

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 17. Juni 2015

Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion betreffend Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10»

Am 22. Januar 2014 reichte die SP-, Grüne- und GLP-Fraktion folgendes Postulat, GR Nr. 2014/20, ein, das dem Stadtrat am 4. Juni 2014 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert nach der Veröffentlichung des Schlussberichts Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10 vom 2. Mai 2013, dem Gemeinderat jeweils spätestens nach zwei und vier Jahren Bericht über die Umsetzung zu den nachfolgenden Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» zu erstatten:

- 1: Übergeordnete Verkehrsströme: Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse abklassieren
- 7: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Den Engpass sanieren / die Trottoirlücken schliessen
- 10: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern
- 11: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern
- 12: Wipkingerplatz: Zugang zum Wipkingerplatz verbessern
- 13: Wipkingerplatz: Den MIV besser lenken
- 14: Wipkingerplatz: Prozess zur Zukunft starten
- 15: Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke: Das Quartierzentrum aufwerten
- 16: S-Bahn-Verlust kompensieren
- 17: Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen

Falls Empfehlungen nicht umgesetzt werden, soll dies detailliert begründet werden. Die Empfehlung 2 (Tunnel) soll nicht weiterverfolgt werden. Zudem soll im Zusammenhang mit Empfehlung 10 (Am Wasser / Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern) auch die Zufahrt von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse verbessert werden.

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Motion 2012/312 - Aufwertung Meierhofplatz - hat der Stadtrat im Kreis 10 einen Mitwirkungsprozess in Gang gesetzt, bei welchem 17 Empfehlungen zum Verkehr im Kreis 10 entstanden sind. Den Teilnehmenden am Mitwirkungsprozess aus Bevölkerung und Verwaltung wird für ihre wertvolle Vorarbeit recht herzlich gedankt.

Da nur ein Teil der Empfehlungen den Meierhofplatz direkt betrifft, werden nur diese im Zusammenhang mit der Weisung 2012/312 behandelt. Die Postulantinnen möchten jedoch über die weiteren Schritte einiger anderer Empfehlungen ebenfalls informiert bleiben. In einem Fall soll die Massnahme nicht weiterverfolgt werden.

Einige der aus dem Mitwirkungsprozess stammenden Empfehlungen werden im Postulatstext oben nicht explizit erwähnt. Dies sind folgende:

Empfehlung 3: Diese betrifft die ganze Stadt und nicht nur den Kreis 10 und soll überall weiterverfolgt werden.

Empfehlung 8: Diese wurde vom Gemeinderat mit dem Postulat 2010/265 (Einführung einer Buslinie auf der Route Hauptbahnhof – Am Wasser – Rütihof) an den Stadtrat überwiesen und soll in diesem Sinn weiterverfolgt werden.

Empfehlung 9: Diese wurde vom Gemeinderat mit dem Postulat 2010/266 (Einführung von Tempo 30 auf der Strasse Am Wasser/Breitensteinstrasse) an den Stadtrat überwiesen und soll in diesem Sinn weiterverfolgt werden.

Ausgangslage

Die Teilnehmenden des Mitwirkungsverfahrens «Verkehr Kreis 10» haben 17 Empfehlungen zuhanden der Stadt formuliert, die im Schlussbericht vom 2. Mai 2013 aufgeführt sind. Im Zusammenhang mit der Abschreibung der Motion von Anton Stähler und Robert Schönbäch-

ler betreffend Meierhofplatz, Aufwertung, wurde der Stadtrat beauftragt, dem Gemeinderat nach spätestens zwei und vier Jahren Bericht zu erstatten über die Umsetzung zu den Empfehlungen, welche den Meierhofplatz betreffen. Im Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 22. Januar 2014 wurde eine ebensolche Berichterstattung für die übrigen Empfehlungen verlangt.

Im Folgenden wird der aktuelle Stand aller Empfehlungen erläutert.

Empfehlung 1: Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse abklassieren

Im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplans aus dem Jahr 2000 hat die Stadt Zürich die Klassierung der überkommunalen Strassenabschnitte beurteilt. Für die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse ist im Einvernehmen mit dem Kanton vorgesehen, die regionale Klassierung (Verbindungsstrasse) zu belassen, da keine gleich leistungsfähigen Alternativrouten bestehen. Die Abklärungen zu dieser Empfehlung sind damit abgeschlossen.

Empfehlung 2: Entlastung mittels Tunnel ab Europabrücke prüfen

Diverse Tunnelvarianten zur Entlastung von Höngg wurden durch ein Ingenieurbüro geprüft. Diese Untersuchungen haben gezeigt, dass der Meierhofplatz durch einen Tunnel zum Teil erheblich entlastet werden könnte, die Folge wäre aber deutlicher Mehrverkehr bei den Tunnelportalen. Grobe Kostenabschätzungen ergeben Baukosten im tiefen bis mittleren dreistelligen Millionenbereich. Bei erzielbaren Tunnelauslastungen von 15 000 bis 20 000 Fahrzeugen pro Tag steht dieser Nutzen in keinem Verhältnis zu den Kosten und den zu erwartenden negativen räumlichen Auswirkungen eines solchen Tunnels. Der Stadtrat sieht sich deshalb in seiner Haltung bestätigt, dass ein Tunnel zu hohe Kosten bei zu geringem Nutzen aufweist und deshalb nicht weiter zu verfolgen ist. Die Abklärungen zu dieser Empfehlung sind damit abgeschlossen.

Empfehlung 3: Fuss- und Veloverkehr in Baustellen ernst nehmen

Die Stadt führte einen vom ASTRA bewilligten Versuch «Veloführung bei Baustellen» durch, bei welchem wichtige Erkenntnisse gewonnen werden konnten. Der Versuch konnte mit Zustimmung des ASTRA verlängert werden. Inzwischen liegen interne Handlungsanweisungen zur Führung des Fuss- und Veloverkehrs bei Baustellen vor. Die Stadt Zürich setzt sich dafür ein, dass die Erkenntnisse und die Folgerungen sowohl in Normen als auch in die entsprechenden Verordnungen einfließen, damit schweizweit eine Vereinheitlichung erfolgt, und die bewährten Massnahmen in der Stadt Zürich fortgesetzt werden können. Dennoch bleibt jeweils die Situation im Einzelfall zu beurteilen und aufgrund dessen die dafür bestmögliche Lösung umzusetzen.

Empfehlung 4: Stauverlagerung realisieren (Meierhofplatz)

Verschiedene Varianten wurden von einem Ingenieurbüro beurteilt: Bei den Knoten Regensdorfer-/Frankentalstrasse und Emil-Klöti-/Gsteigstrasse wurde kein weiteres Optimierungspotenzial gefunden. Bei der Limmattalstrasse Ost (Seite Schwert) wird eine Dosierung nicht empfohlen. Allein bei der Zufahrt aus der Limmattalstrasse West (Tramschleuse Zwielplatz) wird eine Dosierung als prüfenswert beurteilt. Die für diese Massnahme zuständige Dienstabteilung Verkehr wird dies im Rahmen der Möglichkeiten (beschränkte Rückstaulänge) testen; um eine maximale Wirkung zu erreichen, müssen jedoch die im Strassenbelag eingelassenen Detektoren verschoben werden. Entsprechende Arbeiten sind in Vorbereitung.

Empfehlung 5: Weitergehende Massnahmen in den Haltestellenbereichen prüfen (Meierhofplatz)

Die Untersuchungen zu Empfehlung 4 haben den möglichen Spielraum für Stauverlagerungen rund um den Meierhofplatz aufgezeigt. Zur Prüfung von weitergehenden Massnahmen in den Haltestellenbereichen (z. B. zur Zusammenlegung von Bus- und Tramhaltestellen und Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr) wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. In dieser wurden fünf Optimierungsvarianten für den Meierhofplatz definiert; diese werden zurzeit ausgewertet, bevor die beiden zur Weiterbearbeitung ausgewählten Varianten detailliert untersucht werden. Der Abschluss der Studie ist im Sommer 2015 geplant.

Empfehlung 6: Das Quartierzentrum aufwerten (Meierhofplatz)

Im Juni 2014 wurde im Rahmen der Strassenlärmsanierung im Kreis 10 Tempo 30 auf der Regensdorferstrasse zwischen Wieslergasse und Gsteigstrasse verfügt, die Verkehrsordnung ist durch Einsprachen blockiert. Das Tempo-30-Regime soll in Zukunft im ganzen Bereich des Quartierzentrums (QUARZ) Meierhofplatz gelten. Eine verkehrstechnische Abklärung eines Ingenieurbüros hat bestätigt, dass Tempo 30 auf dem Meierhofplatz grundsätzlich machbar ist und den Verkehrsablauf von MIV und öV nur geringfügig beeinflusst. Zurzeit wird eine entsprechende Ausschreibung von Tempo 30 vorbereitet, mit dem Ziel einer Publikation Ende 2015.

Empfehlung 7: Den Engpass vorzeitig beseitigen, die Trottoirlücke schliessen (Am Wasser / Breitensteinstrasse)

Eine Variantenstudie zur vorzeitigen Engpasssanierung hat Folgendes ergeben: Eine kurzfristig umsetzbare Lösung im heutigen Strassenquerschnitt ohne Verschiebung der bestehenden Stützmauer ist nicht möglich. Solange der künftige Strassenquerschnitt beim später geplanten Strassenausbau nicht geklärt ist, ist eine vorzeitige Verschiebung der Stützmauer aber nicht sinnvoll, da eine nochmalige Verschiebung später nicht auszuschliessen wäre.

Als mögliche Lösung zeigt sich hingegen die Schliessung der bergseitigen Trottoirlücke mittels Bau eines provisorischen Verbindungswegs über das städtische Grundstück vor der Liegenschaft Am Wasser 108. Die behindertengerechte Wegführung verlief demnach direkt angrenzend und abgetieft hinter der bestehenbleibenden Stützmauer. Zurzeit ist ein entsprechendes Projekt beim Tiefbauamt in Erarbeitung. Die Realisierung kann, vorbehaltlich der Bewilligungen durch die zuständigen Instanzen (Stadt und Kanton), im kommenden Jahr erfolgen.

Empfehlung 8: Eine Buslinie durch die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse einrichten

Im Rahmen der «Netzentwicklung 2030» haben die VBZ festgestellt, dass sich mit einer Entlastungslinie zu Hauptverkehrszeiten ab Rütihof via Frankental–Am Wasser keine schnelleren Verbindungen zum Hauptbahnhof realisieren lassen. Entsprechend kann die Linie 46 nicht massgebend entlastet werden. Stattdessen soll das Angebot entlang des Korridors der Linie 46 ausgebaut werden (z. B. mit Eilbussen ab Meierhofplatz zum Hauptbahnhof nur noch mit Halt in Wipkingen). Aufgrund der Erfahrungen aus dem Quartierbusbetrieb Am Wasser und der Resultate der Überprüfung eines Angebots zu Hauptverkehrszeiten für die Strecke Rütihof–Am Wasser–Hauptbahnhof sehen die VBZ in Absprache mit dem ZVV zurzeit keine Möglichkeit, ein sinnvolles und wirtschaftliches Angebot für die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse einzurichten.

Empfehlung 9: Nachts Tempo 30 signalisieren (Am Wasser / Breitensteinstrasse)

Ursprünglich war vorgesehen, einen Pilotversuch «Tempo 30 nachts» im Sommerhalbjahr 2014 an vier ausgewählten Teststrecken – darunter auch die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse – durchzuführen. Gegen diesen Versuch wurden Einsprachen eingereicht, die die geplante Durchführung verhindern. Zurzeit läuft das Rechtsmittelverfahren.

Empfehlung 10: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern (AWB)

Der bisherige Fussweg «Trottenstrasse» (Verbindung zwischen Trotten- und Höggerstrasse) wurde im August 2013 für die Velofahrenden in beide Richtungen geöffnet. Im Februar 2014 wurde für die Velofahrenden zudem das bislang verbotene Linksabbiegen von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse ermöglicht.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich prüft mit dem Projekt «Högger- und Limmatalstrasse» (Wipkingerplatz bis Ottenbergstrasse) Verbesserungen für den Veloverkehr. In der aktuellen Vorstudie wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet und bewertet. Der Variantenentscheid für ein Teilstück steht kurz bevor. Angestrebt wird auf der Masterplan Velohauptroute zwischen Wipkingerplatz und Im Sydefädeli ein durchgängiges, beidseitiges Angebot für das Velo.

Empfehlung 11: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern (Am Wasser / Breitensteinstrasse)

Es wurden sieben verschiedene Lösungsansätze erarbeitet und überprüft. Messungen sowie Einzelgespräche mit Anwohnenden haben aufgezeigt, dass keine der untersuchten Varianten Aussicht auf Akzeptanz hat, da die einzelnen Bedürfnisse zu verschieden und die Räumlichkeiten zu begrenzt sind. Die Abklärungen zu dieser Empfehlung sind damit abgeschlossen.

Empfehlung 12: Zugang zum Wipkingerpark verbessern (Wipkingerplatz)

Ein Ersatz der bestehenden Treppe mit Kinderwagenrampe wird als unverhältnismässig betrachtet. Um jedoch die Sichtbarkeit des Parkzugangs von der öV-Haltestelle aus zu verbessern, wurden Äste zurückgeschnitten.

Als Alternative zu dieser Treppe besteht ein treppenloser Zugang zum GZ Wipkingen von der Breitensteinstrasse her, zwischen den Häusern Nr. 19/21. Da dieser Zugang aber von der Tramhaltestelle aus für Ortsunkundige nicht erkennbar ist, wurde diese Verbindung mit einer entsprechenden Wegweisung signalisiert.

Auf der anderen Seite der Wipkingerbrücke ist in Koordination mit dem Bau der neuen Wohn- und Geschäftshäuser ein treppenloser Abgang zum Kloster-Fahr-Weg vorgesehen. Die Bauarbeiten sind im Gang.

Die Abklärungen zu dieser Empfehlung sind damit abgeschlossen.

Empfehlung 13: Den MIV besser lenken (Wipkingerplatz)

Obwohl ohne Umbau kein Spielraum vorhanden ist, wurden durch ein Ingenieurbüro Möglichkeiten und deren Auswirkungen untersucht. Auch hier wurden, soll die heutige Leistungsfähigkeit beibehalten werden, keine Veränderungen empfohlen. Ein Leistungsabbau hätte unmittelbare negative Auswirkungen auf die umliegenden Knoten (Escher-Wyss-Platz) und Strassen (Rosengartenstrasse), die sich wiederum in einem immer grösser werdenden Umfeld ausbreiten würden. In jedem Fall müsste eine kantonale Genehmigung eingeholt werden.

Empfehlung 14: Prozess zur Zukunft starten (Wipkingerplatz)

Das stadträumliche und städtebauliche Potenzial des Wipkingerplatzes wird im Rahmen des Projekts Rosengartenram / Rosengartentunnel behandelt.

Empfehlung 15: Das Quartierzentrum aufwerten (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)

Die durch eine Treppe zu ersetzende Mauer liegt auf SBB-Grund, den die SBB im Baurecht an den Kanton abgegeben haben. Beim Kanton ist die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK Real Estate Management) dafür zuständig. Da die gewünschte Treppe vollständig auf privatem Grund liegt, müssten die Quartiervertreterinnen und -vertreter bei den SBB bzw. der BVK vorstellig werden. Das Tiefbauamt hat eine kleine unverbindliche Machbarkeitsstudie durchgeführt, gemäss welcher eine Treppe wohl möglich sein sollte. Allerdings würde sich der oben liegende Platz verkleinern und je nach Neigung oder Stufenverhältnis würde sich auch der Fussgängerdurchgang hinter der VBZ-Wartehalle verschmälern.

Empfehlung 16: S-Bahn-Verlust kompensieren (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)

Seit Juni 2014 wird der Bahnhof Wipkingen nur noch halbstündlich durch die S24 Zug–Zürich–Oerlikon bedient. Ab Dezember 2015 wird die S24 über Oerlikon hinaus nach Flughafen–Winterthur verlängert.

Auf der Linie 46 im Abschnitt Bahnhof Wipkingen–Hauptbahnhof haben die Frequenzen seither nur wenig zugenommen. Das heutige Angebot (bis zu 18 Kurse pro Stunde zwischen Hauptbahnhof und Lehenstrasse) kann die zusätzliche Nachfrage gut bewältigen.

Langfristig sehen die VBZ auf dem Korridor der Linie 46 ein Eilbuskonzept vor.

Auf der Hardbrücke steigt die Nachfrage ebenfalls weiter an. In diesem Korridor wird auf Dezember 2015 die Linie 71 ausgebaut: sie wird nach Milchbuck verlängert und mit der bestehenden Linie 95 verknüpft. So entsteht die neue Linie 83 Bahnhof Altstetten–Hubertus–Albisriederplatz–Milchbuck. Die VBZ rechnen damit, dass sich die Nachfrage im Korridor Hardbrücke damit gleichmässiger auf die drei Linien verteilt und erwarten daher weniger überlastete Kurse zwischen Rosengartenstrasse und Albisriederplatz.

Empfehlung 17: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)

Als Antwort auf die Motion, GR Nr. 2011/222, zur «Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie» wurde auch für den Bahnhof Wipkingen ein Objektblatt erstellt. Die Empfehlung findet als Handlungsbedarf wie auch als Massnahme «WIPK5; Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke» Berücksichtigung. Für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs Wipkingen bildet dieses Objektblatt eine zwischen Stadt und SBB abgestimmte Vorgabe, deren Umsetzung gemeinsam verfolgt wird.

Die nächste Berichterstattung erfolgt in zwei Jahren, sodass dem Gemeinderat die Abschreibung des Postulats beantragt werden kann.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom vorliegenden Bericht des Stadtrats über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat, GR Nr. 2014/20 der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 22. Januar 2014 betreffend Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Polizeidepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

der I. Vizepräsident

Gerold Lauber

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti