

12. Juni 2019

der Fraktionen SVP, FDP und
der Parlamentsgruppe EVP

Interpellation

Am 29. Mai 2019 hat der Tiefbauvorstand das Siegerprojekt des Studienauftrages «Neugestaltung Heimplatz» präsentiert. Die angestrebten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden im Wesentlichen durch die vollständige Beseitigung von sieben Abbiegebeziehungen erreicht, ergänzt um Mischverkehrsflächen. Zudem wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Veloverkehr an drei Orten immer wieder von ÖV-Fahrzeugen an Haltestellen aufgehalten.

Durch die wegfallenden Verkehrsbeziehungen werden täglich rund 10'000 Fahrzeuge gezwungen, sich Alternativrouten und Schleichwege durch Wohnquartiere zu suchen.

Die mehr oder weniger leistungsfähigen Umfahrungsrouten in der Umgebung sind nach unserer Beurteilung:

- a. Rigiplatz – Gladbachstrasse – Vorderberg – Bergstrasse – Klusplatz
- b. Central – Weinbergstrasse – Leonhardstrasse
- c. Neumarkt – Hirschengraben – Auf der Mauer – Leonhardstrasse
- d. Seilergraben – Mühlegasse – Uraniastrasse
- e. Heimstrasse – Hirschengraben – Rämistrasse – Bellevue
- f. Römerhof – Klosbachstrasse – Klusplatz – Zeltweg – Merkurstrasse – Kreuzbühlstrasse – Falkenstrasse – Utoquai
- g. Hofackerstrasse/Hegibachstrasse – Hegibachplatz – Forchstrasse – Kreuzplatz – Zeltweg – Merkurstrasse – Kreuzbühlstrasse – Falkenstrasse – Utoquai
- h. sowie generell die Achse Bellerivestrasse/Utoquai

Entlang all dieser Umfahrungsrouten wurden jüngst verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung (Rigiplatz, Vorderberg, Bergstrasse, Klusplatz, Central, Weinbergstrasse, Uraniastrasse, Rämistrasse, Bellevue, Römerhof, Klosbachstrasse, Zeltweg, Falkenstrasse, Hofackerstrasse, Hegibachstrasse, Falkenstrasse, Utoquai und Bellerivestrasse).

Daneben dürften in den Stadtkreise 6, 7 und 8 zahllose Schleichwege durch das Quartier betroffen sein. Exemplarisch seien die Gebiete um die Plattenstrasse, die Freiestrasse, die Minervastrasse sowie das vordere Seefeld genannt.

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

1. Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich scheinen werktags rund 43'265 Fahrzeuge am Heimplatz zu verkehren. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?
2. Berechnungen anhand der Zahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich legen nahe, dass die gemäss Planung abzubauenen Abbiegebeziehungen heute werktags von

gut 10'000 Fahrzeugen genutzt werden. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?

3. Es gehört zur Kernfunktion von Verkehrsknoten, das Abbiegen von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsknotens bestimmt sich damit vernünftigerweise durch die Summe der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsbeziehungen, und nicht nur durch die Summe der Leistungsfähigkeit der geradeaus führenden Verkehrsbeziehungen. Obwohl sieben Verkehrsbeziehungen nicht mehr angeboten werden und die Leistungsfähigkeit des Knotens damit mindestens um die unter Frage 2 genannte Zahl sinkt, spricht das Tiefbaudepartement wörtlich von einer «Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens». Wir bitten den Stadtrat, diesen Widerspruch aufzulösen.
4. Der Schlussbericht dagegen spricht von «verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten». Zudem hält er fest: «Dies geht zu Lasten der Kapazitäten des MIV und erfordert verstärkte Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement, um die ÖV-Priorisierung auch zukünftig zu gewährleisten.» Wie kann die «Kapazität» eines Knotens sinken und zugleich die «Leistungsfähigkeit» eines Knotens aufrechterhalten werden?
5. Der Stadtrat spricht summarisch von «Umfahrungsrouten via Bellevue, Kreuzplatz, Römerhof und Central oder über den Hirschengraben». Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung möglicher Umfahrungsrouten (a. bis h.) strassen-/platzgenau zu bestätigen oder zu präzisieren.
6. Damit die vom Stadtrat angestrebte «Entflechtung» funktioniert, müsste die Kapazität auf den unter Frage 5 aufgeführten Achsen ausgebaut werden. In Tat und Wahrheit wurden entlang aller Umfahrungsrouten verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung. Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung verkehrsbeschränkender Massnahmen auf den möglichen Umfahrungsrouten strassen-/platzgenau bestätigen oder präzisieren.
7. Welche Verkehrsmassnahmen sind als Folge der Neugestaltung des Heimplatzes auf den Umfahrungsrouten gemäss Frage 5 geplant, um den Verkehr nicht vollständig in die Wohnquartiere zu drängen?
8. Dem Schlussbericht ist zu entnehmen: «Die verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten (...) führen gemäss Modellberechnungen zu längeren Rückstaus insbesondere in der Hottingerstrasse und im Zeltweg.» An beiden Stellen bilden sich schon heute nicht nur in den Spitzenstunden Staus. Das Vorhaben steht damit auch im Widerspruch zum vom Gemeinderat geäusserten Wunsch, die Fahrplanstabilität des «Witiker»-Bus 31 zu verbessern. Wir bitten den Stadtrat, zu diesem Widerspruch Stellung zu nehmen.
9. Der Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» beschränkt sich auf den Heimplatz und die Zubringerachsen, klammert die benachbarten Plätze und insbesondere die vom Stadtrat selbst aufgezählten möglichen Umfahrungsrouten aber aus. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Umfahrungsrouten zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Der Schlussbericht hält dazu fest: «Die entsprechenden Nachfrageströme werden zum Teil auf Umfahrungsrouten ausserhalb des Betrachtungsperimeters verlegt.» Damit wird für die weitere Planung von Umfahrungsrouten ausgegangen, von denen gar nicht abgeklärt wurde, ob sie über entsprechende Reservekapazitäten verfügen bzw. von denen allgemein bekannt ist, dass sie über keine Reservekapazitäten verfügen. Weshalb setzt der Stadtrat bei der Planung eines zentralen Verkehrsknotens auf das Prinzip Hoffnung und plant bewusst zusätzliche Verkehrsüberlastungen an verschiedenen anderen Knoten?

10. Der Stadtrat spricht beim neuen Projekt von einer «Entflechtung der Verkehrsströme und meint damit eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsströme des MIV. Wurde auch eine Entflechtung von MIV und Veloverkehr geprüft? Falls ja, weshalb wurde sie verworfen?
11. Das Hochschulgebiet steht vor einem grossen Ausbauschnitt. Plant der Stadtrat, den Bau- stellenverkehr während der jahrzehntelangen Bauphasen um den Heimplatz herum zu füh- ren? Auf welchen Routen?
12. Alle fünf grossen zum Heimplatz führenden Verkehrsträger sind Teil des kantonalen (2 Äs- te) bzw. regionalen Richtplans (3 Äste). Die Verkehrsachsen haben damit eine kantonswei- te Bedeutung und sind zu einem wesentlichen Teil faktisch alternativlos. Deshalb werden die Pläne vom Regierungsrat genehmigt werden müssen. Wie hat der Stadtrat diesen Um- stand beim Prozess zur Neugestaltung des Heimplatzes berücksichtigt?
13. Wer finanziert die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Rämistrasse, des Zelt- wegs, der Hottingerstrasse und der Heimstrasse?
14. Das Projekt greift ins kantonale Strassennetz ein. Artikel 104 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Zürich (Anti-Stau-Initiative) untersagt einen Kapazitätsabbau auf dem kantonalen Strassennetz ohne Ersatzangebote in der Umgebung. Wie gedenkt der Stadtrat, diesem Verfassungsartikel Genüge zu tun?
15. Die Verkehrsplanung im Sieger-Team wurde von Metron durchgeführt. Das Beurteilungs- gremium stand unter der Leitung von vier Sachexpert/innen, darunter Esther Arnet von der DAV. Esther Arnet war vor ihrer Tätigkeit bei der DAV Vorsitzende der Geschäftsleitung der Metron-Gruppe und Delegierte des Verwaltungsrates der Metron AG und ihrer Tochterge- sellschaften. Wie wurde dieser potenzielle Interessenkonflikt beim Informationsfluss zu den teilnehmenden Teams und bei der Beurteilung der einzelnen Studien berücksichtigt?

Jh

Kurt Baum

M. Schmid