

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. November 2013

1020.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren sowie den Durchgangsverkehr in der Stadt

Am 10. Juli 2013 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/272, ein:

Da sich der Autoverkehr nicht an die Netzhierarchie hält, müssen sich immer wieder einzelne Quartiere gegen Schleichverkehr wehren, da sie unter den negativen Auswirkungen leiden so z.B. in jüngster Zeit die Anwohnenden an der Halden- oder Röschibachstrasse. Auch leidet die Stadt Zürich weiterhin unter dem Durchgangsverkehr, der zwingend auf die Umfahrung der Stadt Zürich gehören würden. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie wird in der Stadt Zürich der Schleichverkehr in den Quartieren erhoben und beobachtet? Falls er nicht flächendeckend erhoben wird, weshalb nicht?
2. Auf welchen Strassenabschnitten ist heute Schleichverkehr vorhanden, der eigentlich auf die übergeordnete Netzebene gehört (bitte genaue Streckenabschnitte auflisten)?
3. Welche Massnahmen hat die Stadt Zürich in den vergangenen fünf Jahren gegen den Schleichverkehr in den Quartieren ergriffen?
4. Auf welchen Abschnitten sind weitere Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren geplant?
5. Der übergeordnete Autobahnring rund um Zürich sollte eigentlich die Stadt vom Durchgangsverkehr entlasten. Wie und wo wird der trotzdem vorhandene Durchgangsverkehr erhoben?
6. Auf welchen Strecken leidet die Stadt Zürich immer noch unter dem Durchgangsverkehr, der eigentlich die Umfahrung benützen sollte (bitte genaue Streckenabschnitte auflisten)?
7. Welche Massnahmen plant der Stadtrat, um die Stadt Zürich weiter vom Durchgangsverkehr zu entlasten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: («Wie wird in der Stadt Zürich der Schleichverkehr in den Quartieren erhoben und beobachtet? Falls er nicht flächendeckend erhoben wird, weshalb nicht?»)

Der Schleichverkehr, soweit dieser Begriff überhaupt eindeutig fassbar ist, wird nur fallweise erhoben. Als Beispiele können die Haldenstrasse (kleinräumiger Ausweichverkehr) bezogen auf das Quartier oder die Rosengartenstrasse (stadtquerender Durchgangsverkehr) angegeben werden. Eine flächendeckende Erhebung wäre sehr aufwändig und würde aus folgenden Gründen nur bedingt aussagekräftige Resultate bringen:

- Ein wichtiger Parameter für eine Abschätzung des Durchgangsverkehrs ist das Bezugsgebiet. Je nach Fragestellung (stadtquerender Durchgangsverkehr oder kleinräumiger Ausweichverkehr) ergeben sich unterschiedliche Bezugsgebiete.
- Der Anteil des akzeptierten Durchgangsverkehrs ist je nach Funktion der Strasse unterschiedlich. Eine Erschliessungsstrasse sollte wesentlich kleinere Anteile aufweisen als eine Hauptverkehrsstrasse.
- Weitere Schwierigkeiten bei einer Erhebung von Durchgangsverkehr sind Folgende: Erhebungen immer an mehreren Standorten im Untersuchungsgebiet (Ein- und Ausgang, Verzweigungen), Festlegung der Unterwegszeiten im Untersuchungsgebiet zur Abgrenzung des Durchgangsverkehrs von Quell-/ Zielverkehr mit unterbrochenen Wegen sowie datenschutzrechtliche Aspekte (Erfassen der Autonummern, um die zurückgelegten Wege der Fahrzeuge feststellen zu können).

Daher ist eine fallweise Betrachtung und Erhebung zweckdienlicher.

Zu Frage 2: («Auf welchen Strassenabschnitten ist heute Schleichverkehr vorhanden, der eigentlich auf die übergeordnete Netzebene gehört (bitte genaue Streckenabschnitte auflisten)?»)»

Konkreter Handlungsbedarf zeichnet sich aktuell auf folgenden Strassenabschnitten ab:

- Haldenstrasse, Abschnitt Uetliberg- bis Birmensdorferstrasse
- Mutschellenstrasse, Abschnitt Albis- bis Waffenplatzstrasse
- Bärenbohlstrasse, Abschnitt Wolfswinkel bis Kornamtsweg
- Zurlindenstrasse, Abschnitt Zweier- bis Kalkbreitestrasse

Zu Frage 3: («Welche Massnahmen hat die Stadt Zürich in den vergangenen fünf Jahren gegen den Schleichverkehr in den Quartieren ergriffen? »)

Grundsätzlich wird jedes Strassenprojekt entsprechend der Bedeutung des Strassenraumes und der Funktionalität mit den situationsspezifischen Anforderungen entwickelt. In der Regel gehören bei Quartierstrassen die entsprechende Gestaltung als geschwindigkeitsreduzierte Strecke (Tempo 30) sowie Eingriffe in das Verkehrsregime (Abbiegeverbote usw.) zur Gewährleistung eines der Strasse angepassten Verkehrsverhaltens. Verkehrsanordnungen wie Sperrungen oder Einbahnstrassen sind nicht zwingende Elemente von Tempo-30-Zonen, können aber zur Anwendung kommen, wenn unerwünschter erheblicher Schleichverkehr vermieden werden muss. So ist zum Beispiel in der Haldenstrasse ein Fahrverbot mit Zubringerdienst vorgesehen, um den quartierfremden Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Es ist zu beachten, dass die Verwaltung gesetzlich verpflichtet ist, diejenige Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 Eidgenössische Signalisationsverordnung, SSV).

Als typische Beispiele zur Vermeidung von Schleichverkehr in den letzten fünf Jahren können angeführt werden:

- Flankierende Massnahmen Westumfahrung
- Eröffnung Parkhaus Opéra (Reduktion von Parksuchverkehr durch Kompensation von Strassenparkfeldern)
- Tram Zürich West/Umbau Pfingstweidstrasse (Kanalisation Pfingstweidstrasse zur Verkehrsentslastung Hardturmstrasse, Sperre Limmatstrasse im Abschnitt Gerstenstrasse/Escher-Wyss-Platz zur Kanalisation des Verkehrs auf dem Sihlquai)

Zu Frage 4: («Auf welchen Abschnitten sind weitere Massnahmen gegen den Schleichverkehr in den Quartieren geplant? »)

Siehe Antwort auf Frage 2.

Zu Frage 5: («Der übergeordnete Autobahnring rund um Zürich sollte eigentlich die Stadt vom Durchgangsverkehr entlasten. Wie und wo wird der trotzdem vorhandene Durchgangsverkehr erhoben?»)»

Zürich hat anders als andere Städte dieser Grösse keinen vollständigen Ring mit einer Hochleistungsstrasse. Immerhin ist durch die Inbetriebnahme der Westumfahrung der stadtquerende Durchgangsverkehr stark zurückgegangen. Auf der ehemaligen Transitachse West-/Seebahnstrasse zeigen sich die Verkehrsabnahmen mit einem Minus von rund 50 Prozent am stärksten. Wegen der regelmässigen Überlastungen auf dem Nordring ist davon auszugehen, dass teilweise Verkehr auch auf Routen durch die Stadt Zürich gedrängt wird. Die Umfahrung kann somit erst nach dem geplanten Ausbau des Nordrings ihre volle Wirkung entfalten.

Vertiefende Analysen haben ergeben, dass der derzeitige Anteil des stadtquerenden Durchgangsverkehrs auf der Rosengartenstrasse 6 Prozent und auf der Uraniastrasse 10 Prozent beträgt. Das Tiefbauamt sieht aufgrund der beiden Messungen vor, ein Konzept zur Erhebung des stadtquerenden Durchgangsverkehrs zu erarbeiten. Mögliche Massnahmen zur

Reduktion des Durchgangsverkehrs werden auch im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» geprüft.

Zu Frage 6: («Auf welchen Strecken leidet die Stadt Zürich immer noch unter dem Durchgangsverkehr, der eigentlich die Umfahrung benützen sollte (bitte genaue Streckenabschnitte auflisten)?»)

Siehe Antwort zu Frage 5.

Zu Frage 7: («Welche Massnahmen plant der Stadtrat, um die Stadt Zürich weiter vom Durchgangsverkehr zu entlasten?»)»

Massnahmen zur weiteren Entlastung der Stadt Zürich vom Durchgangsverkehr werden im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» (STRB 693/2012) geprüft. Im Bericht 2012 zum «Stadtverkehr 2025» (STRB 599/2013) ist festgehalten, dass der Aktionsplan nun weiterentwickelt wird, indem zusätzliche, zielführende Massnahmenpakete identifiziert und geprüft werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti