



Beschluss des Stadtrats

vom 28. September 2022

GR Nr. 2022/330

Nr. 913/2022

Schriftliche Anfrage von Sven Sobernheim und Marco Denoth betreffend Planung weiterer Verkehrskreisel, Vorteile einer doppelten Infrastruktur in Kombination mit einer Lichtsignalanlage (LSA) oder einem Pflörtner-system, Vor- und Nachteile der bestehenden Kreisel, Massnahmen für Velofahrende und attraktivere Gestaltung für den Fussverkehr

Am 6. Juli 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Sven Sobernheim (GLP) und Marco Denoth (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/330, ein:

Jahrelang gab es in der Stadt Zürich zwei Kreisel (formal Kreisverkehr). Einen im Wolfswinkel, welcher wohl als Wendeschleife für den Bus geplant wurde sowie einen zweiten in Seebach, welcher von zwei Buslinien benutzt wird. Beide aber in Quartieren und nicht auf Hauptachsen.

Vor wenigen Jahren ist der Albisriederplatz dazugekommen. Dabei handelt es sich aber aufgrund der Tramhaltestelle in der Mitte eher um einen unkonventionellen Kreisverkehr.

Neu plant die Stadt aber auch auf dem Birchplatz, an der Zollikerstrasse/Höschgasse und am Triemli einen Kreisel. Dies in einer Zeit in der z.B. der Kanton Luzern den Kreiselrückbau plant. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wenn, wie am Birchplatz, ein Kreisel nur in Kombination mit einer LSA (Busbevorzugung) funktioniert, warum wird nicht nur mit einer LSA geplant. Was sind die Vorteile der doppelten Infrastruktur?
2. Der Kreisel wird mit Leistungsfähigkeit begründet. Wie sieht die Leistungsfähigkeitsbilanz beim Birchplatz für die Lösung Kreisel, Kreisel mit LSA und nur LSA aus?
3. Welche Aussagen (Stärken, Schwächen, Vor- und Nachteile) können zu den bestehenden Kreiseln auf Stadtgebiet getätigt werden?
4. Beim Kreisel in Seebach wurden kürzlich Parkplätze zu Gunsten von Motorradabstellplätzen abgebaut. Was war der Grund dafür? Hatten die Parkplätze Einfluss auf das Funktionieren des Kreisels?
5. Bei Kreisel kommen Velofahrende zu kurz. Was plant der Stadtrat um Kreisel für Velofahrende sicher und attraktiv zu gestalten?
6. Wie lassen sich die kantonalen und nationalen Unfallstatistiken zu Kreisverkehrsanlagen mit dem Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» vereinbaren dies allgemein und insbesondere in Bezug auf die drei geplanten Kreisel auf Velorouten?
7. Beim Kreisel Birchplatz ist der Zu- bzw. Abfluss die Kreuzungsstelle der Velovorzugsroute Affoltern (Querung Birchstrasse und Querung Regensbergstrasse). Wie gedenkt der Stadtrat diese Konflikte zu lösen?
8. Beim Triemli wird gemäss Auflage § 13 ein Kreisverkehr an einer Kreuzung mit drei Armen plus eine ÖV-Zufahrt geplant. Heute funktioniert diese Kreuzung ohne LSA und der Verkehr auf der Birmensdorferstrasse stadteinwärts wird bereits heute durch eine LSA am Stadteingang dosiert. Die Bedeutung der Triemli-Strasse und damit auch die Bedeutung der Kreuzung sollte mit der Verfügung von Tempo 30 auf der Triemlistrasse eher an Bedeutung verlieren. Weshalb wird dort trotzdem ein Kreisverkehr geplant?
9. Die Stadt Zürich verfügt über ein international beachtetes Pflörtnersystem, das den einfahrenden Verkehr früh reguliert. Wie können Kreisel an Einfallsachsen ihrer Funktion zur Verkehrssteuerung gerecht werden?
10. Auch Zufussgehende müssen bei Kreisel längere Wege in Kauf nehmen. Gibt es Möglichkeiten Kreisel für Zufussgehende attraktiver zu gestalten?
11. Wie lassen sich die Nachteile für Velofahrende und Zufussgehende mit dem kommunalen Richtplan Verkehr vereinbaren, welcher eine Förderung ebendieser Mobilitätsformen anstrebt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/4

Frage 1

Wenn, wie am Birchplatz, ein Kreisel nur in Kombination mit einer LSA (Busbevorzugung) funktioniert, warum wird nicht nur mit einer LSA geplant. Was sind die Vorteile der doppelten Infrastruktur?

Der Kreisel ermöglicht am Birchplatz die Knotenzufahrten von heute zwei auf neu jeweils einen Fahrstreifen zu reduzieren. Mit dem Flächengewinn können auf den Knotenzufahrten Radstreifen umgesetzt werden.

Die Lichtsignalanlage (LSA) garantiert einen reibungslosen Busbetrieb. Sie steuert die Kreiselfahrten aber nur bei einer Busanmeldung. Ausserhalb der Busdurchfahrten wird der Verkehrsfluss durch die LSA nicht geregelt (Ampel auf Orange blinkend).

Fragen 2

Der Kreisel wird mit Leistungsfähigkeit begründet. Wie sieht die Leistungsfähigkeitsbilanz beim Birchplatz für die Lösung Kreisel, Kreisel mit LSA und nur LSA aus?

Die Leistungsfähigkeit am Birchplatz wurde mit der Vorstudie des Strassenprojekts durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro berechnet. Mit dem Kreisel wird eine gute Leistungsfähigkeit erreicht (Level of Service B). Es ist davon auszugehen, dass die Ergänzung des Kreisels mit einer LSA für die Busbevorzugung, die jeweils nur wenige Sekunden in Betrieb steht, wenig Einfluss auf die Leistungsfähigkeit hat. Wird der Knoten wie heute mit einer LSA-Steuerung betrieben und die Knotenzufahrten einstreifig geführt, ist die Leistungsfähigkeit ungenügend (Level of Service E). Eine Vordosierung würde nötig, die zu entsprechenden Rückstaus auf den Knotenzufahrten führen würde. Die bestehende Leistungsfähigkeit auf der kantonalen Hauptverkehrsstrasse könnte nicht gewährleistet werden.

Frage 3

Welche Aussagen (Stärken, Schwächen, Vor- und Nachteile) können zu den bestehenden Kreiseln auf Stadtgebiet getätigt werden?

Mit den Kreiseln wird der Verkehrsfluss auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verstetigt und die Wartezeiten für den Fussverkehr entfallen. Ohne Lichtsignale ist auch kein Unterhalt der Anlagen nötig. Kreisel ermöglichen sämtliche Verkehrsbeziehungen an den Knoten anzubieten. Nachteilig sind die etwas längeren Fusswegbeziehungen sowie die für den Busverkehr erzwungene «Kurvenfahrt». Kreisel verlangen von Velofahrenden anspruchsvolle Manöver, die zu einem höheren Unsicherheitsgefühl führen können.

Frage 4

Beim Kreisel in Seebach wurden kürzlich Parkplätze zu Gunsten von Motorradabstellplätzen abgebaut. Was war der Grund dafür? Hatten die Parkplätze Einfluss auf das Funktionieren des Kreisels?

Mit den Motorradabstellplätzen wurde ein Anliegen aus dem Quartier umgesetzt. Die Änderung steht in keinem Zusammenhang mit dem Kreisel.

Frage 5

Bei Kreisel kommen Velofahrende zu kurz. Was plant der Stadtrat um Kreisel für Velofahrende sicher und attraktiv zu gestalten?

Die Projektierung der Kreisel richtet sich nach dem Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamts für Strassen ASTRA. Für den Veloverkehr wichtig ist, dass Kreisel



3/4

einstreifig sind und tiefe Geschwindigkeiten aufweisen. Sämtliche bestehende und geplante Kreisel in der Stadt Zürich sind einstreifig und die Kreiselzufahrten sind möglichst mit Tempo 30 zu signalisieren. Mit einer schmalen Kreiselfahrbahn soll das Überholen von Velos im Kreisel verhindert werden. Dazu werden abgesetzte Innenringe geplant.

Frage 6

Wie lassen sich die kantonalen und nationalen Unfallstatistiken zu Kreisverkehrsanlagen mit dem Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» vereinbaren dies allgemein und insbesondere in Bezug auf die drei geplanten Kreisel auf Velorouten?

Die Unfallzahlen des Veloverkehrs in einem Kreisverkehr hängen sehr stark von dessen Ausgestaltung ab, insbesondere hinsichtlich der projektierten Geschwindigkeiten. Tiefe Geschwindigkeiten verbessern die Sichtkontakte, reduzieren Konflikte, ermöglichen eine gegenseitige Rücksichtnahme und verbessern die Verkehrssicherheit (Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamts für Strassen ASTRA). Die Kreiselzufahrten der bestehenden und geplanten Kreisel in der Stadt Zürich sind mehrheitlich mit Tempo 30 signalisiert oder es ist Tempo 30 geplant. Es kann damit erwartet werden, dass ergänzt mit einer schmalen Kreiselfahrbahn auch im Kreisel langsam gefahren wird. Damit ist eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren Betrieb der Kreisel gegeben. Die weiteren Empfehlungen des Handbuchs für eine gute Velotauglichkeit werden ebenfalls berücksichtigt. Darüber hinaus ist das korrekte Verhalten der Verkehrsteilnehmenden von grosser Bedeutung. Sowohl Velofahrende als auch die anderen Fahrzeuglenkenden werden von den zuständigen Dienstabteilungen der Stadt Zürich auf sicheres Verhalten sensibilisiert (z. B. Einspuren vor dem Kreisverkehr). Dies wurde zum Beispiel auch bei der Einführung des Kreisverkehrs Albisriederplatz mittels Plakaten erreicht, wo die Unfallzahlen seit Einführung des Kreisverkehrs nicht angestiegen sind.

Frage 7

Beim Kreisel Birchplatz ist der Zu- bzw. Abfluss die Kreuzungsstelle der Velovorzugsroute Affoltern (Querung Birchstrasse und Querung Regensbergstrasse). Wie gedenkt der Stadtrat diese Konflikte zu lösen?

Die Querung der Velovorzugsroute (VVR) auf der Affolternstrasse über die Birchstrasse wird mit einer neuen Mittelinsel realisiert.

Die VVR von der Regensberg- in die Birchstrasse verläuft auf der Birchstrasse auf einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse. Die Anforderung von Art. 12 Abs. 2 Gemeindeordnung (AS 101.100), dass die Velovorzugsrouten grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr sind, kann hier nicht entsprochen werden. Als Alternative zur Veloführung auf der Hauptverkehrsstrasse bietet sich die Route über die verkehrsarme Oleanderstrasse an. Zur Verbesserung dieser Verkehrsbeziehung ist auf der Regensbergstrasse fürs Abbiegen in die Oleanderstrasse eine neue Mittelinsel geplant.

Frage 8

Beim Triemli wird gemäss Auflage § 13 ein Kreisverkehr an einer Kreuzung mit drei Armen plus eine ÖV-Zufahrt geplant. Heute funktioniert diese Kreuzung ohne LSA und der Verkehr auf der Birmensdorferstrasse stadteinwärts wird bereits heute durch eine LSA am Stadteingang dosiert. Die Bedeutung der Triemli-Strasse und damit auch die Bedeutung der Kreuzung sollte mit der Verfügung von Tempo 30 auf der Triemlistrasse eher an Bedeutung verlieren. Weshalb wird dort trotzdem ein Kreisverkehr geplant?



4/4

Der Verkehrsknoten am Triemliplatz funktioniert heute als Grosskreisel. Er hat im Bestand fünf Zufahrtsstrassen (Birmensdorferstrasse stadtein- und auswärts, Triemlistrasse, Zufahrtsstrasse Spital Triemli, Parkplatz Platanenhain). Auf der Birmensdorferstrasse wird stadtauswärts vor dem Kreisel mit einer LSA der öffentliche Verkehr (ÖV) priorisiert.

Der neu geplante Kreisel sieht gemäss Auflage nach §13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) nur noch drei Strassenzufahrten und eine zusätzliche Buseinfahrt vor. Der Kreisel wird weiterhin grundsätzlich ohne LSA funktionieren. Die Lichtsignalanlagen unmittelbar im Bereich des Triemliplatzes auf der Birmensdorferstrasse dienen lediglich der ÖV-Priorisierung. Das vorgesehene System des Kreisels erweist sich gegenüber einer LSA als deutlich leistungsfähiger und durch den Kreisel ergibt sich zudem eine höhere Flexibilität für den Busbetrieb (Wenden, Haltestellen Zu- und Wegfahrt). Eine LSA würde eine Verschlechterung der heutigen Verkehrssituation bedeuten, insbesondere für den Busbetrieb, da sich die Busse gegenseitig durch Priorisierungen blockieren würden.

Frage 9

Die Stadt Zürich verfügt über ein international beachtetes Pförtnersystem, das den ein-fahrenden Verkehr früh reguliert. Wie können Kreisel an Einfallsachsen ihrer Funktion zur Verkehrssteuerung gerecht werden?

Die bestehenden und geplanten Kreisel liegen mehrheitlich nicht an Einfallachsen.

Am Triemliplatz ist das Pförtnersystem nach wie vor notwendig, um die Zufahrt zum Kreisel für den ÖV zu priorisieren und damit einen Zeitverlust im Rückstau zu vermeiden.

Frage 10

Auch Zufussgehende müssen bei Kreisel längere Wege in Kauf nehmen. Gibt es Möglichkeiten Kreisel für Zufussgehende attraktiver zu gestalten?

Die Wegdistanzen für den Fussverkehr vergrössern sich besonders bei grossen, mehrstreifigen Kreiseln. Die geplanten Kreisel in der Stadt Zürich sind alles Kleinkreisel mit minimalen Ausmassen. Die Wegdistanzen vergrössern sich damit nur gering (wenige Meter). Gegenüber einer LSA entfallen jedoch die Wartezeiten, und die Querungsdistanzen sind mit jeweils einer Fahrbahn kurz. Für den Fussverkehr werden die Kreisel darum als gute Variante beurteilt.

Frage 11

Wie lassen sich die Nachteile für Velofahrende und Zufussgehende mit dem kommunalen Richtplan Verkehr vereinbaren, welcher eine Förderung ebendieser Mobilitätsformen anstrebt?

Kreisel ermöglichen Fahrstreifenreduktionen auf den Knotenzufahrten, was die Voraussetzung für die Umsetzung einer separaten Veloführung bis zum Knoten ist. Damit kann zum Beispiel auf der Birchstrasse die Velovorfahrt auf Velostreifen bis zum Birchplatz umgesetzt und der Veloverkehr so massgeblich gefördert werden.

Mit einem Kreisel entfallen gegenüber einer Lichtsignalanlage die Wartezeiten für Zufussgehende. Bei den an Kreiseln geplanten Fussgängerstreifen hat der Fussverkehr Vortritt und damit attraktive Querungssituationen.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti