

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

29.08.2007

1008.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Daniel Leupi betreffend Sihlcity, Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr

Am 30. Mai 2007 reichten die Gemeinderäte Markus Knauss (Grüne) und Daniel Leupi (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR 2007/305 ein:

Unter Federführung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich fanden im Jahr 2002 mit der Bauherrschaft, den betroffenen Ämtern und weiteren Personen Gespräche über eine bessere Gestaltung der Haltestellen sowie eine bessere Zugänglichkeit von Sihlcity durch BesucherInnen, die mit dem öffentlichen Verkehr ankommen, statt. Ein Resultat dieser Gespräche war die Verbreiterung der Tramhaltestelle der Linien 13 und 5 bei der Haltestelle Sihlcity, Fahrtrichtung Stadt, durch die Bauherrschaft. Weiter diskutiert wurde eine Verlegung der Haltestelle der Buslinie 33, Richtung Manesseplatz auf die Sihlbrücke. Dies deshalb, weil ein substantieller Anteil der BesucherInnen mit der Buslinie 33 nach Sihlcity kommen und die dortige Bushaltestelle denkbar ungünstig gelegen ist. Es müssen nämlich insgesamt 9 Autospuren, zwei Tramspuren, drei Fussgängerinseln und zwei Trottoirs mit jeweils unterschiedlich geschalteten Lichtsignalanlagen passiert werden, bis dann endlich die Haltestelle der Buslinie 33 erreicht ist. Insbesondere das Trottoir an der Ecke Edenstrasse/Manessestrasse ist für diese grosse Mengen an FussgängerInnen nicht geeignet. Eine Verlegung der Bushaltestelle auf die Sihlbrücke hätte die Situation markant verbessern können.

Obwohl sehr früh das Gespräch aufgenommen worden ist, ist bis heute nichts passiert. Seit der Eröffnung von Sihlcity ist aber die Organisation der Kreuzung Giesshübelstrasse/Manessestrasse/Sihlbrücke für BenützerInnen der Linie 33 eine Zumutung.

Wir fragen den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Weshalb wurden die im Jahr 2002 andiskutierten Varianten einer Neugestaltung der Kreuzung Giesshübelstrasse/Manessestrasse/Sihlbrücke nicht weiter verfolgt?
2. Welche Massnahmen plant die Stadt Zürich kurzfristig, um die unhaltbare Situation zu verbessern?
3. Welche definitiven Massnahmen plant die Stadt Zürich, um die Situation baulich und/oder verkehrsorganisatorisch zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Ausgangslage

Erschliessung Sihlcity durch den öffentlichen Verkehr

Die Erschliessung von Sihlcity erfolgt hauptsächlich über den öffentlichen Verkehr. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Haltestellen Saalsporthalle und Utobrücke mit den Linien 5, 13 und 33. Im Untergeschoss hat die Buslinie 89 ihren Endaufenthalt. Die Haltestelle der S-Bahnlinie 4 liegt nur wenige Meter vom neuen Kalenderplatz, dem zentralen Platz von Sihlcity, entfernt. Die Anbindungen der erwähnten Haltestellen sind mit Ausnahme der Bushaltestelle 33 in Richtung Manesseplatz äusserst komfortabel.

Erreichbarkeit Bushaltestelle 33 Fahrtrichtung Manesseplatz

Diese Bushaltestelle liegt in der Manessestrasse und ist für die Fahrgäste von/nach Sihlcity nur über mehrere lichtsignalgesteuerte Fussgängerübergänge erreichbar. Die Phasen der Lichtsignalanlage sind aufeinander abgestimmt, so dass alle Fussgängerübergänge gleichzeitig auf Grün geschaltet werden. Eine Grünphase reicht den Zufussgehenden in der Regel

nicht aus, um alle Strassen und Tramgleise in einem Zug zu überqueren, so dass jeweils eine zusätzliche Umlaufzeit abgewartet werden muss.

Knoten Giesshübel-/Manessestrasse/Utohrücke

Giesshübelstrasse und Manessestrasse sind kantonal klassierte Hauptverkehrsstrassen, Utohrücke/Bederstrasse sind regional klassierte Staatsstrassen. Der Knoten weist nur noch geringe Reserven auf. In den Spitzenstunden bilden sich längere Staus auf allen Knotenästen, insbesondere in der Manessestrasse. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs funktioniert hingegen gut. Tagsüber kommt es für den öffentlichen Verkehr zu keinen und in den Spitzenstunden nur zu sehr kurzen Wartezeiten.

Untersuchte Varianten für eine bessere Anbindung der Bushaltestelle

In den Jahren 2002 und 2004 haben sich mehrere Studien mit dem Knoten Giesshübelstrasse/Utohrücke/Manessestrasse und mit der Anbindung der Bushaltestelle der Linie 33 befasst. Alle erwähnten Studien hatten zum Ziel, Lösungen für eine bessere Anbindung der Bushaltestelle der Linie 33 Fahrtrichtung Manesseplatz an Sihlcity aufzuzeigen.

Der Variantenfächer sah folgendermassen aus.

1. Verlängerung der Grünphasen für die Zufussgehenden, so dass die Überquerung der Strassen in einem Zug möglich wird.
2. Schaffung einer neuen Querung auf der Utohrücke, die gleichzeitig die Veloquerung erleichtern könnte.
3. Personenunterführung entlang des Sihlufers.

Antworten auf die Fragen

Zu Frage 1: Die erwähnten Varianten wurden gründlich geprüft. Aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs erwies sich die Lösung mit einer neuen Fussgänger- und Veloquerung auf der Utohrücke als Beste. Mit dieser Lösung wäre für den Langsamverkehr der in der Stadt übliche Standard, eine bessere sowie sicherere Zugänglichkeit der Bushaltestelle 33 Fahrtrichtung Manesseplatz und eine gute Vel oanbindung nach der Manessestrasse bzw. vom rechtsufrigen Sihluferweg erreicht worden. Dies hätte leider drastische Leistungseinbussen für den motorisierten Individualverkehr und untragbare Wartezeitverlängerungen für den öffentlichen Verkehr zur Folge gehabt. In der Morgenspitze würde sich die Staulänge in der Giesshübelstrasse gegenüber heute verdreifachen. Der Verbesserung für den Langsamverkehr stand somit eine deutliche Verschlechterung für die anderen Verkehrsmittel gegenüber. Das bewog die zuständigen städtischen Entscheidungsträger, auf eine Umsetzung des Fussgängerübergangs vorerst zu verzichten. Aus diesem Grund wurden die zuständigen kantonalen Ämter noch nicht in die Entscheidungsfindung einbezogen.

Eine optimierte Steuerung der bestehenden Fussgängerübergänge würde eine geringfügige Verbesserung schaffen. Die Leistungseinbussen für den motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr wären aber ähnlich gross wie bei der Variante mit neuem Fussgängerstreifen auf der Utohrücke.

Keinen Einfluss auf die Kapazitäten des Knotens hätte eine Personenunterführung unter der Utohrücke. Da sich hier Probleme mit dem Höhenunterschied, dem Hochwasser und der Aufenthaltsqualität ergeben, wurde diese Variante verworfen.

Zu den Fragen 2 und 3: Aus oben dargelegten Gründen sind zurzeit keine kurzfristigen Massnahmen geplant.

Eine definitive Verbesserung der Erreichbarkeit der Bushaltestelle 33 Fahrtrichtung Manesseplatz könnte aus oben erwähnten Gründen allenfalls erreicht werden, wenn eine grundlegende Veränderung der Verkehrssituation an der Kreuzung Giesshübel-/Manessestrasse/Utohrücke (z. B. Reduktion einer Fahrspur oder Aufhebung einer Ver-

kehrsbeziehung am Knoten) eintreten würde. Da eine solche Veränderung heute nicht absehbar ist, sind derzeit keine Massnahmen am Knoten geplant.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy