

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Februar 2015

132.

Schriftliche Anfrage von Matthias Probst betreffend bessere Verkehrsführung an der Langstrasse, Hintergründe zur Umsetzungsplanung

Am 29. Oktober 2014 reichte Gemeinderat Matthias Probst (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/344, ein:

Am 11. September 2003 hat Pro Velo Kanton Zürich eine Petition mit rund 9000 Unterschriften eingereicht für eine autofreie Langstrasse und damit eine Fuss, Velo und Busachse mitten durch den Kreis 4. Mit der überwiesenen Motion 2003/306 forderte auch der Gemeinderat analog zu dieser Petition eine autofreie Langstrasse. Der Stadtrat schwenkte schlussendlich mit der Weisung 2007/207 darauf ein und kündigte die Umsetzung des Begehrens an. Im Oktober 2007 folgte der Gemeinderat dem Stadtrat und stützte die entsprechende Weisung. Das war vor SIEBEN Jahren! Seit sieben Jahren warten nun Gemeinderat wie Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich vergeblich auf die Umsetzung dieses Beschlusses und das, obwohl das zugehörige Verkehrsregime längst rechtsgültig ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso mussten wir bis jetzt sieben Jahre warten auf die Umsetzung eines einfachen Verkehrsumleitungsbeschlusses? Ich bitte um detaillierte Stellungnahme was in welchem Jahr für Meilensteine erreicht wurden, resp. warum diese nicht erreicht wurden.
2. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung dieses Beschlusses?
3. Ist es üblich, dass ein einfacher Verkehrsregimewechsel über sieben Jahre dauern muss?
4. Wie gedenkt der Stadtrat den über 10'000 unterzeichnenden der Petition für eine autofreie Langstrasse diesen Prozess sinnstiftend zu erklären?
5. Bis wann können wir mit der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses rechnen? Falls das Datum nicht klar sein sollte, wieso nicht und was gedenkt der Stadtrat als nächste Schritte zu unternehmen um diesen Beschluss nun umzusetzen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Bei der Verwirklichung einer verkehrssarmen Langstrasse handelt es sich um ein komplexes Verkehrsprojekt, bei welchem aufgrund verschiedener Abhängigkeiten wiederholt Verzögerungen entstanden sind. Mit dem Projekt wird eine deutliche Verbesserung für den Veloverkehr angestrebt. Zudem sollen Anliegen der Anwohnerschaft, welche in einem Mitwirkungsverfahren eruiert wurden, berücksichtigt werden. Das Konzept sieht vor, dass die Langstrasse im Abschnitt zwischen Diener- und Hohlstrasse tagsüber und abends für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird. Die entsprechende Verkehrsanordnung wurde im Jahr 2008 verfügt und publiziert.

Die Umsetzung verzögert sich seither aus mehreren Gründen:

- Die Komplexität des neuen Regimes und dessen Abhängigkeiten auf die umliegenden Strassenabschnitte wurde unterschätzt.
- Um eine unerwünschte Verlagerung in Form einer Mehrbelastung insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner im Quartier zu vermeiden, muss das neue Verkehrsregime von Massnahmen für die verkehrstechnisch verknüpften Strassen begleitet werden. Die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz sind erheblich. Es ist nicht möglich, die neue Verkehrsführung als «einfache» Verkehrslenkung zu signalisieren. Es sind umfangreiche Signalisations- und Markierungsarbeiten in der Langstrasse und in den umliegenden Strassen sowie bauliche Massnahmen in der Kanonengasse erforderlich.
- Mehrere Strassen im Projektperimeter (Ankerstrasse, Kanonengasse, Lagerstrasse und Stauffacherstrasse) sind regional klassiert. Auf der Lager- und Langstrasse verlaufen

zudem regionale Velorouten. Das bedeutet, dass die baulichen Anpassungen und Ummarkierungen im Rahmen des Projekts «verkehrsarme Langstrasse» der Genehmigung durch den Regierungsrat bedürfen. Mit Schreiben vom 11. Dezember 2013 und 25. Juni 2014 wurde um Stellungnahmen des Amtes für Verkehr ersucht (Begehrensäusserung). Bisher ist noch keine Genehmigung durch den Regierungsrat in Aussicht gestellt. Seitens des Kantons wurde geltend gemacht, dass hierzu weitere Abklärungen und Grundlagen erforderlich sind.

- Es besteht Koordinationsbedarf zwischen Lärmsanierung, dem Bauprojekt und der geplanten Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Dies liegt daran, dass das geplante Verkehrsregime an der Langstrasse zu Mehrverkehr – und somit auch zu mehr Lärm – in Strassen führt, die bereits heute Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts aufweisen.

Es handelt sich also keineswegs lediglich um eine einfache Umstellung des Verkehrsregimes. Der Stadtrat konstatiert, dass das Anliegen zeitweise mit geringer Priorität behandelt wurde; er bedauert die entstandenen Verzögerungen.

Zu den Fragen 1 und 2 («Wieso mussten wir bis jetzt sieben Jahre warten auf die Umsetzung eines einfachen Verkehrsumleitungsbeschlusses? Ich bitte um detaillierte Stellungnahme was in welchem Jahr für Meilensteine erreicht wurden, resp. warum diese nicht erreicht wurden. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung dieses Beschlusses?»):

Der Stadtrat hatte dem Gemeinderat in Erfüllung der Motion, GR Nr. 2003/306, von Robert Schönbächler (CVP) und Daniel Leupi (Grüne) betreffend Langstrasse, Vorlage für bessere Verkehrsführung, einen Bericht über ein entsprechendes Verkehrskonzept vorgelegt (GR Nr. 2007/207). Am 3. Oktober 2007 hat der Gemeinderat vom Bericht Kenntnis genommen und die Motion als erledigt abgeschrieben.

Daraufhin wurde die Verkehrsvorschrift erarbeitet und am 10. Dezember 2008 publiziert. Nach einem Rekursverfahren erlangte die Verkehrsvorschrift am 23. August 2010 Rechtskraft.

Bei der Umsetzungsplanung des Regimes wurde deutlich, dass eine Regime-Anpassung in der Langstrasse nicht ohne bauliche Massnahmen erfolgen kann. Insbesondere die Kanonengasse kann ohne einen Ausbau in den Knotenbereichen zur Militär- und zur Lagerstrasse den entstehenden Mehrverkehr durch die Langstrassensperrung nicht verarbeiten. Aufgrund des Mehrverkehrs in den umliegenden Strassen musste zudem ein Projekt zur Strassenlärmsanierung erarbeitet werden.

Im Dezember 2013 hat der Stadtrat mit dem Konzept Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung beschlossen, an der Langstrasse (Abschnitt Stauffacher- bis Lagerstrasse) die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren (STRB Nr. 1111/2013).

Das Bauprojekt, der Entscheid zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und das akustische Projekt (Lärmreduktion) liegen seit Ende 2013 vor. Die Umsetzung des Bauprojekts war für das Jahr 2014 geplant. Im Rahmen der notwendigen Begehrensäusserung gemäss § 45 Abs. 1 Strassengesetz (StrG; LS 722.1) wurde am 11. Dezember 2013 das Projekt dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich zur Beurteilung vorgelegt. Am 8. April 2014 antwortete das Amt für Verkehr, dass es der geplanten Umsetzung so nicht zustimmen kann und weitere Massnahmen fordert. Die daraufhin seitens der Stadt ergänzte Projektvorlage wurde dem Amt für Verkehr am 25. Juni 2014 zugestellt und am 27. Oktober 2014 erneut zurückgewiesen, verbunden mit der Forderung nach einer weiteren Überarbeitung. Zurzeit tätigen die zuständigen städtischen Dienstabteilungen die geforderten zusätzlichen Abklärungen. Die Planaufgabe nach § 16 StrG kann erfolgen, wenn eine positive Äusserung des Amtes für Verkehr vorliegt, mit der die regierungsrätliche Genehmigung in Aussicht gestellt wird.

Zu Frage 3 («Ist es üblich, dass ein einfacher Verkehrsregimewechsel über sieben Jahre dauern muss?»):

Wie in den einleitenden Bemerkungen und in den Antworten auf die Fragen 1 und 2 dargelegt, handelt es sich beim Projekt einer verkehrsarmen Langstrasse keineswegs um einen einfachen Verkehrsregimewechsel. Vielmehr sind die Abhängigkeiten und der Koordinationsbedarf bei diesem Projekt komplex. Dies gilt auch für die Abstimmung der Verfahren bezüglich Lärmschutzmassnahmen.

Zu Frage 4 («Wie gedenkt der Stadtrat den über 10'000 unterzeichnenden der Petition für eine autofreie Langstrasse diesen Prozess sinnstiftend zu erklären?»):

Aufgrund der Komplexität dieser Verkehrsregimeanpassung mit baulichen Massnahmen, Lärmschutzmassnahmen und der notwendigen Genehmigung durch den Regierungsrat ist eine schnelle Umsetzung nicht möglich. Zudem muss nach Ansicht des Stadtrats sichergestellt werden, dass der Mehrverkehr in den umliegenden Strassen nicht neue Probleme schafft. Das betrifft insbesondere den Schutz der Anwohnenden der Ankerstrasse und der Kanonengasse vor zusätzlicher Belastung durch Lärm und Stau.

Zu Frage 5 («Bis wann können wir mit der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses rechnen? Falls das Datum nicht klar sein sollte, wieso nicht und was gedenkt der Stadtrat als nächste Schritte zu unternehmen um diesen Beschluss nun umzusetzen?»):

Die weiteren Schritte bis hin zur Realisierung sind folgende: Die beteiligten Dienstabteilungen stellen die vom Kanton verlangten Nachweise und Entscheidungsgrundlagen zusammen und reichen diese zur Prüfung ein. Unter der Voraussetzung, dass eine zustimmende Haltung der kantonalen Ämter vorliegt, können Bauprojekt und akustisches Projekt anschliessend gemäss § 16 StrG aufgelegt werden. Mit diesen Verfahren koordiniert soll auch die erwähnte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Langstrasse verfügt und publiziert werden. Nach Eintreten der Rechtskraft erfolgen die üblichen Schritte der Projektfestsetzung und -genehmigung nach den Regeln des Strassengesetzes, die städtischen Ausgabenbeschlüsse und schliesslich die angestrebte Einführung des Verkehrskonzepts mit den notwendigen baulichen Anpassungen. Ein konkreter Termin dafür kann aufgrund der Verfahrensunsicherheiten nicht genannt werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti