

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

18.05.2005

715. Interpellation von Hans Bachmann betreffend Limmatquai, Angaben über Umweg- und Stauverkehr nach der Schliessung

Am 24. November 2004 reichte Gemeinderat Hans Bachmann (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 629/2004 ein:

Nachdem das Limmatquai für den motorisierten Verkehr teilweise geschlossen wurde, müssen zusätzliche kanalisierte Verkehrswege benutzt werden. Erste Erfahrungen zeigen, dass diese neuen Verkehrssituationen nicht nur positive Aspekte hervorrufen. Der daraus entstehende Umwegverkehr führt zu längeren Fahrdistanzen, zu mehr Zeitaufwand, auch mehr Stauverkehr, mehr Energieverschleiss, zu erhöhten Kosten der motorisierten Verkehrsteilnehmer und notabene zu mehr Abgasen die dieser Mehrverkehr verursacht.

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

1. Hat der Stadtrat solche Fragen im Vorfeld der Schliessung genauer abgeklärt und bestehen darüber Berechnungen oder Schätzungen – und wenn ja, wurde die Öffentlichkeit darüber genauestens informiert?
2. Wie hoch werden insgesamt diese Mehrkilometer sämtlicher Fahrzeuge die durch diese Umfahrungen in beiden Richtungen entstehen geschätzt – und genauer berechnet?
3. Wie hoch ist der gesamte benötigte Mehrzeitaufwand für die Umfahungsdistanzen inklusive den zusätzlichen Stausituationen?
4. Wie hoch sind die geschätzten oder genauer berechnete Mehrkosten die dadurch den Benutzern täglich entstehen?
5. Zu welchem berechneten und geschätztem Mehrverbrauch an Treibstoffen führen diese Massnahmen?
6. Wie hoch werden die daraus entstehenden Schadstoffausstosse geschätzt?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung:

Am 6. Februar 2002 überwies der Gemeinderat das Postulat GR Nr. 31/2002 der Spezialkommission Polizeidepartement/Tiefbau- und Entsorgungsdepartement vom 30. Januar 2002 mit dem nachfolgend wiedergegebenen Wortlaut dem Stadtrat zur Prüfung:

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat im Verlaufe des 2. Jahres nach erfolgter Sperrung des Limmatquais einen Bericht vorzulegen, in welchem darzustellen ist, ob die in der Weisung 352 vom 14. März 2001 festgehaltenen und vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 30. Januar 2002 mit Ergänzungen beschlossenen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs auf den Umfahungsrouten insgesamt erfolgreich sind, insbesondere was die Durchfahrtszeiten und –mengen an den Messpunkten von 1998 betrifft, bzw. in welchen Bereichen einerseits die Zielsetzungen gänzlich erfüllt sind oder wo andererseits noch Verbesserungen notwendig sind.

Wie allgemein bekannt und auch bereits im Geschäftsbericht 2004 zum oben genannten Postulat ausgeführt, wurden die verkehrsberuhigenden Massnahmen des mittleren Limmatquais erst am 25. September 2004 umgesetzt, so dass es für eine Berichterstattung im Sinne des Postulates heute noch zu früh ist. Die neue Situation wird im Sinne einer Evaluation aber laufend beobachtet und die Erfahrungen ausgewertet, damit allfällig notwendige Optimierungsmassnahmen getroffen werden können.

In jedem Fall aber ist zu beachten, dass der Auftrag zur Befreiung des Limmatquais vom Durchgangsverkehr vom Volk erteilt wurde, und es ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung dieses Auftrags eine deutliche Aufwertung des Strassenraums im Bereich des mittleren Limmatquais zwischen Münsterbrücke und Rudolf-Brun-Brücke erreicht werden konnte.

Zu Frage 1: Was ein vom Durchgangsverkehr befreites Limmatquai bedeutet, konnte bereits anhand der baubedingten Sperrungen in den Jahren 1995 und 1998 „erprobt“ werden. Im

Zusammenhang mit diesen Teilsperren und der Volksabstimmung über ein verkehrsberuhigtes Limmatquai wurde durch die heutige Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements ein zusammenfassender Bericht „Limmatquaisperre 1998“ erstellt, der sich zusammen mit verschiedenen von Verkehrsingenieuren verfassten Gutachten mit diesen Fragen befasst, wenn auch ohne die Themen Energieverschleiss, erhöhte Kosten und vermehrte Emissionswerte zu behandeln. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wurden gemäss dem üblichen Vorgehen mit der Abstimmungsvorlage Nr. 2/1999 der Stadtkanzlei Zürich über die bestehende Ausgangslage, den Zweck der Vorlage und die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen informiert.

Zu Frage 2: Zu den Mehrkilometern, die durch das verkehrsberuhigte Limmatquai entstanden sind, liegen keine Berechnungen oder Schätzungen vor. Die Dienstabteilung für Verkehr führte indes in Zusammenarbeit mit einem externen Verkehrsingenieur in den Kalenderwochen 27 und 28 des Jahres 2004 Vorher-Messungen und in den Wochen 43 und 44 des Jahres 2004 Nachher-Messungen durch. Weiter wurden Daten zur Stausituation in Spitzenzeiten auf den betroffenen Strassen festgehalten und Reisezeiten der öffentlichen Verkehrsmittel erhoben. Um eine verlässliche Aussagekraft zu erhalten sind weitere Datenerhebungen nötig; diese werden voraussichtlich im Frühjahr 2006 erfolgen, so dass per Ende September 2006 der im eingangs erwähnten Postulat Nr. 31/2002 verlangte Verkehrsbericht zur Situation zwei Jahre nach der Sperrung des Limmatquais erarbeitet und dem Gemeinderat vorgelegt werden kann.

Zu den Fragen 3 bis 6: Diese Fragen lassen sich zurzeit nicht in der gewünschten Präzision beantworten. Wie bereits zu Frage 2 ausgeführt, sind weitere Datenerhebungen notwendig. Es wird auch hierzu auf den Bericht verwiesen, den das Polizeidepartement aufgrund des eingangs erwähnten Postulates GR Nr. 31/2002 bis September 2006 erarbeiten und dem Gemeinderat vorlegen wird.

Schlussbemerkungen

Frühere Sperrungen des Limmatquais haben Aufschluss gegeben über die umzuleitenden Verkehrsströme und darüber, wie diese mit Umfahrungsrouten bewältigt werden können. Diese Erfahrungen haben zu der nun implementierten Lösung geführt. Das heutige Regime beweist, dass die Umleitungsrouten akzeptiert werden und sich diese bewähren. Die damals erwarteten Veränderungen des Verkehrsvolumens auf den Umfahrungen entsprechen der heutigen Realität.

Dass eine Umfahungsrouten länger ist als die gerade Verbindung zwischen zwei Punkten – im vorliegenden Fall zwischen Bellevue und Central – ergibt sich aus der Geometrie. Somit lässt sich der logische Schluss ziehen, dass Mehrkilometer gefahren werden müssen, damit ein höherer Treibstoffverbrauch zu verzeichnen ist und das zu einer grösseren Menge an Schadstoffausstoss führt. Das lässt sich nur reduzieren, indem vom individuellen Motorfahrzeugverkehr auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr sowie den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber