

Datum: Dienstag, 24. Oktober 2017

Betreff: Sanierung Bellerivestrasse

Lieber Urs

Besten Dank für dein Schreiben zur Sanierung der Bellerivestrasse. Wegen einigen zusätzlichen Abklärungen auch zu den neuesten parlamentarischen Vorstössen hat die Beantwortung deiner Fragen etwas Zeit in Anspruch genommen. Dafür bitte ich dich um Verständnis. Nun kann ich deine Anliegen wie folgt beantworten:

Zur Bauphase:

- Wir haben das grabenlose Verfahren eingehend geprüft. Teilweise werden wir es anwenden, namentlich zwischen Hornbach- und Dufourstrasse. Es ist nicht überall möglich. Beispielsweise muss die Überdeckung genügend gross sein. Bei zu geringer Erdüberdeckung drohen einerseits Hebungen, die Risse an der Oberfläche verursachen. Im schlimmsten Fall geschieht ein Tagbruch, das heisst, die sogenannte Ortsbrust des Vortriebs stürzt trichterförmig bis an die Oberfläche ein. Auch im Abschnitt Hornbach- bis Dufourstrasse müssen die Bäume gefällt werden, um Platz für die Baulogistikspur zu schaffen. Die Baulogistikspur ist Voraussetzung für die Ausführung in intensiver Bauweise. Andernfalls würde sich die Bauzeit von drei auf mindestens sechs Jahre verlängern.
- Auch wenn die Kanallage verschoben würde, müssten die Bäume quartierseitig gefällt werden. Weil der zur Verfügung stehende Raum zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze seeseitig schmaler ist, würde der für die Baustelle, die Baulogistikspur sowie die provisorische Verkehrsführung benötigte Raum in den Bereich der quartierseitigen Bäume ragen. Zudem hätte eine Änderung der Kanallage erhebliche technische und finanzielle Nachteile. Bei einer seeseitigen Kanallage müssten die seitlichen Anschlüsse verlängert werden. Um das nötige Gefälle für den Freispiegelabfluss zu erreichen, müsste der Kanal demzufolge tiefergelegt werden. Das ist aber nicht ohne Weiteres möglich, denn die Kanäle in der Bellerivestrasse sind in ein übergeordnetes Kanalnetz in den Nebenstrassen eingebunden. Die bestehenden Schmutz- und Regenwasserleitungen (Trennsystem) würden durch den Bau zerstört und könnten somit nicht mehr für die provisorische Wasserhaltung verwendet werden. Aufwendige Provisorien würden nötig.
- Auch temporäre Temporeduktionen durchlaufen ein ordentliches Bewilligungsverfahren. Darauf haben wir keinen Einfluss.
- Die Behörden der rechtsufrigen Seegemeinden werden über das Bauvorhaben und das Verkehrskonzept informiert. Zurzeit evaluiert das Tiefbauamt Massnahmen, wie die Bevölkerung der Nachbargemeinden über alternative Verkehrsmittel informiert werden kann. Ebenfalls wird geprüft, ob und wie grosse Unternehmen auf Stadtgebiet gezielt informiert werden können, damit sie ihr Personal und ihre Kundschaft orientieren.

Blick in die Zukunft:

Wir versuchen, wenn immer möglich, auf die Anliegen der Quartiere einzugehen. Darum haben wir auch zu einem frühen Zeitpunkt über die Sanierung informiert. Wir sind bestrebt, gute Lösungen zu erarbeiten. Mit den kantonalen Behörden stehen wir im Austausch, übergeordnete Interessen stehen städtischen gegenüber.

Aus folgenden Gründen lässt sich nicht ohne Weiteres ein neues Verkehrsregime mit Spurabbau oder Temporeduktion einführen:

- Bei der Bellerivestrasse handelt es sich gemäss kantonalem Richtplan um eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Diese Achsen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz, das primär der Kanalisierung des Verkehrs dient. Dadurch soll das untergeordnete Strassennetz möglichst frei vom Durchgangsverkehr bleiben.

- Spurreduktionen auf der Bellerivestrasse sind aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen von 25 000 Fahrzeugen pro Tag aus Kapazitätsgründen wahrscheinlich unmöglich. Im Rahmen der Behandlung der Einsprachen sowie im Zusammenhang mit einem eingegangenen Postulat (GR Nr. 2017/211 Reduktion auf zwei Fahrspuren) und einer eingegangenen dringlichen Motion (GR Nr. 2017/287 Reduktion auf drei Fahrspuren wechselseitig) werden die Auswirkungen eines Spurabbaus (eine, zwei oder eine wechselseitig) sowie Tempo 30 vertieft untersucht. Während der Bauphase wird zwar die Bellerivestrasse zweispurig betrieben, aber nur auf beschränkten Abschnitten im Rahmen zweier zeitlich getrennter Verkehrsphasen. Zudem bleibt die Leistungsfähigkeit nur dank der Einschränkung von Einmündungen und Linksabbiegebeziehungen erhalten sowie erhöhter Wartezeiten bei Fussgängerübergängen. Das ist keine langfristige Lösung. Mit einer einzigen Spur pro Fahrtrichtung im Endzustand würde es täglich zu Staus in beiden Richtungen kommen. Konsequenzen daraus wären mehr Schadstoffemissionen und Ausweichverkehr in den untergeordneten Quartierstrassen. Eine weiträumige Verlagerung des Verkehrs auf alternativen Achsen ist auch nicht möglich. Die einzige alternative Hauptverkehrsstrasse ist die Forchstrasse; diese ist jedoch in den Spitzenzeiten bereits überlastet und vermag unmöglich weiteren Verkehr aufzunehmen. Ausserdem verläuft diese Achse ebenfalls teilweise durch sensible Wohngebiete. Die Auswirkungen der angenommenen Anti-Stauinitiative können zurzeit noch nicht abgeschätzt werden. Sobald der Regierungsrat über die Umsetzung der vom Volk angenommenen Initiative entschieden hat, wird sich zeigen, welche Optionen überhaupt noch denkbar sind.

- Eine Temporeduktion auf 30 km/h widerspricht dem Charakter und der Funktion einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse. Gemäss den Projektierungsgrundlagen der VSS-Norm sollen Hauptverkehrsstrassen eine verbindende Funktion wahrnehmen. Sie haben die verkehrliche Aufgabe einer hohen Leistung und Sicherheit bei Geschwindigkeiten von 50 km/h zu erfüllen. Der Verkehr soll zur Entlastung der übrigen Strassen auf den Hauptverkehrsachsen konzentriert werden. Eine reduzierte Geschwindigkeit auf der Bellerivestrasse könnte eine Verlagerung des Verkehrs in die parallelen, untergeordneten Strassen zur Folge haben, was nicht erwünscht ist. Ferner müsste die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Grünphasen geprüft werden.

- Mehr Platz für das Velo streben wir grundsätzlich in allen Bauprojekten an. Jedoch bestehen bereits heute drei alternative Velorouten in unmittelbarer Nähe zur Bellerivestrasse, nämlich auf dem Areal der Seeuferlangen, in der Dufourstrasse und in der Mühlebachstrasse, die mit Tempo 30 mehr Komfort als die Bellerivestrasse bieten.

Beste Grüsse

Filippo Leutenegger