

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat**

Motion von Robert Egger und 6 Mitunterzeichnenden betreffend Limmatquai, Verflüssigung des Verkehrs auf den Umfahrrouten, Objektkredit

Der Gemeinderat hat am 7. April 1999 beschlossen, folgende Motion GR Nr. 99/135 von Gemeinderat Robert Egger (FDP) und sechs Mitunterzeichnenden vom 18. März 1999 dem Stadtrat zu überweisen:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat rechtzeitig eine Weisung vorzulegen und Antrag für einen Objektkredit zu stellen, damit auf den Zeitpunkt der Sperrung des Limmatquais an folgenden Orten und Strassenstücken verkehrsorganisatorische und bauliche Massnahmen für eine Verflüssigung des Verkehrs zur Realisierung gelangen können:

1. Seilergraben und Central
2. Central und Bereich Hauptbahnhof
3. Nördliche Talstrasse
4. Talstrasse und Bürkliplatz
5. Bellevue und Rämistrasse
6. Knoten Hirschengraben/Heimstrasse.

Ferner sollen die während der Verkehrssperrung vom Sommer 1998 getätigten Installationen optimiert und definitiv eingerichtet werden.

Die infolge der Verflüssigungsmassnahmen aufzuhebenden öffentlichen Parkplätze müssen gemäss Grundsatz des kommunalen Verkehrsplans vollständig kompensiert werden.

Begründung:

Der Sperrung des Limmatquais für den Durchgangsverkehr kann nur dann zugestimmt werden, wenn der Verkehr auf nächstliegenden Umfahrrouten flüssig abgewickelt werden kann, damit keine zeitaufwendigen Staus entstehen und Verkehrsverlagerungen in andere Stadtgebiete verhindert werden. Grundsatz muss sein, den Verkehrsfluss in die Innenstadt nicht zu vergrössern, jedoch den Verkehrsfluss aus der Innenstadt zu beschleunigen und die Verkehrsgeschwindigkeit in der Innenstadt nicht zu verschlechtern.

Bei den im Motionstext erwähnten 6 Punkten sind folgende Massnahmen in Betracht zu ziehen:

Seilergraben und Central:

- Ab Mühlegasse in Richtung Central: Zusätzliche Fahrspur auf Tramgleise bzw. Busspur bis vor Hotel Central und weitergeführt auf die Bahnhofbrücke.
- In der Stampfenbachstrasse zwei Fahrspuren bis Verzweigung Stadtgraben.
- Errichtung einer verkehrsabhängigen Lichtsignalanlage am ganzen Central.

Central und Bereich Hauptbahnhof:

- Zwei durchgehende Fahrspuren ab Central auf der Bahnhofbrücke und auf dem Bahnhofplatz in Richtung Gessnerallee.

Nördliche Talstrasse:

- Ab Pelikanstrasse in Richtung See zwei Fahrspuren.

Talstrasse und Bürkliplatz:

- Aufhebung der Fahrberechtigungen von der Quai-Brücke herkommend in die Bahnhofstrasse und in die Talstrasse
- Neue Fahrberechtigung ab General-Guisan-Quai in die Claridenstrasse Richtung Bleicherweg
- Einbahnregime auf zwei Fahrspuren in der Talstrasse ab Dreikönigstrasse in Richtung Bürkliplatz bzw. General-Guisan-Quai.

Bellevue und Rämistrasse:

- Zufahrt in den Limmatquai (Riviera) von Süden Richtung Utoquai
- Theaterstrasse: Aufhebung der Verkehrsbeziehung in den Limmatquai (beide heutigen Fahrspuren führen zukünftig in die Rämistrasse)
- Rämistrasse: Zusätzliche Fahrspur ab Bellevue bis Verzweigung Hirschengraben auf dem Tramgleis
- Zolliker Bus: Führung auf dem Bellevue bzw. Querung der Rämistrasse auf den Tramgleisen der Linie 4/15.

Knoten Hirschengraben/Heimplatz:

- Vor der Einmündung in Richtung Seilergraben zwei Fahrspuren und in Richtung Heimstrasse eine Fahrspur.

Motionen verpflichten den Stadtrat, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt (Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderates).

Der Stadtrat geht mit den Motionären darin völlig einig, dass zum Zeitpunkt der Sperrung des Limmatquais für den Durchgangsverkehr ausreichende Massnahmen getätigt sein müssen, um den Individualverkehr auf den Alternativrouten flüssig abwickeln zu können. Im Sinne der am 7. April 1999 überwiesenen Motion hat das Tiefbauamt nunmehr in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei, den Verkehrsbetrieben sowie weiteren Verwaltungsabteilungen und den kantonalen Behörden auch die Forderungen der Motionäre eingehend geprüft. Der Bericht ist dem Gemeinderat mit dem Antrag auf Zustimmung zu unterbreiten.

Die Resultate und Schlussfolgerungen sind im Bericht «Verkehrskonzept Limmatquai-Aufwertung, Massnahmen und Umfahrungsrouten für den Individualverkehr bei der Sperrung des mittleren Limmatquais», E. Basler + Partner vom 21. August 2000, revidiert 30. Januar 2001, ausführlich dokumentiert. Die wichtigste Grundlage dieser verkehrstechnischen Untersuchung bilden die Auswertung der Erfahrungen mit dem Umleitungskonzept der baubedingten Sperre im Sommer 1998 wie auch früher durchgeführte Verkehrserhebungen. Eine Situationsanalyse unter Einbezug der Wunschlinien der heutigen Limmatquai benützerinnen und -benützer schafft Klarheit über Quelle und Ziel der motorisierten Individualverkehrsfahrten. Diese Grundlage wiederum diente der Ermittlung von Umfahrungsrouten und notwendiger Massnahmen mit dem Ziel einer flüssigen, d.h. stadtverträglichen und ökonomischen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs auf überkommunalen Verbindungen.

Das Routenkonzept zur Umlagerung der auf dem Limmatquai zirkulierenden rund 500 Fahrzeuge pro Richtung in der Spitzenstunde berücksichtigt nebst den Erkenntnissen aus der Wunschlinienanalyse und der Einhaltung obengenannter Ziele folgende Grundsätze: Vollständige Verlagerung des heutigen Durchgangsverkehrs des mittleren Limmatquais auf die Umfahrungsrouten, Übereinstimmung der Umfahrungsrouten mit dem überregionalen Strassennetz

gemäss kantonalem und regionalem Verkehrsplan, Vermeidung unnötiger Limmatquerungen sowie Abwicklung des Süd-Nord-Verkehrs grundsätzlich rechts der Limmat und des Nord-Süd-Verkehrs grundsätzlich links der Limmat. Dieses Routenkonzept widerspiegelt den Zustand, welcher sich bei gesperrtem Limmatquai ohne steuernde Massnahmen einstellen würde und sichert dadurch eine grosse Akzeptanz der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer als Voraussetzung zur erfolgreichen Umsetzung.

Zur Sicherstellung einer optimierten Verkehrsabwicklung auf den gewünschten Umfahrungsrouten dient ein Massnahmenpaket, welches die nachfolgend beschriebenen Kategorien und Einzelmassnahmen umfasst:

1. Massnahmen, die während der baubedingten Sperre im Sommer 1998 eingeführt wurden:

1.1 Inzwischen definitiv realisierte Massnahmen: Umbau Bürkliplatz (im Hinblick auf die Limmatquai-Teilsperre konzipiert), Knoten Hirschengraben/Heimplatz und neue Spurzuordnung in der Vorsortierung am Knoten Bahnhofquai/Uraniastrasse.

1.2 Wieder einzuführende Massnahmen: Verzweigung Rämistrasse/Hirschengraben; Verlängerung der Linksabbiegespur auf der Rämistrasse, Neuinstallation der Verkehrsregelungsanlage und Verbot des Linksabbiegens vom Hirschengraben in die Rämistrasse, Richtung Heimplatz sowie Neuanlage des Fussgängerstreifens direkt nach der Verzweigung, unter Aufhebung der beiden heute nicht geregelten Fussgängerstreifen über die Rämistrasse.

2. Zusätzliche Massnahmen an den folgenden Schlüsselknoten:

Central: Reduktion der 3 Fahrstreifen der Verkehrsbeziehung Limmatquai-Weinbergstrasse/bzw. Seilergraben auf 2 Fahrstreifen, Vorziehen der Haltebalken im Seilergraben, Freigabe des vordersten Teils der Busspur Linie 31 für den motorisierten Individualverkehr als neue Vorsortierspur in Richtung Bahnhofbrücke. Eine Lichtsignalanlage, welche die komplexen Verkehrsströme zu berücksichtigen hätte, ist nach den vorliegenden verkehrstechnischen Berechnungen vorerst nicht notwendig. Sie kann jedoch im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Eventuell kann auch eine vorgezogene, kurze Busspur auf dem Tramgleis notwendig werden.

Bellevue: Einstreifige Verkehrsführung im Utoquai ab Verzweigung Limmatquai/Utoquai bis rund 30 m vor der Verkehrsregelungsanlage (VRA) Utoquai/Quaibrücke. Ab dort 3-streifige Verkehrsführung bis zur erwähnten VRA und Anpassung der VRA an die neuen Verkehrsbelastungen.

Heimplatz: Unterbinden des Rechtsabbiegers aus der Rämistrasse in den Zeltweg, Ersatzroute über Hirschengraben-Heimstrasse-Heimplatz. Anpassung der Lichtsignalsteuerung an die neuen Verkehrsbelastungen.

Mit den Massnahmen an Central, Bellevue und Heimplatz wird den veränderten Belastungen optimal Rechnung getragen.

3. Anpassung der Steuerung der Verkehrsregelungsanlagen an die veränderten Bedingungen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit auf den Umfahrungsrouten. Dieser komplexe Vorgang

betrifft die folgenden Strassenzüge: Bahnhofquai, Walchebrücke, Gessnerbrücke, Kasernenstrasse, Gessnerallee, Seilergraben, Mühlegasse, Sihlhölzli-, Tunnel-, General-Wille- und Talstrasse. Zusätzlich ist die Wegweisung und Signalisation auf die neue Situation auszurichten.

Die aufgezeigten Massnahmen decken sich mit den Vorstellungen des Stadtrates, sind schnell realisierbar und erfüllen auch das in der Motion vorgegebene Ziel, den motorisierten Individualverkehr auf den Umfahrungsrouten zu verflüssigen und zugleich die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gewährleisten. Die Umsetzung des vorgelegten Massnahmenpaketes führt zu einer substanziellen Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Zusammenhang mit der Sperrung des Limmatquais auf dem übergeordneten Strassennetz ohne negative Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere und das kommunale Verkehrsgeschehen. Eine eigentliche Verflüssigung im Sinne eines gesteigerten Verkehrsabflusses kann aber in einem bestehenden komplexen innerstädtischen Verkehrsnetz, wie demjenigen der Stadt Zürich, nicht ohne radikale, teure Um- oder Ausbauten erreicht werden. Bei den geplanten Massnahmen handelt es sich denn auch vor allem um eine Kapazitätsumverteilung mit optimierter Nutzung der vorhandenen Potenziale. Diese optimierte Nutzung wird indessen kaum zu optisch wahrnehmbaren Veränderungen des Verkehrszustandes in der Innenstadt bzw. einer signifikanten Reduktion der Durchfahrtszeiten führen.

Der vorliegende Bericht «Verkehrskonzept Limmatquai-Aufwertung, Massnahmen und Umfahrungsrouten für den Individualverkehr bei der Sperrung des mittleren Limmatquais» berücksichtigt nicht alle in der Motionsbegründung aufgeführten Massnahmen. Dies wird im Bericht eingehend begründet. Die Forderungen der Motionäre können jedoch, unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen aller weiteren Verkehrsteilnehmenden wie öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, der Verkehrssicherheit und des Schutzes der Wohngebiete vor zusätzlichem Durchgangsverkehr mit dem vorliegenden Routenkonzept und dem dazugehörigen Massnahmenpaket weitgehend erfüllt werden.

Weitere Aspekte, die für den städtischen Raum ebenfalls von grosser Bedeutung sind, jedoch in keinem direkten Zusammenhang mit der Zielsetzung der Motion stehen, konnten weder umfassend untersucht werden, noch sind diese bei der Kostenschätzung berücksichtigt. Dazu gehören nebst dem Langsamverkehr auch städtebaulich-gestalterische Konzepte. Insbesondere die Gestaltung der Anschlussbereiche von der Rudolf-Brun-Brücke bis zum Central und von der Münsterbrücke bis zum Bellevue sind daher in den Massnahmen bzw. den Kosten nicht enthalten. Die zuständigen Fachbereiche sind daran, die nach dem negativen Entscheid der Baudirektion notwendige Prüfung neuer Gestaltungsmassnahmen am mittleren Limmatquai vorzunehmen.

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2000 errechneten Gesamtkosten umfassen die Projektierung und Ausführung der notwendigen baulichen sowie verkehrstechnischen Massnahmen. Die baulichen Massnahmen bestehen aus Anpassungen und Verschiebungen von Fahrbahnrändern und Inseln sowie der Strassenentwässerung im Betrag von etwa Fr. 700 000.- zu Lasten des Tiefbauamtes. Die Neuinstallation der Verkehrsregelungsanlage an der

Verzweigung Rämistrasse/Hirschengraben wird Aufwendungen von Fr. 350 000.- erfordern; die diversen Anpassungen an Verkehrsregelungsanlagen (Projektierung, Inbetriebnahme und Adjustierung der verkehrstechnischen Software an etwa 20 Verkehrsregelungsanlagen), wie sie unter Punkt 3. aufgeführt sind, werden rund Fr. 150 000.- kosten; verschiedene Anpassungen der Wegweisung und der Markierung (Projektierung und Ausführung) erfordern einen zusätzlichen Kredit von rund Fr. 400 000.-. Die Aufwendungen für die verkehrstechnischen Massnahmen im Gesamtbetrag von rund Fr. 900 000.- gehen zu Lasten der Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr. Dem Gemeinderat ist demzufolge ein Objektkredit von insgesamt 1,6 Mio. Franken zu beantragen.

Massnahmen auf überkommunalen Strassen werden durch den Kanton finanziert. Die einzelnen Projekte sind noch dem Regierungsrat zu unterbreiten.

Die entsprechenden Investitionsausgaben sind auf den gegebenen Zeitpunkt zu budgetieren und im Finanzplan 2002 bis 2006 vorzuzeichnen.

Die Folgekosten mit Kapitalkosten von Fr. 160 000.- und Betriebskosten von Fr. 26 000.- betragen total Fr. 186 000.-.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Realisierung der Verflüssigung des Verkehrs auf den Umfahrungsrouten gemäss beiliegendem Routenkonzept und Massnahmenpaket im Bericht «Verkehrskonzept Limmatquai-Aufwertung, Massnahmen und Umfahrungsrouten für den Individualverkehr bei der Sperrung des mittleren Limmatquais» von E. Basler + Partner, vom 21. August 2000, revidiert am 30. Januar 2001, wird ein Objektkredit von Fr. 1 600 000.- bewilligt. Der Kredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Kostenindexes zwischen dem Zeitpunkt der Kostenschätzung (Preisbasis 1. April 2000) und der Ausführung.**
- 2. Die Motion GR Nr. 99/135 von Robert Egger und 6 Mitunterzeichnenden vom 18. März 1999 wird als erledigt abgeschlossen.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Josef Estermann

der Stadtschreiber

Martin Brunner