

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 4. April 2018

**265.**

### **Interpellation von Johann Widmer und Christoph Marty betreffend Verkehrsbelastung auf dem Strassenzug Am Wasser / Breitensteinstrasse, Massnahmen zur Beschleunigung der Hauptachsen und zur Erhöhung der Kapazität von der Pfingstweidstrasse über die Rampen auf die Hardbrücke sowie möglicher Massnahmenplan zur Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs**

Am 25. Oktober 2017 reichten Gemeinderäte Johann Widmer und Christoph Marty (beide SVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2017/369 ein:

Seit einiger Zeit besteht auf der Kantonsstrasse Am Wasser/Breitensteinstrasse über weite Strecken eine Tempo 30-Zone. Bereits vor der Schliessung der Rampen auf die Hardbrücke ab der Pfingstweidstrasse, als Folge des Baus der Tramlinie über die Hardbrücke, weichen nicht nur viele Autofahrer, sondern auch der Schwerverkehr auf die tiefer qualifizierte Strasse Am Wasser/Breitensteinstrasse aus. Dies, weil die Durchfahrtszeit über diese Strasse kürzer ist als der direkte Weg über die direkte Hauptverkehrsachse, die Pfingstweidstrasse. Durch die neue Verkehrsregelung (Rotlicht) bei der Auffahrt von der Pfingstweidstrasse auf die Hardbrücke steht zu befürchten, dass die erhöhte Verkehrsbelastung der Strasse Am Wasser durch den Ausweichverkehr anhalten respektive sich weiter verstärken wird. Es hat sich als offensichtlich wenig zielführend erwiesen, die Kapazität der Hochleistungsachse ab dem Autobahnende der A1 bis zur Hardbrücke künstlich zu verringern. Die Leidtragenden dieser verfehlten Politik sind die Bewohner der Quartiere Höngg und Wipkingen, allen voran die Anwohner der Strasse Am Wasser/Breitensteinstrasse.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was unternimmt der Stadtrat, um die Verkehrskapazität von der Pfingstweidstrasse über die beiden Rampen auf die Hardbrücke maximal zu erhöhen?
2. Was unternimmt der Stadtrat, um die grossen Verkehrsachsen zu beschleunigen und genügend Kapazität auch in Spitzenzeiten zu gewährleisten, um so den Ausweichverkehr durch die Quartiere zu reduzieren?
3. Was unternimmt der Stadtrat, um die Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen in der Stadt wieder abzuschaffen, damit der Verkehr auf diesen übergeordneten Strassen flüssiger läuft?
4. Was unternimmt der Stadtrat, damit die umweltfreundlichen grünen Wellen bei den Lichtsignalanlagen auf den Durchgangsstrassen durch die Stadt wieder funktionieren, so dass durch das raschere Vorwärtkommen des motorisierten Verkehrs weniger Abgase produziert werden?
5. Welche Änderungen müssen am städtischen Verkehrskonzept vorgenommen werden, um das Ziel der Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen? Die Interpellanten erwarten hier einen Massnahmenplan.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Einleitend ist festzuhalten, dass die genannte Strasse Am Wasser und die Breitensteinstrasse regional klassiert sind und bleiben (vgl. RRB Nr. 576/2017). Sie sind folglich keine Quartierstrassen, sondern Verbindungsstrassen mit einer gewissen Kanalisierungsfunktion.

Die Verkehrsmengen auf dem Strassenzug Am Wasser / Breitensteinstrasse haben sich in den letzten Jahren im Bereich von 8000 bis 10 000 Fahrzeugen pro Werktag eingependelt, was für eine Verbindungsstrasse eine normale Verkehrsmenge ist. Die letzte Verkehrsmessung vom Januar 2016 (Höhe Am Wasser Nr. 77) wies mit rund 7600 Fahrzeugen/Werktag gar die niedrigste Belastung auf, weshalb der Stadtrat nicht davon ausgeht, dass die Baustelle auf der Hardbrücke zu wesentlichem Mehrverkehr auf der Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse geführt hat.

**Zu Frage 1** («Was unternimmt der Stadtrat, um die Verkehrskapazität von der Pfingstweidstrasse über die beiden Rampen auf die Hardbrücke maximal zu erhöhen?»):

Bei der Pfingstweidstrasse handelt es sich um eine Hauptachse, welche einen Anschluss der Stadt Zürich an das Hochleistungsstrassennetz darstellt. Die zu- bzw. wegführenden

Verkehrsmengen sind mit Bund und Kanton vereinbart. Basierend darauf wurde ein Verkehrsmengengerüst über den gesamten Perimeter erarbeitet. Der Verkehrsfluss durch die Pflingstweidstrasse wird mittels Grüner Welle begünstigt und das heutige Grünangebot entspricht der Situation vor dem Bau des Trams über die Hardbrücke.

Die Kapazität der Geroldrampe ist in beiden Richtungen ausreichend, um den Verkehr aus der Pflingstweidstrasse aufnehmen zu können – der Rechtsabbieger zeigt zudem lediglich dann Rot, wenn ein Bus auf der Busspur den Knoten quert.

Auf das Ergreifen aktiver verkehrslenkender Massnahmen wurde verzichtet, da sich in der Regel der ursprüngliche Weg, welcher vor einer Baustelle befahren werden konnte, rasch wieder etabliert.

**Zu Frage 2** («Was unternimmt der Stadtrat, um die grossen Verkehrsachsen zu beschleunigen und genügend Kapazität auch in Spitzenzeiten zu gewährleisten, um so den Ausweichverkehr durch die Quartiere zu reduzieren?»):

Nach Möglichkeit und im Grundsatz wird auf Hauptachsen der Verkehrsfluss mit einer Grünen Welle begünstigt. Zudem sind die Verkehrsknoten tageszeitabhängig programmiert, damit die Verkehrssteuerung den jeweiligen Verkehrsströmen gerecht wird. Das Grünangebot auf den Umleitungs- und Entlastungsrouten des Baustellenverkehrskonzepts wurde wieder auf den Normalwert gemäss Mengengerüst reduziert.

**Zu Frage 3** («Was unternimmt der Stadtrat, um die Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen in der Stadt wieder abzuschaffen, damit der Verkehr auf diesen übergeordneten Strassen flüssiger läuft?»):

Tempo 30 auf kantonally klassierten Strassen ist in der Stadt Zürich eine absolute Ausnahme. Vorgesehen ist sie einzig bei der Durchfahrt durch Quartierzentren, wo aufgrund der Nutzungsdichte und zahlreichen Zufussgehenden in den Spitzenstunden ohnehin kaum je Tempo 50 erreicht wird, sowie auf der Zweierstrasse (zwischen der Seebahnstrasse und der Birmensdorferstrasse), welche eine schmale Einbahnstrasse in einem dicht besiedelten Wohngebiet darstellt.

Auf regional klassierten Strassen kann Tempo 30 dagegen situativ Sinn ergeben, da diese häufig nicht so gut ausgebaut sind wie kantonale Strassen. Gerade das Beispiel Am Wasser zeigt, dass Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen auf gewissen regionalen Strassen eine Verbesserung bringt. So konnten die Verkehrsunfallzahlen entlang der Strasse Am Wasser von 25 Unfällen mit 9 Verletzten zwischen 2006 und 2010 auf 9 Unfälle ohne Verletzte zwischen 2011 und 2015 reduziert werden. Auch in den Jahren 2016 und 2017 blieb das Unfallgeschehen auf einem deutlich tieferen Niveau als zu den Zeiten mit Tempo 50. Ebenso ist es sinnvoll, entlang ausgewählter, dicht bebauter Abschnitte Tempo 30 aus Lärmschutzgründen einzuführen. Grundsätzlich gilt aber auch auf regional klassierten Strassen in der Stadt Zürich Tempo 50.

Der Stadtrat sieht keine Veranlassung, das bestehende Konzept zu verändern.

**Zu Frage 4** («Was unternimmt der Stadtrat, damit die umweltfreundlichen grünen Wellen bei den Lichtsignalanlagen auf den Durchgangsstrassen durch die Stadt wieder funktionieren, so dass durch das raschere Vorwärtkommen des motorisierten Verkehrs weniger Abgase produziert werden?»):

Die Funktion einer Grünen Welle setzt voraus, dass die Verkehrsmenge durch das System verarbeitet werden kann. Aus diesem Grund wird die sich im System befindende Verkehrsmenge an der Systemgrenze plafoniert. Die Grünen Wellen müssen regelmässig überprüft und gegebenenfalls den veränderten Bedürfnissen angepasst werden. Dies wurde z. B. vor rund drei Jahren bei der Grünen Welle entlang der Wehntalerstrasse gemacht, und die Grüne Welle im General-Guisan-Quai, die in der Abendspitze jeweils überlastet ist, befindet sich derzeit in Überarbeitung.

**Zu Frage 5** («Welche Änderungen müssen am städtischen Verkehrskonzept vorgenommen werden, um das Ziel der Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen? Die Interpellanten erwarten hier einen Massnahmenplan.»):

Die flüssige Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Stadtgebiets funktioniert grösstenteils gut, so dass keine grundsätzliche Änderung notwendig ist.

Einzelne Massnahmen zur Optimierung werden situativ umgesetzt und können Folgendes umfassen:

- Eine bessere Detektion und Dosierung der Verkehrsmenge an den Systemgrenzen, wie sie z. B. mit dem Projekt Staumanagement Albisstrasse / Autobahnzufahrt Wollishofen umgesetzt werden soll.
- Eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands bei unregelmässigen «Schlupflöchern» ins System, wie sie z. B. mit dem Projekt Bärenbohlstrasse realisiert wird.

Zudem ist bei den Umbauten bestehender wichtiger Verkehrsachsen darauf zu achten, dass die Leistungsfähigkeit weitgehend erhalten bleibt und eine möglichst grosse Störungsresistenz erreicht werden kann (z. B. möglichst wenige Mischverkehrsflächen öV/MIV).

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**