

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. November 2013

**1046.**

### **Schriftliche Anfrage von Martin Luchsinger, Karin Weyermann und vier Mitunterzeichnenden betreffend Umbau der Asyl- und Hottingerstrasse, Auswirkungen auf die Verkehrskapazitäten und die verkehrstechnische Anbindung des Quartiers Witikon**

Am 21. August 2013 reichten Gemeinderat Martin Luchsinger (GLP) und Gemeinderätin Karin Weyermann (CVP) sowie vier Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/290, ein:

Die aktuellen und geplanten baulichen Massnahmen des Tiefbauamtes in der Asyl- sowie in der Hottingerstrasse mit Kap-Haltestellen an den Haltestellen Hölderlinstrasse, Römerhof und Hottingerplatz sowie der geplante Mischverkehr auf der Strecke Hölderlinstrasse bis Römerhof unter Nutzung der Strasse durch den öffentlichen Verkehr und den MIV beunruhigen den Quartierverein und Teile der Bevölkerung von Witikon. Angesichts dieser Massnahmen wird eine massive Verschlechterung der verkehrstechnischen Anbindung des Quartiers Witikon befürchtet. Um diesbezüglich Klarheit zu schaffen, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wurde für die aktuell in Umsetzung befindlichen VBZ- und Tiefbauprojekte in der Asyl- und Hottingerstrasse ein Verkehrsflussmodell erstellt, mit welchem die Veränderung der Kapazitäten des neuen Verkehrskonzeptes (Kap-Haltestellen, gemischte Nutzung einer Fahrspur) für den ÖV und MIV beziffert werden kann? Welche Modelle, Simulationen zum Verkehrsfluss wurden dem veränderten Verkehrskonzept zugrunde gelegt? Wie zuverlässig schätzt der Stadtrat diese Berechnungen/Modelle ein?
2. Welche Ergebnisse / Einschätzungen bezüglich veränderter Kapazität für den öffentlichen Verkehr und den MIV haben sich daraus ergeben?
3. Kann ein Rückstau des MIV (auch in Stosszeiten) mit negativen Effekten auf den ÖV ausgeschlossen werden? Falls nicht, sind genügend Stauräume vorhanden, welche eine Verstopfung der Verkehrsachse durch MIV oder ÖV verhindern?
4. In welchem Ausmass sind allfällige Effekte solcher Rückstaus auf den auf derselben Fahrspur verkehrenden ÖV zu erwarten? Welche Effekte sind schlimmstenfalls aufgrund des neuen Verkehrskonzeptes für den ÖV zu erwarten?
  - a. auf den Fahrplan?
  - b. auf die Fahrdauer vom Klusplatz zum Bellevue und HB?
  - c. auf die maximal möglichen Fahrten pro Stunde?
5. Wie wird gewährleistet, dass der Trolleybus sowie die Überlandbusse vor dem Klusplatz nicht im Stau stehen und die Anschlüsse garantiert werden können?
6. Wie stellt der Stadtrat zudem sicher, dass keine massive Zunahme von Ausweichverkehr des MIV über Hofackerstrasse, Hegibachplatz auf die Forchstrasse oder über die Bergstrasse und damit eine massive Mehrbelastung dieser Routen entsteht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Vorbemerkungen**

Die in der Hottinger- und Asylstrasse neu geplanten Mischverkehrsbereiche mit Tram und MIV auf derselben Spur beschränken sich auf die Haltestellen sowie einzelne Zufahrten zu den Haltestellen. In den restlichen Abschnitten bleibt das Eigentrassee für das Tram weiterhin bestehen. Die Einfahrt des Trams in die Mischverkehrsabschnitte erfolgt signalgesteuert. Damit kann die Bevorzugung des Trams sichergestellt werden.

Die Haltestellen Hottingerplatz und Römerhof liegen in Kurven und können in den bestehenden Lagen nicht behindertengerecht ausgebaut werden. Mischverkehr ermöglicht die Verschiebung der Haltestellen in die Geraden mit behindertengerechten Einstiegen à Niveau. Ohne Mischverkehr müsste der Strassenraum stärker auf die angrenzenden privaten Grundstücke ausgedehnt werden. Gleichzeitig können die Querungen in den Quartierzentren vereinfacht und sicherer ausgestaltet werden.

Wie bereits im VBZ-Linienkonzept 2025 vorgesehen, wird mit dem Tram Hardbrücke die Tramlinie 8 neu via Stadelhofen und Kreuzplatz zum Römerhof geführt und die Linie 15 am Stadelhofen gewendet. Die damit frei werdenden Kapazitäten an den Knoten der Achse Hottinger-/Asylstrasse ermöglichen Kap-Haltestellen ohne zusätzliche Wartezeiten für den MIV.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Wurde für die aktuell in Umsetzung befindlichen VBZ- und Tiefbauprojekte in der Asyl- und Hottingerstrasse ein Verkehrsflussmodell erstellt, mit welchem die Veränderung der Kapazitäten des neuen Verkehrskonzeptes (Kap-Haltestellen, gemischte Nutzung einer Fahrspur) für den ÖV und MIV beziffert werden kann? Welche Modelle, Simulationen zum Verkehrsfluss wurden dem veränderten Verkehrskonzept zugrunde gelegt? Wie zuverlässig schätzt der Stadtrat diese Berechnungen/Modelle ein?»):**

Bei der Haltestelle Hölderlinstrasse wird der MIV bereits heute bei einer Trameinfahrt mittels Lichtsignal zurückgehalten. Durch die bauliche Ausführung der Kap-Haltestelle erfolgt keine Veränderung im Verkehrsfluss. Wie in den Vorbemerkungen bereits erwähnt, entfällt hier mit der neuen Tramlinienführung die Linie 15, was die Verlustzeiten des MIV sowie die mittleren Rückstaulängen gegenüber heute verkleinert. Auf eine detaillierte Verkehrsflussanalyse wurde deshalb verzichtet.

Für die Haltestellen Hottingerplatz und Römerhof wurden detaillierte Verkehrsberechnungen durch ausgewiesene und erfahrene Ingenieurbüros durchgeführt (SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, sowie RK&P, Rudolf Keller & Partner AG, Muttenz). Die Ergebnisse wurden durch die städtischen Fachleute geprüft und bestätigt. Als Grundlage dienten Verkehrserhebungen an beiden Knoten über mehrere Tage. Für den Römerhofplatz wurden die Ergebnisse mittels dem Programm VISSIM simuliert.

Die Simulationen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und bilden die neue Verkehrssituation bestmöglich ab. Ihre Zuverlässigkeit wird als gut eingeschätzt. In den Simulationen wurden alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, auch die Fussgängerströme.

**Zu Frage 2 («Welche Ergebnisse / Einschätzungen bezüglich veränderter Kapazität für den öffentlichen Verkehr und den MIV haben sich daraus ergeben?»):**

Gemäss den durchgeführten Verkehrsberechnungen verändern sich mit der Neugestaltung am Hottingerplatz die Verlustzeiten des MIV nicht. Am Römerhofplatz nehmen diese im Mittel über alle Zufahrten um wenige Sekunden zu (zwei Sekunden in der Morgenspitze beziehungsweise fünf Sekunden in der Abendspitze). Bei der Haltestelle Hölderlinstrasse reduzieren sich die Wartezeiten gegenüber dem heutigen Zustand aufgrund der entfallenden Tramlinie 15. Gesamthaft bleiben die Verlustzeiten des MIV etwa gleich wie heute.

Mit den Rückstaulängen des MIV verhält es sich wie mit dessen Verlustzeiten. Am Hottingerplatz verändern sie sich nicht. Am Römerhofplatz erhöhen sie sich um wenige Meter. Bei der Haltestelle Hölderlinstrasse kann mit dem Abbau einer Tramlinie auch eine Abnahme der Rückstaulängen erwartet werden.

Bei allen drei Knoten kann die heutige Verkehrsmenge weiterhin verarbeitet werden. Die Leistungsfähigkeit der Achse bleibt im heutigen Umfang gewährleistet.

**Zu Frage 3 («Kann ein Rückstau des MIV [auch in Stosszeiten] mit negativen Effekten auf den ÖV ausgeschlossen werden? Falls nicht, sind genügend Stauräume vorhanden, welche eine Verstopfung der Verkehrsachse durch MIV oder ÖV verhindern»):**

Die Mischverkehrsbereiche beschränken sich auf die Haltestellen und einzelne Zufahrten. Der heute vorhandene Stauraum bleibt weitgehend bestehen. Die Verkehrsberechnungen zeigen, dass die Leistungsfähigkeit für den MIV wie auch für den ÖV gewährleistet ist.

**Zu Frage 4** («In welchem Ausmass sind allfällige Effekte solcher Rückstaus auf den auf derselben Fahrspur verkehrenden ÖV zu erwarten? Welche Effekte sind schlimmstenfalls aufgrund des neuen Verkehrskonzeptes für den ÖV zu erwarten? a. auf den Fahrplan? b. auf die Fahrdauer vom Klusplatz zum Bellevue und HB? c. auf die maximal möglichen Fahrten pro Stunde?»):

Wie zu Frage 2 bereits erwähnt, werden keine Auswirkungen auf den öV erwartet. Die Rückstaulängen verändern sich nur um wenige Meter. Mit den Lichtsignalsteuerungen bei den Einfahrten des Trams in die Mischverkehrsabschnitte wird die Priorisierung des öV sichergestellt.

**Zu Frage 5** («Wie wird gewährleistet, dass der Trolleybus sowie die Überlandbusse vor dem Klusplatz nicht im Stau stehen und die Anschlüsse garantiert werden können?»):

Für den Abschnitt ab der Haltestelle Hölderlinstrasse in Richtung Witikon sind mit den vorliegenden Projekten keine Veränderungen vorgesehen. Wie zu Frage 1 erwähnt, funktioniert die Haltestelle Hölderlinstrasse wegen des Lichtsignals bereits heute wie eine Kap-Haltestelle. Zusätzlicher Rückstau im Bereich vor dem Klusplatz wird somit nicht erwartet.

**Zu Frage 6** («Wie stellt der Stadtrat zudem sicher, dass keine massive Zunahme von Ausweichverkehr des MIV über Hofackerstrasse, Hegibachplatz auf die Forchstrasse oder über die Bergstrasse und damit eine massive Mehrbelastung dieser Routen entsteht?»):

Wie zu Frage 2 bereits dargelegt, sind die Auswirkungen auf die Rückstaulängen und Verlustzeiten gering. Damit wird auch kein zusätzlicher Ausweichverkehr erwartet.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**