

Sitzung vom 24. März 2021

297. Anfrage (Verkehrssituation rund um das HGZZ)

Kantonsrätin Bettina Balmer-Schiltknecht, Kantonsrat Marc Bourgeois und Kantonsrätin Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, haben am 8. Dezember 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Am 30.11.2020 haben die Verantwortlichen des HGZZ über den aktuellen Stand der Dinge des Grossbauprojektes Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ) informiert. Die digitale Informationsveranstaltung zeigte auf, dass solide geplant wird. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung der Aussenräume, die Baustellenlogistik, die bauliche Aussen- und Innengestaltung sowie Nutzungen zur Belebung des Quartiers. Die Verkehrsplanung wird hingegen weiterhin relativ stiefmütterlich behandelt, insbesondere scheint der MIV im und rund um das HGZZ sowie seine mittelfristigen und langfristigen überregionalen Konsequenzen vernachlässigt zu werden. Da es sich aber um ein Generationenprojekt von überregionaler Tragweite handelt und kantonale Institutionen betroffen sind, ist auch der Kanton Zürich in der Gesamtplanung involviert.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Erachtet der Regierungsrat die in der vorliegenden Planung des HGZZ vorgesehenen Kapazitäten der Rämistrasse/Universitätsstrasse und der Gloriastrasse für den ÖV und MIV grundsätzlich als genügend? Wird die geplante Infrastruktur mittel- bis langfristig allen Verkehrsteilnehmern gerecht, und wird Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung respektiert? Falls ja, wieso? Falls nein, warum nicht? Wurden auch zukünftige individuelle Mobilitätsformen in der Planung berücksichtigt?
2. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung von Stadtrat Wolff, dass der MIV in den nächsten 10 Jahren im Gebiet um das HGZZ nicht zunehmen wird?
3. Geht der Regierungsrat davon aus, dass die in den nächsten 10 Jahren zunehmende Anzahl an Patienten vollständig zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV ins USZ anreist? Falls ja, warum? Falls nein, Was würde die unter dieser Prämisse vorgesehene Verkehrsplanung für mittelfristige (und langfristige) Implikationen auf den MIV rund um den HGZZ Perimeter aus Sicht des Regierungsrates haben?

4. Wie stellt sich der Kanton Zürich die Verkehrssituation rund um das HGZZ vor, wenn im Jahr 2023 mit zusätzlich maximal 24 000 Lastwagenfahrten (12 000 Hin- und Rückfahrten, Tagesspitzen von 180 Lastwagen im HGZZ) alleine wegen der Baustellen rund um das HGZZ gerechnet werden muss, eine Verschmälerung der MIV Fahrspuren auf der Rämistrasse stattfindet und auf der für die Notfallzufahrt des USZ wichtigen Gloriastrasse Mischverkehr geplant ist?
 - a. Ist für die Fussgänger (Studenten, Patienten und Besucher des Universitätsspitals, sonstige Passanten) aus Sicht des Regierungsrates während der Bauzeit der ersten Etappe über die aktuell geplanten Jahre 2023 bis 2028 respektive während den nächsten 10 Jahren mit einer Beeinträchtigung im Perimeter des HGZZ zu rechnen? Falls nein, warum nicht? Falls ja, Kann der Regierungsrat etwas zur Problemlösung beitragen?
 - b. Ist die Sicherheit für Velofahrer mittelfristig, also über die nächsten 10 Jahre gegeben?
 - c. Erwartet der Regierungsrat mittelfristig rund um das HGZZ MIV Schleichverkehr? Wie weit ist dies insbesondere im Rahmen der intensiven Bautätigkeit im HGZZ zu erwarten? Kann der Regierungsrat zur Problemlösung von allfällig zu erwartendem MIV Schleichverkehr rund um den HGZZ Perimeter etwas beitragen? Falls ja, was?
5. Sammelplätze ausserhalb des Perimeters des HGZZ sollen die Baustellenfahrten von Lastwagen während der Bauzeit koordinieren. Diese Sammelplätze liegen teilweise ausserhalb des Stadtgebietes. Hat der Kanton die Sammelplätze für die Lastwagen und die sich daraus ergebenden Fahrten der Lastwagen mit den Verantwortlichen des HGZZ bezüglich der Implikationen auf den Verkehr in den betroffenen Regionen geprüft und über einen Planungshorizont von 10 Jahre für gut befunden? Falls ja, kann dies in einem entsprechenden Bericht nachgelesen werden und zu welchem Schluss kommt dieser Bericht? Falls nein, warum nicht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Bettina Balmer-Schiltknecht, Marc Bourgeois und Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1) werden Strassen von überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Stadt Zürich durch die Stadt erstellt, ausgebaut und unterhalten (vgl. § 43 Abs. 1 StrG). Bei der Rämistrasse handelt es sich um eine kantonal klassierte

Hauptverkehrsstrasse, bei der Gloriastrasse um eine regional klassierte Verbindungsstrasse. Projekte auf diesen Strassen bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 Abs. 3 StrG).

Das kantonale Amt für Verkehr (seit 1. Januar 2021 Amt für Mobilität [AFM]) leitete die Erarbeitung des «Gesamtverkehrskonzepts Hochschulgebiet Zentrum Zürich» (Gesamtverkehrskonzept HGZZ, Schlussbericht vom 9. Dezember 2016), das für die Planungen rund um das HGZZ die verkehrliche Grundlage bildet und die strategischen Grundsätze verankert. Demnach sind aufgrund der erwarteten Entwicklung die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu stärken und die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem heutigen Niveau zu halten.

Das Konzept für die übergeordnete Baulogistik wird unter der Leitung der Geschäftsstelle HGZZ, angesiedelt in der Baudirektion, in enger Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt, der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich sowie dem AFM entwickelt. Die Verantwortung für temporäre Verkehrsführungen während den Bauphasen liegt bei der Dienstabteilung Verkehr.

Zu Frage 1:

Das der Planung zugrunde liegende verkehrliche Mengengerüst beruht auf dem Gesamtverkehrskonzept HGZZ. Die momentane Planung wird der prognostizierten Nachfrage für den öV und den MIV grundsätzlich gerecht. Das AFM hat die Projektentwicklung der Rämi- und Gloriastrasse, die in der Verantwortung des städtischen Tiefbauamts liegt, eng begleitet. Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit für den MIV nicht herabgesetzt wird und damit Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) eingehalten wird. Insbesondere dürfte sich der Abbau der bestehenden Fussgängerstreifen in Verbindung mit Tempo 30 und flächigem Queren positiv auf den Verkehrsfluss des MIV auswirken. Die verbindliche Beurteilung durch den Kanton erfolgt gemäss § 45 Abs. 1 StrG bei Vorliegen des von der Stadt Zürich ausgearbeiteten konkreten Projekts im Rahmen der Begehrensäusserung bzw. durch den Regierungsrat im Rahmen der Genehmigung des vom Stadtrat festgesetzten Projekts.

Zukünftige individuelle Mobilitätsformen können in die heutige Planung nicht konkret einfließen, da die Ausprägungen und Rahmenbedingungen solcher Mobilitätsformen noch nicht detailliert einschätzbar sind. Vorgaben für eine Anpassung der Strassenräume oder entsprechende Normen, zum Beispiel im Hinblick auf hochautomatisierte Fahrzeuge, liegen noch keine vor. Die Strassenräume werden aber flexibel gestaltet, sodass sie künftigen Entwicklungen genügen oder diesen mit geringem Aufwand rasch begegnet werden kann.

Zu Frage 2:

Grundlage für die Annahmen zur künftigen Entwicklung des Verkehrs im HGZZ bildet das Gesamtverkehrskonzept HGZZ. Beim MIV auf der Rämi- und Gloriastrasse handelt es sich in erster Linie um Durchgangsverkehr. Die bauliche Entwicklung des HGZZ hat nur eine untergeordnete Auswirkung auf die Entwicklung des MIV auf diesen Strassenabschnitten. Die tatsächliche MIV-Menge im Gebiet wird heute und künftig durch die leistungsbestimmenden Knoten im erweiterten Perimeter (Rigiplatz, Heimplatz, Bellevue) bestimmt, die bereits heute kaum mehr Leistungsreserven aufweisen. Ein Stillstand der MIV-Belastung in den nächsten zehn Jahren wird daher als glaubhaft eingeschätzt.

Zu Frage 3:

Im Rahmen des erwähnten Gesamtverkehrskonzepts wurde die Verkehrsmittelwahl für alle Benutzergruppen des HGZZ ermittelt. Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs im HGZZ, der mit dem MIV anreist, ist gesamthaft sehr gering. Bezogen auf die verschiedenen Patientengruppen (Notfall, ambulant, stationär) ist dieser Anteil aber überdurchschnittlich. Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass diejenigen Patientinnen und Patienten, die heute mit dem Auto anreisen, das auch künftig tun werden. Mit der vorgesehenen Strassenraumgestaltung ändert sich weder die Leistungsfähigkeit noch das Verkehrsnetz bzw. die Abbiegebeziehungen für den MIV. Zudem gilt es zu beachten, dass Patientinnen und Patienten nicht zwingend in den Hauptverkehrszeiten an- und abreisen. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass das Universitätsspital Zürich (USZ) mit dem Universitätsspital Zürich Flughafen im Circle einen neuen Aussenstandort betreibt, an dem künftig rund die Hälfte aller ambulanten Patientinnen und Patienten des USZ behandelt wird.

Zu Frage 4:

Die Verwirklichung eines solchen Grossprojekts und die damit verbundene Umgestaltung eines Stadtquartiers wird für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Während der Bauphasen wird es zwangsläufig zu Beeinträchtigungen kommen. Um dieser Herausforderung zu begegnen, wurde die koordinierte Planung der Baulogistik unter der Leitung der Geschäftsstelle HGZZ bereits sehr früh angegangen und erfolgt in enger Abstimmung zwischen Kanton und Stadt.

Die Beeinträchtigungen werden so gering wie möglich gehalten und die Hauptbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden in ausreichender Qualität gewährleistet sein. Beim MIV sind temporäre Einschränkungen und Umleitungen in den angrenzenden Quartieren nicht auszuschliessen. Unerwünschter Ausweichverkehr wird allenfalls mit temporären flankierenden Massnahmen unterbunden. Auch beim Fuss- und Velo-

verkehr sind temporäre Einschränkungen und Umleitungen nicht auszuschliessen. Die Verantwortlichen sind bemüht, diese so gering wie möglich zu halten bzw. alternative Wege und Routen anzubieten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss jederzeit und uneingeschränkt gewährleistet sein. Die detaillierten Verkehrsführungen werden jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Diese liegt noch nicht vor.

Der Baustellenverkehr wird grundsätzlich über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt. Das Konzept für die übergeordnete Baulogistik sieht die Einrichtung von Checkpoints ausserhalb des HGZZ und damit eine gesicherte «Justin-Time-Anlieferung» vor. Die beteiligten Parteien sind verpflichtet, für sämtliche Anlieferungen die Checkpoints und die vorgesehenen Wege zu nutzen.

Bei der erwähnten Menge an Schwerverkehr handelt es sich um ein «Worst-Case-Szenario», das nur bei zeitgleicher Realisierung der beiden Grossprojekte «FORUM UZH» und «USZ Campus Mitte 1» eintreffen würde. Aufgrund der Projektrisiken erscheint dieses Szenario als eher unwahrscheinlich. Auf jeden Fall ist aber vorgesehen, das Strassenbauprojekt erst nach den Hauptbauarbeiten von «FORUM UZH» und «USZ Campus Mitte 1» umzusetzen, damit der Baustellenverkehr der Hochbauten möglichst ungehindert zirkulieren kann. Die Notfallzufahrt bleibt bis zur Inbetriebnahme der 1. Etappe des Projekts «USZ Campus Mitte 1» wie heute bestehen. Ein ungehinderter Zugang wird jederzeit gewährleistet sein.

Zu Frage 5:

Mögliche Standorte für Checkpoints sind bezüglich Verfügbarkeit und Konditionen zurzeit in Prüfung und noch nicht definitiv festgelegt. Die möglichen Standorte liegen weitestgehend auf städtischem Gebiet und, falls am Stadtrand, in unmittelbarer Nähe zu Autobahnanschlüssen. Falls Standorte ausserhalb der Stadt Zürich infrage kommen sollten, so wird die entsprechende Standortgemeinde einbezogen. Die Auswirkungen auf den Verkehr jenseits der Stadtgrenze werden insgesamt als sehr gering eingeschätzt. Die Standortwahl und die Festlegung der Zufahrtsrouten erfolgt unter Leitung der Geschäftsstelle HGZZ und in enger Abstimmung mit der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli