

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.11.2006

**1291.**

### **Schriftliche Anfrage von Doris Weber betreffend Mittleres Limmatquai, Optimierungsmassnahmen nach der Sperrung für den Durchgangsverkehr**

Am 12. Juli 2006 reichte Gemeinderätin Doris Weber (FDP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/318 ein:

Das mittlere Limmatquai wurde aufgrund einer Volksabstimmung ab 25. September 2004 für den Durchgangsverkehr gesperrt. Als Umfahrrouten sind vorgesehen für den Süd-Nord Verkehr Rämistrasse, Hirschengraben, Seilergraben und für den Nord-Süd Verkehr Uraniastrasse, Talstrasse. Aufgrund eines vom Gemeinderat überwiesenen Postulates der Spezialkommission PD/TED/DIB sollte der Stadtrat im Verlaufe des zweiten Jahres nach erfolgter Sperrung des Limmatquais einen Bericht über den Erfolg der beschlossenen Umfahrmassnahmen erstatten.

Der Stadtrat will diesen Bericht offensichtlich nicht erstellen und beantragt dem Gemeinderat in seinem Geschäftsbericht 2005 kurzerhand die Abschreibung des Postulates. Einerseits macht er geltend, dass es für eine Berichterstattung zu früh sei, andererseits räumt er ein, dass die Steuerprogramme und die Verkehrssituation aufgrund der bisherigen Erfahrungen „selbstverständlich kontinuierlich weiter verfeinert und laufend optimiert werden“. Im Abschreibungsantrag zum Postulat der Unterzeichneten betreffend Mittleres Limmatquai (durchgehende Signalisation der Umfahrrouten; 2004/534) führt der Stadtrat aus, dass es zwischenzeitlich gelungen sei, den Verkehr auf die vorgesehenen Alternativrouten zu verlagern; für den Zeltweg ergebe sich zwar „tatsächlich eine leicht erhöhte Verkehrsfrequenz, die Zunahme bewege sich aber im prognostizierten Rahmen“.

In der Abstimmungszeitung zum Urnengang vom 2. Juni 2002 über einen Objektkredit von 1,75 Mio Franken für die Verflüssigung des Verkehrs auf den Umfahrrouten des Limmatquais finden sich Sätze wie, dass negative Auswirkungen auf die Wohnquartiere im Umfeld vermieden werden und dass auf die Anwohnerschaft optimal Rücksicht genommen wird bzw. Wohnquartiere nicht belastet werden dürfen.

Diesen Versprechungen genügt der Stadtrat nun aber offensichtlich nicht. Es hat sich herausgestellt, dass der (nicht als Umfahrroute vorgesehene) Zeltweg immer noch eine weit grössere zusätzliche Verkehrsmenge als vorgesehen übernehmen muss, nämlich (gemäss den Messungen der Polizei an der Zählstation Zeltweg) bis zu 38% und am Sonntag bis zu 50%, was weit über dem prognostizierten Rahmen liegt. Vor allem am Abend, in der Nacht und am frühen Morgen ergiesst sich der Mehrverkehr inklusive schwere Lastwagen in diese enge und von mehreren hundert Personen bewohnte Strasse. Nacht- und Sonntagsruhe kennt die Bevölkerung am Zeltweg nicht mehr. Solche Zustände sind in diesem Ausmass für die dortige Bevölkerung nicht zumutbar.

Ich ersuche den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Legt der Stadtrat dem Gemeinderat nun den im genannten Postulat der SK PD/TED/DIB verlangten Bericht vor oder nicht und wenn ja, wann? In der Interpellationsantwort vom 18. Mai 2005 auf eine Interpellation von Hans Bachmann betreffend Limmatquai (GR 2004/629: Angaben über Umweg- und Stauverkehr nach der Schliessung) bemerkt der Stadtrat immerhin, dass er diesen Bericht Ende September 2006 dem Gemeinderat vorlege.
2. Was hat die vierwöchige Plakataktion zur verbesserten Nutzung der Umfahrroute vom Oktober 2005 konkret gebracht? Hätte diese Aktion nicht verlängert werden müssen oder muss sie wiederholt werden?
3. Hat der Stadtrat die Anwohnerschaft des Zeltwegs, welche keine Nacht- oder Sonntagsruhe mehr kennt, aufgegeben? Wenn nicht, was gedenkt der Stadtrat konkret zu unternehmen, um die unhaltbare Situation zu verbessern?
4. Welche Optimierungsmassnahmen wurden bisher konkret getroffen?
5. Wie hat sich die Situation in der zweiten Hälfte 2005 und in der ersten Hälfte 2006 entwickelt (mit Angaben der konkret vorliegenden Zahlen)?
6. Könnten bezüglich Signalsteuerung z.B. folgende Änderung vorgenommen bzw. überdenkt werden:
  - Wiederherstellen der Länge der Grünphase am Pfauen in den Zeltweg auf den Rhythmus vor der Limmatquaisperrung;
  - Einschalten der Lichtsignalanlagen bei der Einfahrt in den Zeltweg während der ganzen Nacht;

- Verlängerung der Grünphase beim Abbieger Merkurstrasse in die Kreuzbühlstrasse und Führen des Nachtverkehrs durch die Kreuzbühlstrasse und Falkenstrasse;
- Verlängern der Grünphase beim Lichtsignal Utoquai/Falkenstrasse, damit via Bellevue, Rämistrasse aufwärts in den Seilergraben gefahren wird;
- generell Steuerung der Lichtsignale so, dass von den Automobilistinnen und Automobilisten die offiziellen Umfahrungsrouten genommen werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Per Ende Oktober 2006 wird dem Stadtrat die Studie eines beauftragten Verkehrsingenieurs vorliegen, die die Auswirkungen der Sperrung des mittleren Limmatquais in der Innenstadt unmittelbar nach der Sperrung sowie zwei Jahre danach untersucht. Der Stadtrat wird den Gemeinderat dann in geeigneter Form über die Ergebnisse informieren.

**Zu Frage 2:** In der Zeit zwischen dem 3. Oktober und 10. November 2005 machte eine Plakatkampagne auf die Alternativrouten aufmerksam mit dem Ziel, die Nord/Süd-Route wie vorgesehen via Uraniastrasse zu führen und den Seilergraben zu entlasten. In der Gegenrichtung wurde der Individualverkehr über die Talstrasse gewiesen. Auf im Weltformat gehaltenen Plakaten an den Standorten Sihlquai, Museumsstrasse, Neumühlequai, Central, Bahnhofquai und Bellerivestrasse (Einmündungen Seefeld-, Dufour-, Wildbach- und Feldeggstrasse) wurden die alternativen Routen als schneller, die zu entlastenden Routen als langsamer gekennzeichnet.

Die Kampagne dauerte fast sechs Wochen und zeigte vor allem in der Anfangsphase Wirkung. Mit zunehmender Dauer der Kampagne liess die Wirkung aber nach, die Fahrzeuglenkenden kehrten nach Vergleichen der Fahrzeiten auf den Alternativrouten zu ihren ursprünglichen Gewohnheiten zurück und es zeigte sich, dass leider kein statistisch signifikanter Effekt erreicht werden konnte. Auf eine Verlängerung oder Wiederholung der Kampagne wurde daher verzichtet.

**Zu Frage 3:** Die Resultate von Messungen des Fahrzeugsverkehrs vor der Sperrung im mittleren Limmatquai (28. Juni 2004 bis 11. Juli 2004), unmittelbar danach (18. bis 31. August 2004) sowie zwei Jahre danach (26. Juni bis 11. Juli 2006) wurden ausgewertet und statistisch verglichen. Wie die unten stehende Tabelle zeigt, unterscheiden sich die Messwerte lediglich in den werktäglichen Abendspitzen vor und unmittelbar nach der Sperrung signifikant, wo es zu einer Zunahme von durchschnittlich 31 Fahrzeugen pro Spitzenstunde und Fahrtrichtung kam. Alle übrigen Vergleichsdaten ergaben keine signifikanten Differenzen bzw. die Differenzen waren kleiner als die Streuungen. Die Auswertung zeigt also auch, dass die Sperre im mittleren Limmatquai weder unmittelbar danach noch zwei Jahre später zur Nachtzeit oder am Wochenende einen signifikanten Einfluss auf den Durchgangsverkehr im Zeltweg hatte bzw. hat. Somit besteht keine aktuelle Veranlassung für Änderung am bestehenden Verkehrsregime.

**Vergleich vorher/unmittelbar nachher**
**Abendspitze (Werktage)**

Fahrzeugfrequenzen [Fz/h]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt unmittelbar nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	16-17h	467	493	26	ja
			17-18h	450	471	21	nein
	Kreuzplatz	↘	16-17h	586	627	41	ja
			17-18h	588	628	40	ja
	beide	↘↻	16-17h	1053	1120	67	ja
			17-18h	1038	1099	61	ja

**Vergleich vorher/2 Jahr nachher**
**Abendspitze (Werktage)**

Fahrzeugfrequenzen [Fz/h]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt 2 Jahr nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	16-17h	467	433	-34	ja
			17-18h	450	431	-19	nein
	Kreuzplatz	↘	16-17h	586	566	-20	nein
			17-18h	588	572	-16	nein
	beide	↘↻	16-17h	1053	999	-54	ja
			17-18h	1038	1003	-35	nein

**Nacht [22-06Uhr] Werktage**

Fahrzeugfrequenzen [Fz/h]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt unmittelbar nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	22-6h	126	103	-23	nein
	Kreuzplatz	↘	22-6h	160	197	36	nein
	beide	↘↻	22-6h	287	300	13	nein

**Nacht [22-06Uhr] Werktage**

Fahrzeugfrequenzen [Fz/h]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt 2 Jahr nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	22-6h	126	119	-8	nein
	Kreuzplatz	↘	22-6h	160	176	16	nein
	beide	↘↻	22-6h	287	294	8	nein

**Wochenenden (Samstage und Sonntage)**

Fahrzeugfrequenzen [Fz/Tag]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt unmittelbar nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	0-24h	7542	6451	-1091	nein
	Kreuzplatz	↘	0-24h	9256	8825	-430	nein
	beide	↘↻	0-24h	16797	15276	-1521	nein

**Wochenenden (Samstage und Sonntage)**

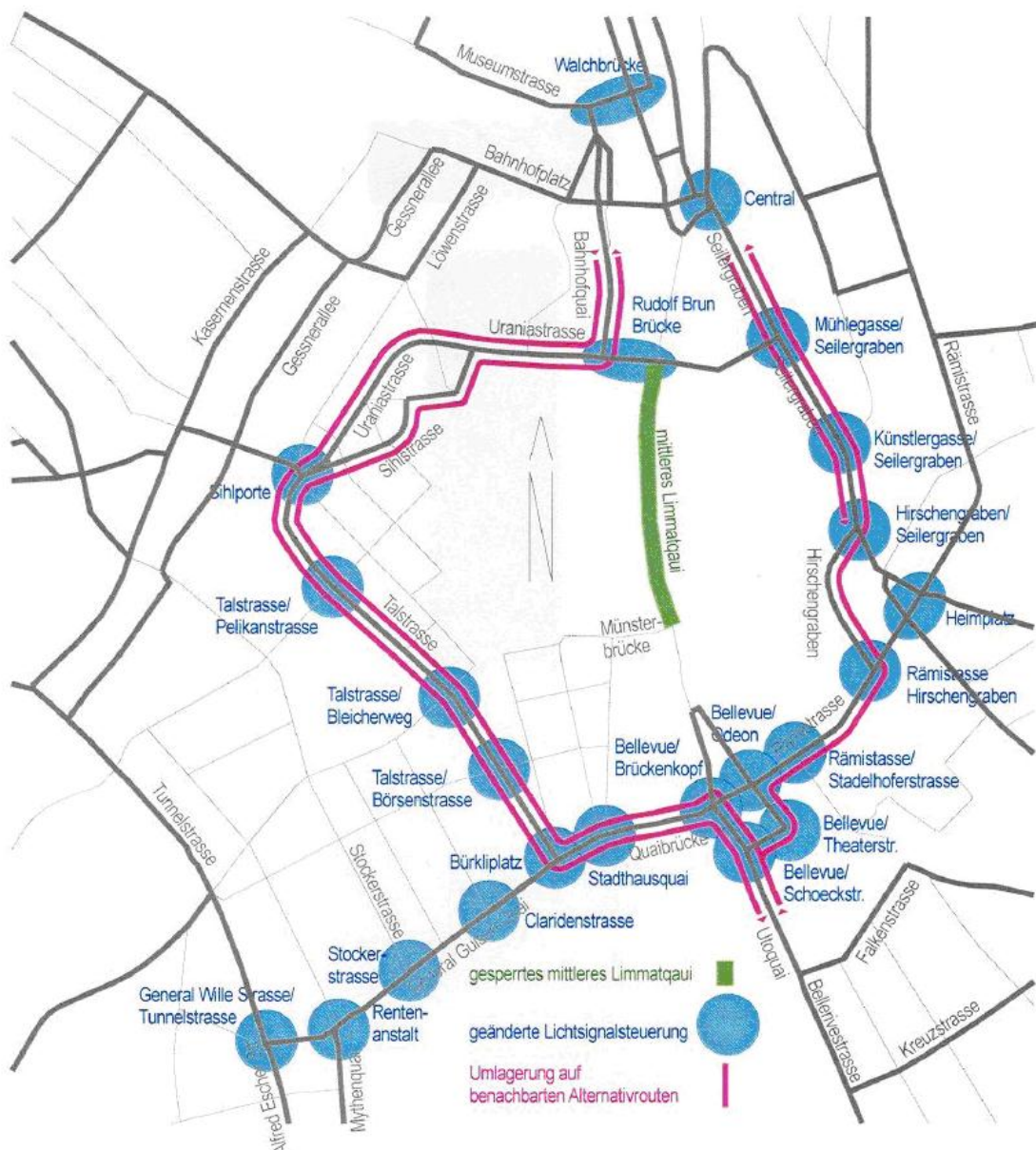
Fahrzeugfrequenzen [Fz/Tag]

Messstelle	Richtungen		Zählzeit	Durchschnitt vorher	Durchschnitt 2 Jahr nachher	Differenz	Differenz statistisch signifikant?
Zeltweg	Heimplatz	↻	22-24h	7542	6762	-780	nein
	Kreuzplatz	↘	22-24h	9256	8683	-573	nein
	beide	↘↻	22-6h	16797	15445	-1352	nein

**Zu Frage 4:** Seit dem 26. Dezember 2004 ist das mittlere Limmatquai zwischen Münster- und Rudolf-Brun-Brücke für den durchgehenden Fahrzeugverkehr gesperrt. Ausgenommen sind Trams und Velos. Um der neuen Verkehrssituation Rechnung zu tragen, wurden folgende Vorkehrungen getroffen:

- Anpassung von 22 Lichtsignalsteuerungen unter dem Aspekt der voraussichtlichen Zu- und Abnahmen des Fahrzeugverkehrs;
- Neue Verkehrsregelungsanlage an der Verzweigung Hirschengraben/Rämistrasse;
- Erweiterung und Intensivierung der manuellen Verkehrszeichengabe am Central;
- Ausweitung der Einmündung Seilergraben/Central auf zwei Fahrstreifen;
- Anpassungen am Wegweisungskonzept, so dass der durchgehende Fahrzeugverkehr auf die vorgesehenen Alternativrouten gelenkt wird;
- Anpassungen am Wegweisungskonzept, so dass grosse Umwegfahrten vermieden werden und entfernte Alternativrouten rechts der Limmat (teilweise mit Tempo-30-Zonen) von zusätzlichem Verkehr verschont bleiben;
- Kontinuierliches Beobachten und Feinjustieren von Verkehrsregelungsanlagen auf den Alternativrouten durch Spezialisten der Dienstabteilung Verkehr;

Aus der nachfolgenden Abbildung lassen sich die angepassten Lichtsignalsteuerungen und signalisierten Alternativrouten links und rechts der Limmat im Überblick entnehmen:



**Zu Frage 5:** Unmittelbar nach der Sperrung des mittleren Limmatquais präsentierte sich der Verkehrsablauf in der Innenstadt wie folgt:

- Leistung und Belastung des Fahrzeugverkehrs waren leicht höher als zuvor, der Stau jedoch etwas kleiner. Mit der Wegweisung über die benachbarten Alternativrouten und mit den angepassten Lichtsignalanlagen wurde der Fahrzeugverkehr bewältigt und nicht verdrängt;
- Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs rechts und links der Limmat waren leicht höher als vor der Sperrung.

Zwei Jahre nach der Sperrung der mittleren Limmatquais präsentiert sich der Verkehrsablauf in der Innenstadt dann so:

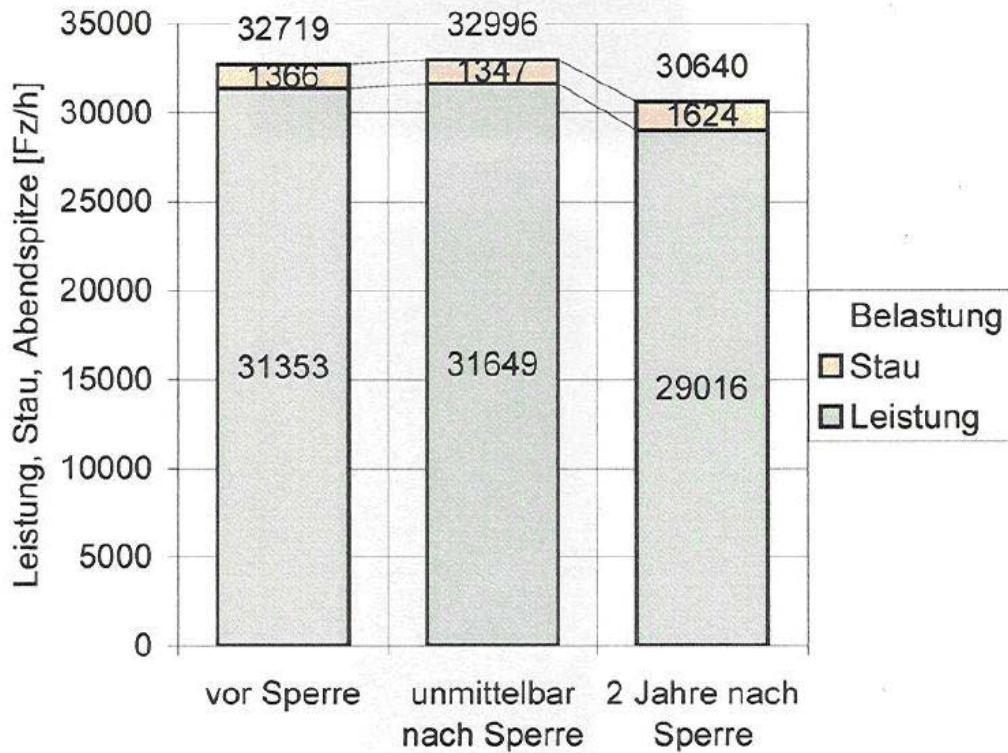
- Leistung und Belastung des Fahrzeugverkehrs waren deutlich niedriger, der Stau jedoch deutlich höher als vorher. Gegenüber vorher wurde der Fahrzeugverkehr weiterräumig verdrängt. Die Ursachen dafür waren neue Baustellen (Neugestaltung Limmatquai, Kasernenstrasse/Gessnerbrücke und vor allem Walchebrücke);

- Durch den Rückgang des Verkehrs auf den Alternativrouten rechts der Limmat waren die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs in etwa wieder gleich lang wie vor der Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen am Limmatquai.

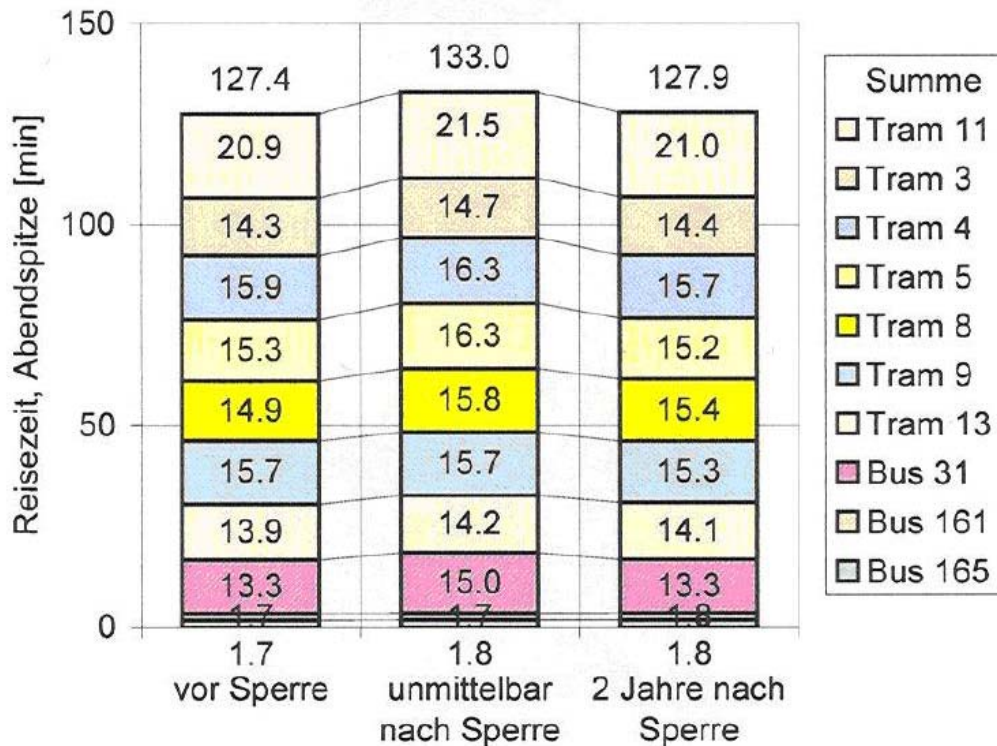
Die unten stehende Abbildung zeigt im oberen Diagramm einen Vergleich von Leistung, Belastung und Stau des Fahrzeugverkehrs in der Innenstadt vor, unmittelbar nach und zwei Jahre nach der Sperrung des mittleren Limmatquais. Das untere Diagramm zeigt einen analogen Vergleich der Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs. Vergleich und Verkehrsdaten in den Diagrammen beziehen sich auf die werktägliche Abendspitze.

### Fahrzeugverkehr in Innenstadt

Bild 5



### Reisezeiten öffentlicher Verkehr durch Innenstadt



## **Zu den einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen in Frage 6:**

### **Wiederherstellung der Länge der Grünphasen am Pfauen in den Zeltweg auf den Rhythmus vor der Limmatquaisperrung:**

Die Lichtsignalanlagen am Heimplatz bilden einen Teil des Lichtsignalsystems, das an die Umlagerung des Fahrzeugverkehrs durch die Sperre angepasst wurde. Eine Steuerung am Heimplatz wie vor der Sperre würde die Kapazität der Alternativrouten rechts der Limmat senken und die Umlagerung des Fahrzeugverkehrs stark in Frage stellen.

### **Einschaltenlassen der Lichtsignalanlagen bei der Einfahrt in den Zeltweg während der ganzen Nacht:**

Einschaltzeiten der Lichtsignalanlagen vor und nach der Sperre:

#### *Rämistrasse/Zeltweg:*

Werktags: 6.00 bis 3.00 Uhr, samstags: 7.30 bis 3.00 Uhr, sonntags: 9.00 bis 3.00 Uhr.

#### *Zeltweg/Merkurstrasse:*

Werktags: 6.00 bis 21.00 Uhr, samstags: 7.30 bis 21.00 Uhr, sonntags: 9.00 bis 21.00 Uhr.

Bei der Festlegung der Einschaltzeiten werden die Faktoren Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, Verkehrslauf und Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel berücksichtigt. Die Verkehrsregelungsanlagen werden auf Gelbblinken umgestellt, wenn die Verkehrssicherheit bei niedrigen Verkehrsfrequenzen gewährleistet ist und unnötige Lärmimmissionen unterbunden werden können. Angesichts des nicht signifikanten Einflusses auf den Fahrzeugverkehr im Zeltweg zu Nachtzeiten und/oder am Wochenende ergeben sich zurzeit keine Gründe für geänderte Einschaltzeiten der beiden Lichtsignalanlagen.

### **Verlängerung der Grünphasen beim Abbieger Merkurstrasse in die Kreuzbühlstrasse und Führen des Nachtverkehrs durch die Kreuzbühlstrasse und Falkenstrasse:**

In der Nacht (bis 21.00 Uhr) schaltet die Verkehrsregelungsanlage Kreuzbühl-/Merkurstrasse mit Mindestgrünzeiten und Mindestumlaufzeiten. Längere Grünzeiten für Linksabbiegende in die Kreuzbühlstrasse würden den Umlauf, die Zeitverluste und die Lärmimmissionen erhöhen. Der Zeltweg ist eine kantonal klassierte Strasse. Eine Sperrung mit Umleitung über die Kreuzbühl- und Falkenstrasse (auch eine auf die Fahrtrichtung stadteinwärts und die Nachtzeit beschränkte) ist ohne Genehmigung der kantonalen Behörden nicht möglich. Aus Sicht der Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements ist der Zeltweg auch keine unwichtige Verkehrsachse und damit keine Quartierstrasse.

### **Verlängerung der Grünphase beim Lichtsignal Utoquai/Falkenstrasse, damit via Bellevue, Rämistrasse aufwärts in den Seilergraben gefahren wird:**

Die Signalzeiten am Knoten Utoquai/Falkenstrasse sind mit den benachbarten Verkehrsregelungsanlagen so abgestimmt, dass der Fahrzeugverkehr die Alternativroute rechts der Limmat über Rämistrasse/Hirschen-/Seilergraben benützt. Gleichzeitig muss die Alternativroute links der Limmat über Quaibrücke/Tal- und Uraniastrasse attraktiv sein. Im Weiteren ist auch der Fahrzeugverkehr von der Bellerivestrasse stadteinwärts auf die Alternativroute zu führen. Eine Änderung der Grünzeiten am Knoten Utoquai/Falkenstrasse ist aus Gründen der Kapazität nicht nötig, da es weder in der Falkenstrasse noch im Utoquai ausserhalb der Spitzenzeiten zu regelmässigen Stausituationen kommt. Zudem würden die bestehenden Abstimmungen und Wellensysteme zerstört werden.

### **Generelle Steuerung der Lichtsignale so, dass von den Automobilistinnen und Automobilisten die offiziellen Umfahrungsrouten genommen werden:**

Wie zu Frage 4 ausgeführt, wurden insgesamt 22 Lichtsignalsteuerungen an die veränderten Begebenheiten so angepasst, dass die benachbarten Alternativrouten den zusätzlichen Verkehr aus dem beruhigten Limmatquai aufnehmen können.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**