

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 2. Juli 2008

768. Interpellation von Michael Baumer betreffend Rigiplatz, Reduktion der Stauzeiten. Am 9. Januar 2008 reichte Gemeinderat Michael Baumer (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2008/10 ein:

Schon lange ist bekannt, dass die Stausituation am Rigiplatz zu erheblichem Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere führt. Der Stadtrat möchte diesem Problem nun mit der Einführung von Einbahnstrassen begegnen. Dabei ist zu befürchten, dass einerseits die geplanten Massnahmen nur zur Verschiebung des Problems innerhalb des Quartiers führen und andererseits der Verflüssigung der Hauptachsen zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Ich bitte in diesem Zusammenhang den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Kapazität hat der Knoten Rigiplatz heute und um welche Uhrzeiten werden diese heute erreicht?
2. Welche Erhöhung dieser Kapazität bzw. Reduktion der Stauzeiten hätte die Einführung einer Lichtsignalanlage an diesem Knoten zur Folge?
3. Welche Erhöhung dieser Kapazität bzw. Reduktion der Stauzeiten hätte die Entfernung eines der drei stadtauswärts gelegenen Zebrastreifens zur Folge, welche ja für die Fussgänger ohne Komforteinbusse möglich wäre?
4. Welche weiteren Massnahmen wären am Rigiplatz möglich um eine Verflüssigung des Verkehrs zu ermöglichen? Falls es eine entsprechende Studie gibt, bitte ich den Stadtrat um eine Veröffentlichung derselben.
5. Trifft es zu, dass ein Ausweichen auch mit dem neuen Regime möglich ist? Welchen Zweck hat dann das neue Regime?
6. Es steht zu befürchten, dass andere Quartierstrassen mit teilweise erheblichem Mehrverkehr zu rechnen hätten. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass dies mindestens für die folgenden Strassen zutrifft: Weinbergstrasse, Sonneggstrasse, Nelkenstrasse, Stapferstrasse und Blüemlisalpstrasse? Für welche weiteren Strassen trifft es zu?
7. Wie stellt sich der Stadtrat zum Vorwurf, dass der Verkehr einfach dort beruhigt wird, wo die Anwohner am lautesten ausrufen?
8. Zumindest unterhalb des Rigiplatz gibt es immer noch Läden und Gewerbe, was unter dem Stichwort Quartiersversorgung und Arbeitsplätze sehr erfreulich ist. Warum führt der Stadtrat ein Verkehrsregime ein, welches diese KMU in ihrer Existenz gefährdet?
9. Dem Vernehmen nach soll das Regime definitiv eingeführt werden, «wenn es keine Rekurse gibt». Plant der Stadtrat keine eigene Überprüfung der «provisorischen» Einführung? Wenn doch, wie soll diese ausgestaltet werden? Wie werden die Quartiervertreter in diese Überprüfung einbezogen?

Auf Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Allgemeines

Es ist unbestritten, dass die Stausituation am Rigiplatz zu Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere führt. Bereits vor über 25 Jahren wurde deshalb der so genannte «Hadlaubriegel» geplant, aufgrund von Einsprachen aber schliesslich nicht realisiert. Die Forderung aus der Bevölkerung nach geschwindigkeitssenkenden und verkehrsvermindernden Massnahmen blieb bestehen und liess sich auch mit der Einführung von Tempo 30 und gestalterischen bzw. baulichen Massnahmen nur teilweise befriedigen. Nach Petitionen aus den Gebieten Hadlaub und Scheuchzerstrasse liess die Dienstabteilung Verkehr (DAV) die nötigen Verkehrs- und Problemanalysen erstellen und erarbeitete einen ersten Entwurf zur Verminderung des

Durchgangsverkehr in beiden Gebieten: Ein Verkehrskonzept mit kurzen Einbahnstrecken, um innerhalb des Quartiers die Durchlässigkeit zumindest in einer Richtung sicherzustellen, wobei die Massnahmen in beiden Quartieren gleichzeitig umgesetzt werden müssen, um quartierübergreifende Verkehrsverlagerungen zu vermeiden. Am 11. Dezember 2007 wurden Petitionäre und Quartierorganisationen über das Grobkonzept orientiert. Ihre Rückmeldungen werden derzeit durch die DAV geprüft und integriert. Anschliessend wird das bereinigte Konzept der Bevölkerung vorgestellt. Zusätzlich kann bei der Dienstabteilung Verkehr, Bereich Regelung und Entwicklung, ein verkehrstechnischer Bericht betreffend Problemanalyse Rigiplatz eingesehen werden.

Zu Frage 1:

An unregelten Knoten hängt die Kapazität der verschiedenen Beziehungen von der Stärke der einzelnen Verkehrsströme und von örtlichen Zufälligkeiten ab. Anstelle der Kapazität ist deshalb vorliegend die Auslastung der massgebenden Strassenachsen näher zu betrachten: Über den Rigiplatz erreicht sie in Spitzenstunden stadtauswärts 70 Prozent (7.00 bis 9.00 Uhr morgens) bzw. 150 Prozent (16.00 bis 18.00 Uhr abends). Stadteinwärts morgens und abends je 100 Prozent, wobei die Zählraten zeigen, dass auch tagsüber mit diesem Auslastungsgrad gerechnet werden muss. Bei einem Auslastungsgrad im Bereich von rund 90 Prozent ist eine maximale Verkehrsabwicklung möglich. Werden 100 Prozent überschritten, sind in den peripheren Knoten des Systems grössere Wartezeiten die Folge.

Zu Frage 2:

Die erwähnte Studie zeigt, dass der Einsatz von Verkehrsregelungsanlagen den Auslastungsgrad am Rigiplatz stadtauswärts in der Abendspitze reduzieren könnte (von 150 Prozent auf etwa 100 Prozent), ihn aber in den Spitzenstunden am Morgen (von 70 Prozent auf etwa 90 Prozent) erhöhen würde; stadteinwärts wären keine Änderungen zu erwarten.

Zu Frage 3:

Das Entfernen eines Fussgängerstreifens wäre für die Fussgängerinnen/Fussgänger mit einer Komforteinbusse verbunden und wird auch kontrovers beurteilt, wie beispielsweise das Postulat GR Nr. 2008/033 von Marlène Butz und Astrid Hirzel zeigt, das fordert, im Bereich Rigiplatz einen zusätzlichen Fussgängerübergang zu prüfen, und das dem Stadtrat am 11. Juni 2008 zur Behandlung überwiesen wurde. Durch das Entfernen eines Streifens würde zwar ein Konfliktpunkt entfallen, die Fussgängerströme auf den beiden verbleibenden aber entsprechend zunehmen, sodass die Massnahme im Ergebnis kaum ins Gewicht fallen dürfte.

Zu Frage 4:

Allfällige weitere Massnahmen könnten nur noch baulicher Art sein. Zusätzlich zu neuen Lichtsignalanlagen kann mit verkehrstechnischen Massnahmen keine weitere Verflüssigung des Verkehrs am Rigiplatz selbst erreicht werden. Dies wäre nur noch mit Massnahmen möglich, die auf eine Reduktion der Zuströme einwirken.

Zu Frage 5:

Das geplante Regime lässt nur noch wenige und zudem unattraktive Ausweichmöglichkeiten offen. So weit als möglich sollen auch diese verbleibenden noch unterbunden werden. Dabei ist allerdings sehr sorgfältig abzuwägen, ob und welche Unannehmlichkeiten für die Anwohnenden dadurch entstehen könnten.

Zu Frage 6:

Die Auswirkungen auf das Quartierstrassennetz und auf einzelne Strassen können erst abgeschätzt werden, wenn das definitive Verkehrskonzept vorliegt.

Zu Frage 7:

Verkehrsberuhigende Massnahmen werden aufgrund profunder, sachlicher Analysen und mit Blick auf das Gesamtinteresse geplant und umgesetzt. Gerade das vorliegende Beispiel zeigt auf, dass der Verkehr eben nicht zugunsten einzelner Anwohnenden innerhalb eines Quartiers verschoben, sondern grossräumig auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden soll.

Zu Frage 8:

Unabhängig davon, wie die definitive Verkehrsführung schliesslich konzipiert wird, muss die Zufahrt für Anwohnende und Gewerbetreibende und deren Kunden gewährleistet sein. Der Aspekt der Zumutbarkeit von Beschränkungen bei den Zu- oder Wegfahrtmöglichkeiten ist ein wichtiges Kriterium und bestimmt die Verkehrsführung sowie allfällig mögliche und sinnvolle Änderungen daran wesentlich mit.

Zu Frage 9:

Wie sich eine Veränderung in der Verkehrsführung tatsächlich auswirkt, kann im Voraus nicht mit Sicherheit gesagt werden. Deshalb braucht es eine Versuchsphase von rund einem Jahr, um Vergleichsdaten zu erheben. Sowohl für die Versuchsphase wie auch für die allfällige definitive Einführung müssen die Verkehrsvorschriften verfügt und publiziert werden. Dagegen steht der Rechtsmittelweg offen. Die Zusammenarbeit mit Quartiervertreterinnen/Quartiervertreter wird durch regelmässige Sitzungen mit dem Verkehrsforum Kreis 6 und andern Gremien gewährleistet.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, Dienstabteilung Verkehr sowie den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber