

Gemeinsames Communiqué zu den Umbauplänen am Heimplatz von FDP Zürich 7+8, SVP Zürich 7+8, CVP Zürich 7+8, Gewerbeverband der Stadt Zürich, Gewerbeverein Zürich-Ost, Gewerbeverein Seefeld und Handel- & Gewerbeverein Witikon

Gegen den Kahlschlag zentraler Verkehrsbeziehungen auf dem Buckel der Quartiere, des Gewerbes und der Umwelt

Zürich, 31.05.2019

Alle bürgerlichen Parteien und Gewerbevereine der Stadtkreise Zürich 7+8 sowie der Gewerbeverband der Stadt Zürich haben mit grosstem Befremden vom Resultat des Studienauftrags zur Neugestaltung des Heimplatzes und von der stadträtlichen Empfehlung zur Weiterbearbeitung dieser Pläne Kenntnis genommen. Sie fordern den Stadtrat auf, bei seinen weiteren Planungen am Heimplatz alle bedeutsamen Verkehrsbeziehungen sowie die Knotenkapazität zwingend zu erhalten, so wie dies die Kantonsverfassung vorgibt. Zudem erwarten sie vom Regierungsrat, dass er diesem bevölkerungs-, wirtschafts- und umweltfeindlichen sowie verfassungswidrigen Ansinnen frühzeitig eine klare Absage erteilt.

Die zahlreichen geplanten Abbiegeverbote (s. Abb. 1) führen zu einer **vollständigen Kapazitätsvernichtung** bedeutsamer Verkehrsbeziehungen. Wenn der Stadtrat von einer «Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens» spricht, so ist dies schlicht faktenwidrig. Die Knotenkapazität definiert sich nicht nur durch den geradeaus fahrenden Verkehr. Wenn wichtige Verkehrsbeziehungen im Verkehrsnetz ganz wegfallen, sinkt deren Leistungsfähigkeit offensichtlich auf null. Mit den neuen Mischverkehrsflächen, der fehlenden Busbucht vor dem alten Kunsthaus sowie den zusätzlichen Verkehrsbehinderungen bei jeder Tramdurchfahrt ist zudem sogar fraglich, ob die Leistungsfähigkeit der wenigen noch zulässigen Verkehrsbeziehungen erhalten werden kann (s. Abb. 2).

Umwegfahrten und Schleichverkehr durch Wegfall zentraler Verkehrsbeziehungen

Besonders gravierend sind dabei die wegfallenden Verkehrsbeziehungen gemäss Tabelle 1 (unten). Die vom Stadtrat angebotenen «Umfahrungsrouten» – etwa das Bellevue, der Kreuzplatz oder das Central – sind offensichtlich untauglich. Sie sind heute schon fast ganztags überstaut und verfügen über keine Kapazitätsreserven für einen wesentlichen Teil der rund 40 000 Fahrzeuge pro Tag. Was der Stadtrat als «Entflechtung» des Verkehrs bezeichnet, schickt den Individualverkehr auf **kilometerlange Umwegfahrten, nicht selten durch Wohnquartiere**. Insbesondere die Quartiere Hottingen und Witikon, die in den letzten Jahren schon Abbaumassnahmen beim ÖV und diverse Behinderungen beim MIV in Kauf nehmen mussten, werden auf einen Schlag wichtiger Direktverbindungen ins Stadtzentrum und aus dem Stadtzentrum beraubt.

Rämistrasse als einzige Hauptverkehrsstrasse östlich der Limmat in Nord-Süd-Richtung

Dabei ist die Rämistrasse nicht irgendeine untergeordnete Strassenverbindung: Sie ist gemäss **kantonalem Richtplan** die einzige den Norden und Süden verbindende Hauptverkehrsstrasse östlich der Limmat. Alternativen gibt es keine. Auch die übrigen den Heimplatz kreuzenden Strassenzüge – die Hottingerstrasse, der Zeltweg und die Heimstrasse – sind im **regionalen Richtplan** als Verbindungsstrassen verzeichnet. Der Stadtrat ist verpflichtet, bei seinen Planungen die übergeordnete

Stellung dieser Verbindungen (inkl. Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten) höher zu gewichten als kleinsträumige Interessen. Immerhin bezahlt und unterhält der Kanton diese Strassen auf eigene Kosten. Bei der Schliessung des Limmatquais wurden just diese Verbindungen über den Heimplatz als Alternativen angepriesen. Nun sollen auch sie in ihrer Funktionalität weitgehend eingeschränkt werden. Der Heimplatz als zentrale Verkehrsdrehscheibe war nie eine «Oase» oder ein «Stadtgarten» mit hoher Aufenthaltsqualität, wie es dem Stadtrat vorschwebt, und wird es entgegen aller schönen Projektvisualisierungen auch nie sein.

Velofreundliche Lösung auch anders möglich

Hingegen spricht nichts dagegen, die Situation für den Veloverkehr auf den verkehrsreichen Zubringern wo immer möglich zu verbessern. Hinsichtlich sicherer Veloverbindungen in Nord-Süd-Richtung empfehlen sich überdies sichere Velorouten auf Quartierstrassen entlang der Höhenlinie (Freiestrasse, Mühlebachstrasse, Sonneggstrasse etc.).

Demokratisch fragwürdiges Vorgehen

Die stadträtlichen Pläne stehen quer zu den Interessen der Bevölkerung von Stadt und Kanton, des Gewerbes, der Wirtschaft aber auch der Umwelt (siehe Tabelle 2). Das Vorgehen des Stadtrates ist aber auch demokratiepolitisch höchst fragwürdig: So muss er doch zur Kenntnis nehmen, dass nicht nur die Kantonsbevölkerung den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative vor gerade mal zwei Jahren mit 61.3 Prozent unterstützt hat, sondern insbesondere auch die direkt betroffenen Stadtkreise 7 und 8 Ja zu diesem Gegenvorschlag gesagt haben. Das ist ein **klares Bekenntnis gegen Projekte wie das vorliegende, bei denen die Leistungsfähigkeit von Hauptachsen mutwillig vermindert wird**. Hinzu kommt, dass auch bei der Vorlage für die Kunsthäuserweiterung der Bevölkerung nicht gesagt wurde, welche verkehrstechnischen Folgen das Vorhaben auslösen könnte.

Forderungen

Die unterzeichnenden Parteien und Verbände protestieren in aller Form gegen das geplante Vorgehen.

- Sie fordern vom **Stadtrat**, bei seinen weiteren Planungen am Heimplatz alle bedeutsamen Verkehrsbeziehungen sowie die Knotenkapazität zwingend zu erhalten, so wie dies die Kantonsverfassung vorgibt. Denn eine Umlagerung der Verkehrsströme auf das umliegende Strassennetz mit einem entsprechenden Kapazitätsausbau desselben ist weder möglich noch sinnvoll.
- Vom **Regierungsrat** erwarten wir, dass er als Besitzer und Zahlmeister der betroffenen Strassen und als Verantwortlicher für eine bevölkerungs-, wirtschafts- und umweltfreundliche Mobilität im Kanton Zürich diesen Plänen frühzeitig einen Riegel schiebt.

Wir werden uns parteiübergreifend auf politischem Weg gegen diese kurzsichtigen Massnahmen zur Wehr setzen. Da es sich beim vollständigen Abbau gewichtiger Verkehrsbeziehungen offensichtlich auch um eine Verminderung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes handelt, die dem Geist von Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung widerspricht, prüfen wir überdies rechtliche Schritte.

Für Fragen:

Nicole Barandun	Präsidentin Gewerbeverband Stadt Zürich und CVP Kanton Zürich	079 744 20 75
Marc Bourgeois	Kantonsrat FDP Zürich 7+8	079 219 95 38

Parteien und Verbände:

FDP Zürich 7+8:	Dominique Zygmont	Präsident	079 641 75 87
SVP Zürich 7+8:	Urs Fehr	Präsident	079 666 63 37
CVP Zürich 7+8	Karin Weyermann	Vizepräsidentin	079 456 19 37
Gewerbeverband der Stadt Zürich	Nicole Barandun	Präsidentin	079 744 20 75
Gewerbeverein Seefeld	Susanne Brunner	Präsidentin	079 210 77 54
Gewerbeverein Zürich-Ost	Urs Fehr	Präsident	079 666 63 37
Handel- & Gewerbeverein Witikon	Beat Sutter	Präsident	044 422 20 66

Tabelle 1: Umwegfahrten und Schleichverkehr durch Wegfall zentraler Verkehrsbeziehungen (auszugsweise)

Wegfallende Verkehrsbeziehung	Untaugliche Alternativrouten
Auf der Rämistrasse von den Hochschulen herkommend: Linksabbiegeverbot in den Zeltweg, zugleich wegfallende Umfahrungsmöglichkeit über die Kantonsschulstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Grossräumig: Umfahrung über Gladbachstrasse – Bergstrasse – Klusplatz – Hegibachstrasse Kleinräumig: Schleichverkehr durch das Quartier (bspw. Gebiet um Plattenstrasse) Zudem dürften neben dem Bellevue auch die Bellerivestrasse vermehrt belastet werden.
Vom Zeltweg herkommend: Rechtsabbiegeverbot in die Kantonsschulstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Grossräumig: Umfahrung über Hegibachstrasse – Bergstrasse – Gladbachstrasse – Rigiplatz Kleinräumig: Umfahrung über Klosbachstrasse – Römerhof – Heimplatz Zudem dürften neben dem Bellevue auch die Bellerivestrasse vermehrt belastet werden.
Auf der Hottingerstrasse vom Hottingerplatz herkommend: Linksabbiegeverbot in Richtung Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> Grossräumig: Umfahrung über Römerhof – Kreuzplatz – Stadelhofen – Bellevue oder ein Bogen über den Hirschengraben Da diese Verbindungen heute schon meist überstaut ist, werden auch hier vermehrt Schleichwege durch das Quartier (bspw. Gebiet um Freiestrasse) gesucht werden. Zudem dürfte auch die Bellerivestrasse vermehrt belastet werden.
Auf der Rämistrasse vom Bellevue herkommend: Rechtsabbiegeverbot in Richtung Hottingerplatz	<ul style="list-style-type: none"> Damit können die ganzen Stadtquartiere Hottingen, Witikon und Hirslanden aus dem Raum Bellevue und vom Autobahzubringer Zürich-Brunau (A3) aus nur noch über die Verbindung Bellevue – Kreuzstrasse – Kreuzplatz – Klosbachstrasse erreicht werden. Da diese Verbindung heute schon oft überstaut ist und teils zu einem grossen Umweg zwingt, werden auch hier vermehrt Schleichwege durch das Quartier (bspw. Gebiet um Plattenstrasse) gesucht werden.
Auf der Heimstrasse vom Neumarkt herkommend: Linksabbiegeverbot in die Kantonsschulstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Weiträumige Umfahrung über Central, Weinbergstrasse und Leonhardstrasse

Tabelle 2: Interessen der Bevölkerung von Stadt und Kanton, des Gewerbes, der Wirtschaft aber auch der Umwelt nicht gewahrt (auszugsweise)

Wichtigste betroffene Gruppen	Wichtigste Beeinträchtigungen
Wohnbevölkerung der Quartiere Hottingen, Witikon, Fluntern, Riesbach und Hirslanden	Täglich tausende von Umwegfahrten durch Wohnquartiere mit entsprechenden Folgen hinsichtlich Lärm und Sicherheit
Gesamte Bevölkerung der Kreise 7 und 8 sowie der im Süden und Osten angrenzenden Gemeinden	Wird von Teilen des Stadtzentrums und/oder vom Autobahzubringer Zürich-Ost (A1) regelrecht abgeschnitten
Bevölkerung aus einem weiteren Umfeld der Stadt Zürich	Wird der einzigen leistungsfähigen Verbindung zwischen dem Autobahzubringer Zürich-Ost (A1) und der Region Zürich-Südost, Forch (A52) und rechtes Seeufer beraubt
Gewerbe und der Wirtschaft	Wird auf kostspielige, zeitraubende und unökologische Umwegfahrten geschickt
Umwelt	Wird aufgrund der zwingenden Umwegfahrten mit unnötig viel CO ₂ Feinstaub, Lärm etc. belastet

Abbildung 1: Wegfallende Verkehrsbeziehungen am Heimplatz

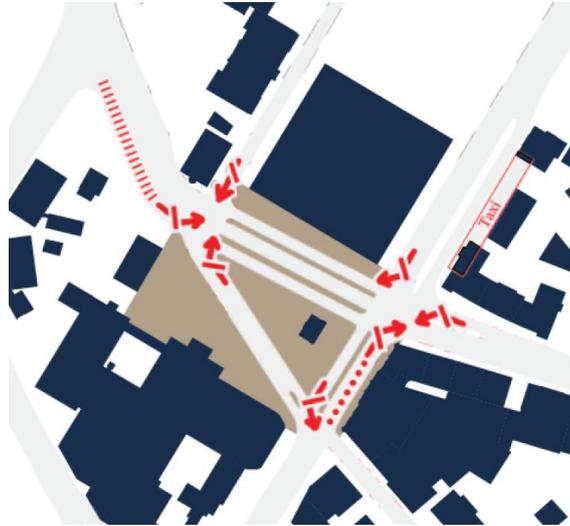


Abbildung 2: Geplante Verkehrsführung am Heimplatz

