

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 20. Januar 2010

87. Schriftliche Anfrage von Balthasar Glättli und Christina Hug betreffend Trichtenhausenstrasse, Mehrverkehr nach Ausbau. Am 21. Oktober 2009 reichten Gemeinderat Balthasar Glättli (Grüne) und Gemeinderätin Christina Hug (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/474, ein:

Die Stadt Zürich plant offenbar einen Ausbau der Trichtenhausenstrasse. Die Trichtenhausenstrasse ist von weit ausserhalb der Stadtgrenze bis zur Hofackerstrasse die einzige Verbindung des motorisierten Verkehrs zwischen den zwei Einfallachsen Forch- und Witikonerstrasse. Zudem bildet sie die kürzeste Verbindung zwischen Witikon und dem Raum Zollikon/Seefeld. Mehrere Engpässe verhindern heute noch als effektive Pfortneranlage, dass diese Strecke übermässig als Schleichweg befahren wird. Eine Verbreiterung der Strasse würde zur Beseitigung dieser Engpässe führen und einem grossen, heute noch sehr ruhigen Wohnquartier eine kaum zu berechnende Menge an zusätzlichem Durchgangsverkehr bescheren.

1. Welche Kosten werden für diese Sanierung budgetiert?
2. Wie gross schätzt die Stadt den Schleichverkehr heute ein? Aufgrund welcher Messungen kommt sie zu dieser Einschätzung?
3. Gemäss Medienberichten schätzt die Stadt den zu erwartenden Mehrverkehr auf 100 Fahrzeuge ein. Wie kommt sie zu dieser Einschätzung?
4. Ist die Stadt bereit, vor und nach einem allfälligen Ausbau der Strasse Messungen über die Fahrzeugfrequenzen durchzuführen und deren Resultate rasch zu publizieren?
5. Was unternimmt die Stadt, wenn der Mehrverkehr die heutigen Prognosen nach einem allfälligen Ausbau übersteigen sollte? Was kosten diese Massnahmen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das Projekt zur Sanierung der Trichtenhausenstrasse im Abschnitt Chelleweg bis Trichtenhausermühle befindet sich momentan in der Vorprojektphase. Deshalb sind derzeit keine verlässlichen Zahlen über die zu erwartenden Kosten bekannt. Es ist mit geschätzten Kosten von rund 2,4 Mio. Franken zu rechnen. Im Budget bzw. im Finanzplan sind 2 Mio. Franken eingestellt. Allfällige Mehrkosten gegenüber dem Budget würden durch Umlagerungen gedeckt.

Zu Frage 2: Bisher wurden keine Untersuchungen zur Ermittlung eines allfälligen Anteils von Schleichverkehr auf der Trichtenhausenstrasse durchgeführt. Wie die Fragestellenden selbst feststellen, ist die Trichtenhausenstrasse nebst der Zollikonstrasse (die sich ausserhalb des Stadtgebietes befindet) und der Hofackerstrasse, die einzige Verbindung für den motorisierten Verkehr zwischen den zwei Einfallachsen Forch- und Witikonerstrasse. Da die Trichtenhausenstrasse lediglich eine Verbindung zwischen der Forch- und der Witikonerstrasse schafft, und da diese Einfallachsen während der Spitzenzeiten bereits heute an der Kapazitätsgrenze sind, ergibt sich aus der Benützung der Trichtenhausenstrasse als Schleichweg kein Vorteil, um ins Stadtzentrum bzw. aus dem Stadtzentrum zu gelangen. Aufgrund der Lage der Trichtenhausenstrasse ist deshalb davon auszugehen, dass diese kaum Schleichverkehr aufweist.

Zu Frage 3: Die Angaben zum Verkehrsaufkommen basieren auf dem städtischen Verkehrsmodell (http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publicationen_und_Broschueren/Infoblaetter_Verkehr/5_2007_Gesamtverkehrsmmodell_Stadt_Zuerich.pdf). Der aufgrund des Verkehrsmodells für die Trichtenhausenstrasse geschätzte Mehrverkehr von 100 Fahrzeugen pro Tag bis im Jahr 2015 entspricht einer Zunahme um rund 4 Prozent.

Zu Frage 4: Für die Erstellung des Verkehrsmodells und im Rahmen von periodischen Überprüfungen wurden bzw. werden auch künftig in der Trichtenhausenstrasse Verkehrserhebungen durchgeführt. Derzeit ist nicht vorgesehen, diese Auswertungen speziell für die Trichtenhausenstrasse zu publizieren, diese können aber beim Tiefbauamt eingesehen werden.

Zu Frage 5: Im Rahmen der Totalerneuerung der Trichtenhausenstrasse ist kein Kapazitätsausbau vorgesehen. Mit Rücksicht auf die Landschaft und den schonungsvollen Umgang mit dem Wald bleibt die Linienführung gemäss Projekt praktisch unverändert. Die maximale Steigung bleibt gegenüber heute unverändert bei etwa 17 Prozent. Die heute vorhandene Fahrbahnbreite ist indes zu gering. Oftmals wird beim Kreuzen der Fahrzeuge auf das angrenzende Land (Wiese, private Vorplätze, private Parkfelder) ausgewichen. Diesen Zustand gilt es zu beseitigen. Mit Rücksicht auf die Befürchtungen der Quartierbevölkerung vor höherem Verkehrsaufkommen ist vorgesehen, die Fahrbahn hauptsächlich in den Kurven nur soweit zu verbreitern, dass der heutige Verkehrsfluss auf der Strasse sicher abgewickelt werden kann und dass kreuzende Fahrzeuge nicht mehr auf das angrenzende Land ausweichen müssen. Künftig können VBZ-Fahrzeuge wenigstens in den geraden Strassenabschnitten kreuzen. Die Fahrbahnbreiten bewegen sich zwischen 4,5 m (engste Stelle) und 7,2 m (engste «Haarnadelkurve»). Folglich können Personenwagen auch in Zukunft an gewissen Stellen nur mit reduzierter Geschwindigkeit kreuzen.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass das Projekt darauf abzielt, den heute vorhandenen Verkehr in der Trichtenhausenstrasse sicher abzuwickeln. Mit einer massgeblichen Veränderung des Verkehrsaufkommens nach der Sanierung wird nicht gerechnet.

Sollte sich das Verkehrsaufkommen nach der Sanierung anders als prognostiziert entwickeln, würden Gegenmassnahmen geprüft und so weit als möglich umgesetzt.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy