-Keller-Strasse und Schoeckstrasse). Ebenso diente die dritte Spur in der Falkenstrasse (die mittlerweile aufgehoben ist) als Warteraum. Mit dem geplanten Abbau von einer Spur im Utoquai wird sich die Kapazität somit nicht vermindern und durch die neue Verkehrsführung im Raum Utoquai/Falkenstrasse werden keine neuen Verkehrsleistungs- oder Koordinationsprobleme geschaffen.

Die Leistungsfähigkeit wurde vorgängig mit Verkehrsgutachten beurteilt. Mit den Anpassungen in der Falkenstrasse und dem Utoquai erfolgte auch eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung der betroffenen Anlagen. Bis vor Kurzem war jedoch der Verkehr durch die Bauarbeiten in der Falkenstrasse sowie in der Theater- und Schoeckstrasse beeinträchtigt. Mittlerweile sind diese Bautätigkeiten abgeschlossen. Derzeit wird die Lichtsignalsteuerung optimiert, mit dem Ziel, eine optimale Leistungsfähigkeit zu erreichen.»

Diese Beurteilung der Massnahmen durch den Stadtrat von Zürich in Bezug auf die Verkehrskapazität deckt sich mit der Einschätzung der kantonalen Fachstellen. Die Einführung des Gegenverkehrs und der neue Linksabbiegestreifen im Utoquai erfordern die Verminderung von

drei auf zwei Fahrstreifen an der Verkehrsregelungsanlage (VRA) in der Falkenstrasse in Richtung Bellevue und auf dem Utoquai zwischen Falkenstrasse und Gottfried-Keller-Strasse in Richtung Bellevue. Diese Verminderung hat jedoch keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems am Bellevue. Massgeblich für die Leistungsfähigkeit ist das Gesamtsystem von sechs VRA, wobei der VRA am Bellevue (Knoten Utoquai/Schoeckstrasse und Utoquai/Quaibrücke) eine besondere Bedeutung zukommt. Die davor liegenden VRA, insbesondere diejenige bei der Einmündung der Falkenstrasse in den Utoquai, dürfen ohnehin nur so viel Verkehr zum Bellevue fliessen lassen, wie dort bewältigt werden kann. Mit der Verminderung auf zwei Fahrstreifen ist deshalb keine Verringerung der Kapazität verbunden.

Ergänzend wird auf die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 208/2009 betreffend Kriegserklärung in der Verkehrspolitik an die Landbezirke verwiesen, in der zu dieser Thematik eingehend Stellung genommen wird.

Zu Frage 2:

Die Erschliessung des Parkhauses Opera über die Schiller- und die Falkenstrasse wurde mit dem erwähnten Gestaltungsplan rechtskräftig entschieden. Die Fachstellen des Kantons nahmen in den verschiedenen Phasen der Projekte (Parkhaus Opera, Strassenprojekt) Stellung und hatten keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorgesehene Erschliessung anzubringen. An dieser Beurteilung hat sich seither nichts geändert.

Der Stadtrat von Zürich nahm zu dieser Frage wie folgt Stellung:

«Die Leistungsfähigkeit des Knotensystems wurde mit Verkehrsgutachten vorgängig geprüft. Ebenso wurde in einer Studie geprüft, wie gross das Parkhaus (Anzahl Parkplätze) aus verkehrstechnischer Sicht maximal sein darf. Als Obergrenze wurden dabei 400 Parkplätze festgelegt. Mit dem bestehenden Projekt wird diese Zahl nicht erreicht. Zudem wird mit der Anbindung an das Parkleitsystem der Parkplatzsuchverkehr in der Innenstadt reduziert.

Weitere Zu- und Wegfahrtsmöglichkeiten würden nur zusätzliche Anbindungen an das Strassennetz bedingen, die wiederum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit hätten. Auch wenn sich dadurch die Verkehrsmengen auf mehrere Zu-/Wegfahrten verteilen würden, entstünden mit jeder neuen Beziehung Verlustzeiten für das Gesamtsystem. Gerade die Beschränkung auf eine einzige Zu-/Wegfahrt, rückwärtig an der Falkenstrasse angeordnet, trägt dem Anliegen an einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf auf der wichtigsten Achse (Bellerivestrasse–Utoquai) Rechnung.»

Ein leistungsfähiges kantonales Strassennetz ist für den Wirtschaftsraum Zürich wichtig. Nach heutigem Kenntnisstand wahrt das Vorhaben der Stadt Zürich die kantonalen Interessen. Im Rahmen der Genehmigung des Strassenprojektes prüft der Regierungsrat die Auswirkungen auf die Kapazität des Strassennetzes von überkommunaler Bedeutung. Die Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf Auswirkungen auf das kommunale Strassennetz und die Siedlungsgebiete obliegt dem für das Vorhaben zuständigen Stadtrat von Zürich. Der in der Anfrage erwähnte § 50 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) ermöglicht dem Kanton, ein Projekt auf einer überkommunalen Strasse zu realisieren, wenn sich die betreffende Stadt (Zürich oder Winterthur) dagegen entscheidet. Diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt und die Norm dementsprechend nicht anwendbar.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi