

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 3. November 2010

1826. Dringliche Schriftliche Anfrage von Cäcilia Hänni-Etter, Joachim Hagger und 40 Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrssituation rund um den Albisriederplatz. Am 1. September 2010 reichten Gemeinderätin Cäcilia Hänni-Etter (FDP), Gemeinderat Joachim Hagger (FDP) und 40 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2010/362, ein:

In den letzten Monaten verschlechterte sich die Verkehrssituation rund um den Albisriederplatz zunehmend. Zu den Hauptverkehrszeiten stauen sich die Verkehrskolonnen seit einigen Wochen an der Aemtlersstrasse und der Albisriederstrasse zwischen Hubertus und Albisriederplatz sowie beidseitig der Badenerstrasse in einem bisher nie gekannten Ausmass.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welchen Verlagerungen der Verkehrsströme rechnete der Stadtrat bei der Planung der FlaMa?
2. Wo und in welchem Umfang erwartete der Stadtrat Engpässe?
3. Wie viele Immissionen (Luft, Abgase, Lärm, Umwegfahrten) resultieren daraus?
4. Welche zusätzlichen Verspätungen ergeben sich für die VBZ-Busse rund um den Albisriederplatz (z. B. 33-er)?
5. Was wurde bislang unternommen, um diesen Problemen entgegenzuwirken?
6. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat zu ergreifen, um die Situation in den nächsten Monaten zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung: Zunächst ist anzumerken, dass zwischen der Situation, wie sie sich während der Phase der Baustelle (Sanierung Hardbrücke) präsentiert, und dem vorgesehenen Endzustand unterschieden werden muss. Während der baustellenbedingten Sperrung der Auffahrtsrampe Hohlstrasse wurde der Verkehr über den Albisriederplatz umgeleitet. Seit dem 2. August 2010 ist die Auffahrtsrampe Hohlstrasse wieder geöffnet. Durch die Eröffnung der Auffahrtsrampe wurde der Verkehrsfluss vom Albisriederplatz Richtung Hardbrücke behindert. Durch ein sofortiges Eingreifen (Rampenbewirtschaftung durch Verkehrsdienst in den Spitzenzeiten am Abend) ist es aber gelungen, den Verkehrsfluss vom Albisriederplatz auf die Hardbrücke wieder zu verstetigen. Mit der baustellenbedingten Sperrung der Geroldrampe am 12. November 2010 (Sperrung dauert sechs Monate) wird der Abfluss in Richtung Bucheggplatz zusätzlich optimiert.

Zu den Fragen 1 bis 3: Im Jahr 2006 wurde für die Flankierenden Massnahmen Westumfahrung (FlaMaWest) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UPV) durchgeführt. Darin zeigte sich der generelle Entlastungseffekt der Westumfahrung einschliesslich flankierender Massnahmen. Weiter zeigte sich auch, dass es lokal zu kleinräumigen Mehrbelastungen infolge sekundärer Verlagerungen würde kommen können. Im Perimeter Albisriederplatz wurde dies z. B. in der Ämtlerstrasse prognostiziert (Ausweichverkehr von der Achse West-/Seebahnstrasse, prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung um 8 Prozent).

Aus der UVP lassen sich für den heutigen Zustand jedoch keine quantifizierbaren Aussagen ableiten, da sich die Verkehrsströme mit der Eröffnung Westumfahrung und den FlaMaWest derart stark veränderten und Prognosen letztlich immer mit Unsicherheiten verbunden sind. Die Erkenntnisse der UVP flossen allerdings in ein Erhebungskonzept ein, mit dem die

Entwicklung der Verkehrssituation entlang heikler Strassenzüge aktiv beobachtet wird. Diese zusätzlichen Zählstellen (u. a. in der Ämtlerstrasse) wurden in die gross angelegte Wirkungskontrolle der FlaMaWest eingebettet.

Dieses Instrument dient dazu, die prognostizierten Wirkungen zu kontrollieren und durch Beobachtungen unerwünschte Verkehrsentwicklungen möglichst früh zu erkennen, damit entsprechende Gegenmassnahmen entwickelt werden können. Die Vorerhebung fand 2008 statt, die Nachher-Erhebung, die zeigen wird, wie sich die Situation nun effektiv präsentiert, wird im Herbst 2010 durchgeführt. Auch danach wird die Situation kontinuierlich weiter beobachtet und allfällige nötige Massnahmen in die Wege geleitet.

Zu Frage 4: Eine durch die VBZ durchgeführte Fahrplanauswertung der Buslinien 33 und 72 vom 1. bis 15. September 2010 (Montag bis Freitag, 7.00 bis 9.00 Uhr, 9.00 bis 16.00 Uhr und 16.00 bis 20.00 Uhr) kam zum folgenden Ergebnis:

- Ab Hardplatz nach Albisriederplatz verliert die Linie 33 durchschnittlich eine Minute, die Linie 72 eine halbe Minute. Der Unterschied entsteht, weil die Linie 33 zusätzlich die Einmündung Albisriederplatz überqueren muss. Diese Verlustzeiten sind den ganzen Tag gleich.
- Richtung Hardplatz zeigen die Auswertungen vor dem Albisriederplatz keine Verzögerungen. Bei der Wegfahrt von der Haltestelle Albisriederplatz über den Albisriederplatz bis zur Busspur in der Hardstrasse verlieren die Busse durchschnittlich eine halbe Minute. Am meisten Zeit verlieren die Busse ab der Kreuzung Hard-/Bullingerstrasse bis zur Haltestelle Bahnhof Hardbrücke. In der Morgenspitze sind das zwei Minuten, tagsüber eine Minute, in der Abendspitze drei Minuten. Das Problem entsteht auf der Hardbrücke bei der Einmündung der Rampe von der Hohlstrasse. Dies führt dann zu einem Verkehrsrückstau in der Hardstrasse zurück bis zum Albisriederplatz, wo die Kreuzung blockiert wird. Anzuführen bleibt, dass diese Auswertung nur die durchschnittlichen Werte aufzeigt. An einzelnen Abenden betragen die Verlustzeiten Richtung Hardbrücke über zehn Minuten.

Zu Frage 5: Mit der Sperrung der Weststrasse für den Durchgangsverkehr am 2. August 2010 sind die verkehrlich notwendigen Massnahmen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen (FlaMaWest) baulich umgesetzt worden. Wie bereits bei der Eröffnung der Westumfahrung und der A4 festzustellen war, ist mit einer Eingewöhnungsphase zu rechnen, bis sich die motorisierten Fahrzeuglenkenden an die neue Route gewöhnt haben bzw. ihnen die Vorteile dieser neuen Verkehrsführung bewusst werden.

Wie schon bei der Inbetriebnahme der Westumfahrung im Mai 2009 und der Eröffnung der A4 im November 2009 sind für die Sperrung der Weststrasse Verkehrsbeobachtungen durchgeführt und die kurzzeitigen Veränderungen der Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen der Stadt ausgewertet worden.

Aufgrund der Beobachtungen der Dienstabteilung Verkehr wurden Massnahmen wie z. B. der Einsatz der Securitas auf der Duttweiler- und Hardbrücke, die Ergänzung und Anpassung an der Wegweisung und die Optimierung der Steuerung von verschiedenen Lichtsignalanlagen eingeleitet. Ergänzend dazu werden die eingeleiteten Massnahmen kontrolliert und situativ angepasst.

Zu Frage 6: Als Sofortmassnahme wird die Einfahrt Geroldstrasse und die Abfahrt Hohlstrasse in den abendlichen Spitzenstunden manuell geregelt. Dadurch kann der Verkehrsfluss auf der Hardbrücke in beiden Richtungen verstetigt, die Leistungsfähigkeit erhöht und die Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr auf der Hardbrücke reduziert werden, was auch den Albisriederplatz entlastet. Eine Normalisierung der Zu- und Abflüsse am Albisriederplatz ist auch bereits feststellbar. Durch die Westumfahrung und die flankierenden Massnahmen ergibt sich grundsätzlich eine konzeptionell neue Netzstruktur

(«Autobahnring»). Es gilt dabei sicherzustellen, dass das Verkehrsnetz in seiner Ausgestaltung und in seinem Betrieb auch auf diese neue Netzstruktur ausgerichtet ist und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden nicht tangiert wird. Im Nahbereich sind in den nächsten Monaten folgende Tätigkeiten bzw. Auswertungen geplant:

- Veränderung der Verkehrsmengen (Tages- und Spitzenstundenverkehr)
- Prüfung der Akzeptanz betreffend Verkehrsführung via Hohl-/Seebahnstrasse (bisher zögerlich, weshalb temporäre Massnahmen aktuell notwendig sind)
- Prüfung des Verkehrsablaufs und Leistungsangebots in der Seebahnstrasse; Erarbeitung von Optimierungsmassnahmen (Koordination Verkehrsregelungsanlagen)
- Identifikation von Ausweichverkehr durch die Quartiere; Erarbeitung und Umsetzung von möglichen Massnahmen.

Durch die neue Netzstruktur mit «Autobahnring» haben sich die Belastungen auf den Einfallsachsen in die Stadt Zürich verändert, und auf den städtischen Hauptachsen haben sich entsprechende Verkehrsverlagerungen und auch Verkehrsreduktionen ergeben. Die Auswirkungen dieser Netzveränderungen werden nach den Herbstferien systematisch erfasst und weitere Massnahmen daraus abgeleitet. Das Qualitätsmanagement umfasst dabei folgende Punkte:

- Veränderung der Verkehrsmengen (auch für Sonderbetriebszustände wie z. B. Verkehrsunfälle, Rettungseinsätze, Pannenfahrzeuge auf dem Hochleistungsnetz); Interpretation unter Beizug des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich
- Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Analyse der Verlustzeiten)
- Analyse der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Fussgängerunterführung, Knotenform)
- Grobanalyse der Querschnittselemente und Spurführung in Abschnitten mit massgebenden Abweichungen gegenüber den Referenzauswertungen
- Analyse der Wegweisung (neue Netzstruktur mit Ringsystem)
- Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere (z. B. Ausweichverkehr infolge Verkehrszunahme)
- Prüfung von Massnahmen bei Sonderbetriebszuständen (z. B. bei Verkehrsunfällen, Rettungseinsätzen, Pannenfahrzeugen auf dem übergeordneten Netz oder bei Veranstaltungen mit Strassensperrungen).

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy