

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 9. Dezember 2015

Motion von Gian von Planta und Patrick Hadi Huber betreffend Aufwertung des Strassenraums der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse sowie Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier, Bericht und Abschreibung

Am 16. Januar 2013 reichten Gemeinderäte Gian von Planta (GLP) und Patrick Hadi Huber (SP) folgende Motion, GR Nr. 2013/13, ein, die am 27. November 2013 dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche den Strassenraum der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse aufwertet und die Verkehrsführung im Langstrassenquartier anpasst.

Dabei soll der motorisierte Individual Verkehr, welcher das Quartier von und nach der Sihl- und Stauffacherbrücke durchquert, über die Badenerstrasse geleitet werden und im Strassenabschnitt der Stauffacherstrasse zwischen Lang- und Ankerstrasse eine Begegnungszone geschaffen werden.

Begründung:

Heute bestehen mit den Achsen Stauffacherstrasse und Badenerstrasse zwei Achsen im Kreis 4, welche den Verkehr in die City und wieder hinaus führen.

Wie die 2012 getätigten Strassensanierungsarbeiten zwischen der Haltestelle Stauffacher und Ankerstrasse gezeigt haben, kann der Verkehr ohne weitere Konsequenzen auf der Achse Stauffacherstrasse auf ein Minimum reduziert werden und über die Badenerstrasse und die Seebahnstrasse abgewickelt werden.

Das Langstrassenquartier wird damit vom motorisierten Verkehr entlastet und der Helvetiaplatz aufgewertet.

Am 19. Juni 2013 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 27. November 2013 mit einer Textänderung definitiv. Geändert wurde der Text im zweiten Abschnitt; er lautet nun folgendermassen:

~~Dabei soll der motorisierte Individual Verkehr, welcher das Quartier von und nach der Sihl und Stauffacherbrücke durchquert, über die Badenerstrasse geleitet werden und im Strassenabschnitt der Stauffacherstrasse zwischen Lang- und Ankerstrasse eine Begegnungszone geschaffen werden.~~

Ausgangslage

Mit der vorliegenden Motion verlangen die Gemeinderäte von Planta und Huber zwischen Stauffacherplatz und Herman-Greulich-Strasse eine Aufwertung der Stauffacherstrasse sowie die Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier. Auf Höhe des Helvetiaplatzes soll eine Begegnungszone eingerichtet werden.

Begründet wird der Vorstoss mit dem aus Sicht der Motionäre redundanten Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dabei wird die Badenerstrasse als alternative Achse zur Stauffacherstrasse betrachtet. Den MIV von der Stauffacherstrasse auf die Badenerstrasse zu verlagern, widerspricht aber den richtplanerischen Vorgaben, insbesondere aufgrund der fehlenden Klassierung der Badenerstrasse im Abschnitt Seebahnstrasse bis Feldstrasse als Verbindungs- bzw. Sammelstrasse (vgl. STRB Nr. 545/2013).

Unter der Prämisse, dass keine Verkehrsverlagerungen erfolgen sollen (siehe Textänderung im zweiten Abschnitt der Motion), wurden Lösungsansätze gesucht, um das Queren der Stauffacherstrasse für Fussgängerinnen und Fussgänger erleichtern zu können. Der Bereich der Stauffacherstrasse entlang des Helvetiaplatzes (Abschnitt Ankerstrasse bis Langstrasse)

wurde dabei vertieft betrachtet, da hier das Querungsbedürfnis als besonders hoch eingestuft wird.



Übersicht Motionsperimeter

Geplante Vorhaben in der Umgebung

Im betrachteten Perimeter (Stauffacherstrasse zwischen Stauffacherplatz und German-Greulich-Strasse) beeinflussen die folgenden Planungen und Absichten das Anliegen der Motionäre:

- *Verkehrsarme Langstrasse, Motion GR Nr. 2003/306*: Die Langstrasse soll gemäss der Motion zwischen der Stauffacher- und der Militärstrasse als Fussgängerbereich (mit Durchlässigkeit für Velos, Taxis, Anwohnende, Zubringerdienst, Anlieferungen) ausgestattet werden. Die Auswirkungen der Verkehrsbelastung auf das übrige Strassennetz und die entsprechend notwendigen organisatorischen und baulichen Massnahmen sind in Abklärung (vgl. dazu im Einzelnen die Antworten des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage von Matthias Probst, GR Nr. 2014/344, STRB Nr. 132/2015). Ein genehmigungsfähiges Projekt liegt noch nicht vor.
- *Neugestaltung Stauffacherplatz (geplante Umsetzung voraussichtlich ab 2017)*: Mit der Neugestaltung des Stauffacherplatzes wird die Tramhaltestelle der Linie 8 in der Stauffacherstrasse auf die Südseite der Badenerstrasse verschoben. Damit werden die Platzverhältnisse für Ein- und Aussteigende vergrössert.
- *Öffentlichmachung Parkhaus Helvetiaplatz (geplante Umsetzung voraussichtlich ab 2018)*: Das Parkhaus unter dem Amtshaus Helvetiaplatz wird öffentlich zugänglich. Dies ermöglicht die Aufhebung oberirdischer Strassenparkplätze und eine Aufwertung der Molkenstrasse. Zwischen der Molkenstrasse und dem geforderten Abschnitt der Begegnungszone liegt der Helvetiaplatz, der mit neuen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen belebt werden soll.
- *Schulwegsicherung Stauffacherstrasse (geplante Umsetzung voraussichtlich ab 2016)*: Um die Schulwegsicherheit zu verbessern, wird die Querung für den Fussverkehr auf Höhe Engelstrasse mit einer zusätzlichen Schutzinsel ausgerüstet.
- *Behindertengerechte Tramhaltestelle Helvetiaplatz (geplante Umsetzung voraussichtlich ab 2016)*: Die Tramhaltestelle «Helvetiaplatz» soll behindertengerecht ausgebaut werden. Mit der heutigen Gleislage ist nur ein minimaler Ausbau mit einer Teilerhöhung bei der dritten Tür möglich.
- *Revision regionaler Richtplan*: In der laufenden Revision des regionalen Richtplans ist eine Abklassierung der Stauffacherstrasse zwischen Ankerstrasse und Seebahnstrasse für den MIV vorgesehen.

Helvetiaplatz und Kanzleiareal als eigenständige Areale

Das Bedürfnis, zwischen der Ankerstrasse und der Langstrasse eine Begegnungszone einzurichten, zielt auf eine Verbindung vom Helvetiaplatz und dem Kanzleiareal ab. Der Ge-

meinderat hat mit der Motion von Bruno Kammerer (SP) vom 21. September 1994 betreffend Helvetiaplatz, Neugestaltung (GR Nr. 1994/408) vom Stadtrat gefordert, den gesamten Raum zwischen Amtshaus Helvetiaplatz und Badenerstrasse stadträumlich und städtebaulich neu zu interpretieren. Mit dem STRB Nr. 1552/2008 hat der Stadtrat die Zusammenlegung des Kanzleiareals und des Helvetiaplatzes abgelehnt. Der Raum kann weder städtebaulich noch historisch als Einheit angesehen werden. Das Kanzleiareal und der Helvetiaplatz sind zwei unabhängig voneinander funktionierende und unterschiedlich ausgeprägte Areale. Diese Interpretation hat weiterhin Bestand. Die Analyse der vorliegenden Motionenforderung beschränkt sich deshalb auf den Strassenraum der Stauffacherstrasse.

Verkehrsstudie mit Videoanalyse

Ausgelöst durch die Motion hat die Stadt Expertinnen und Experten mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Darin werden die Möglichkeiten im Sinne der vorliegenden Motion unter Berücksichtigung der im STRB Nr. 545/2013 dargelegten Bedenken aufgezeigt (vgl. Ausgangslage).

Die Machbarkeitsstudie umfasst eine Situations- und Videoanalyse, das Erarbeiten von Lösungsansätzen sowie das Entwickeln und Bewerten von Varianten. Die Studie wurde unter Leitung des Tiefbauamts (TAZ) mit Beteiligung der Dienstabteilung Verkehr (DAV) sowie der Verkehrsbetriebe (VBZ) durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dieser Studie sind:

Abschnitt Stauffacherplatz bis Ankerstrasse

Dieser Strassenraum in der Stauffacherstrasse weist einen verkehrsorientierten Charakter auf. Trotzdem stellt das durch Grünstreifen und Bäume von der Fahrbahn abgesetzte und genügend breite Trottoir auf der Nordseite für den Fussverkehr eine qualitative hochstehende Infrastruktur dar. Alle vortrittsbelasteten Zufahrten entlang der Stauffacherstrasse sind mit Trottoirüberfahrten ausgebildet. Im heutigen Strassenquerschnitt mit Trameigentrassee sind die Handlungsmöglichkeiten für eine Aufwertung des Strassenraums stark limitiert. Optionen für eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität könnten nur über eine Neuaufteilung des Strassenraums geschaffen werden. Dies würde voraussetzen, dass der MIV und der öffentliche Verkehr (ÖV) gemeinsam im Mischverkehr geführt werden. Diese Option ist verkehrstechnisch nicht vertretbar, da es sich um Stauraum für den MIV handelt. Die Trams würden durch den Stau blockiert und die dadurch entstehenden Verlustzeiten für den ÖV wären nicht tragbar.

Die geplante Neugestaltung des Stauffacherplatzes beinhaltet verschiedene Verbesserungen: Durch das Verschieben der Tramhaltestelle der Linie 8 auf die Südseite der Badenerstrasse wird das Trottoir vor der Kirche St. Jakob verbreitert und neu gepflanzte Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität. Weiter ist eine Verlegung der Veloabstellplätze vor dem Volkshaus in die Ankerstrasse zugunsten der Boulevardgastronomie und somit der Aufenthaltsqualität geplant. Zusätzliche Massnahmen sind derzeit nicht möglich, auch weil die Sanierungsarbeiten der Stauffacherstrasse in diesem Abschnitt erst 2013 abgeschlossen wurden.

Abschnitt Langstrasse bis Herman-Greulich-Strasse

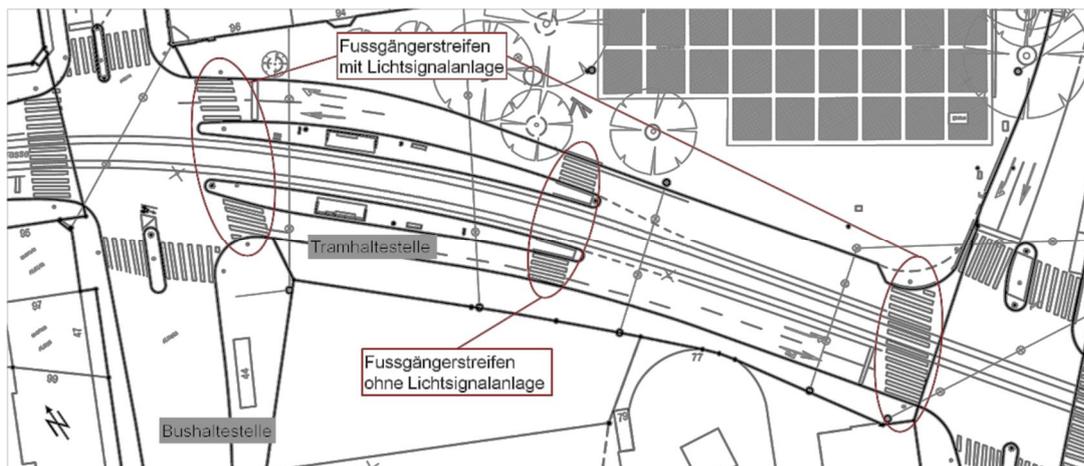
Dieser Abschnitt der Stauffacherstrasse ist mit der Trameigentrasseierung zwischen Langstrasse und Feldstrasse ebenfalls eher verkehrsorientiert gestaltet. Das Verkehrsgeschehen wird in diesem Abschnitt stark vom MIV dominiert. Trotzdem besteht auch in diesem Abschnitt mit dem nördlichen Trottoir entlang der Bäckeranlage für den Fussverkehr eine qualitativ hochstehende Infrastruktur. Einmündungen sind mit Ausnahme der nordöstlichen Feldstrasse Bestandteil von Tempo-30-Zonen und an den Zufahrten mit Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Geschwindigkeitsmessungen auf der Stauffacherstrasse zeigen, dass sich der MIV fast ausschliesslich im Rahmen der signalisierten Maximalgeschwindigkeit

bewegt. Zudem lässt die Unfallauswertung keine Rückschlüsse auf bestimmte Auffälligkeiten zu. Auch in diesem Abschnitt sind die Handlungsmöglichkeiten für eine Aufwertung des Strassenraums mit der bestehenden Eigentrassierung für das Tram äusserst beschränkt. Möglichkeiten würden sich vor allem dann eröffnen, wenn MIV und ÖV gemeinsam im Mischverkehr geführt würden. Da es auf der Stauffacherstrasse bereits heute zwischen der Langstrasse und Feldstrasse vor den Lichtsignalanlagen zu Stausituationen kommt, würde ein solches Regime aber zu nicht vertretbaren Verlustzeiten für das Tram führen.

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Schutzinsel bei der Querung für den Fussverkehr auf Höhe Kernstrasse wird die Sicherheit für den Schulweg erhöht. Im Rahmen des anstehenden Gleisersatzes in der Feldstrasse und dem notwendigen Belagsersatz in der Stauffacherstrasse zwischen Feldstrasse und Herman-Greulich-Strasse werden punktuelle Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in der Projektentwicklung geprüft. Darüber hinaus werden keine zusätzlichen Massnahmen auf diesem Abschnitt ausgelöst, da die Sanierungsarbeiten im Abschnitt Kernstrasse bis Feldstrasse ebenfalls erst 2013 abgeschlossen wurden.

Abschnitt Ankerstrasse bis Langstrasse

Das zentrale Element in diesem Abschnitt stellt die Tramhaltestelle «Helvetiaplatz» dar. Der Platz selbst ist heute insbesondere während der Marktzeiten und bei Veranstaltungen stark belebt. Der Strassenraum ist verkehrsorientiert gestaltet, die Haltestelleninseln werden von je einem Fahrstreifen flankiert. Zwischen den lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen an der Langstrasse (westlicher Zugang zur Traminsel) und der Ankerstrasse liegt ein unregelmässiger Fussgängerstreifen (östlicher Zugang zur Traminsel). Gemäss Strassenverkehrsgesetz sind Fussgängerstreifen zwingend zu benutzen, wenn sich im Umkreis von 50 Metern ein solcher befindet. Die Abstände der drei Fussgängerstreifen betragen jeweils etwa 45 Meter. Insofern sind das Queren der Stauffacherstrasse und der Zugang zur Traminsel abseits der Fussgängerstreifen aus rechtlicher Sicht unzulässig.



Situation Stauffacherstrasse zwischen Anker- und Langstrasse

Das Fussverkehrsaufkommen ist sowohl auf dem Trottoir wie auch über die Strasse über den gesamten Tageszeitraum verteilt hoch, insbesondere bedingt durch den Zugang zur Tramhaltestelle bzw. den Umsteigenden zwischen Bus und Tram. Abgesehen von einzelnen Konfliktsituationen funktioniert der Verkehrsablauf gut. Fussgängerinnen und Fussgänger queren in erster Linie bei den sich bietenden Lücken im MIV. Viele nutzen dabei den bestehenden mittleren Fussgängerstreifen, zahlreiche queren die Stauffacherstrasse auch abseits. Besonders beim Zugang zur Tramhaltestelle wird die Fahrbahn häufig auf kürzestem Weg überquert.

Die Tramhaltestelle der Linie 8 befindet sich in der Stauffacherstrasse, die Bushaltestelle der Linie 32 ist südlich davon in der Langstrasse angeordnet. Die Tram- sowie die Bushaltestelle sind mit nahezu 10 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag hoch frequentiert. Die Tramlinie 8 wird ab 2017 zudem über die Hardbrücke verlängert, wodurch mit einem deutlichen Anstieg der Anzahl Trampassagiere zu rechnen ist. Die Tramhaltestelle ist noch nicht behindertengerecht ausgebaut. Eine durchgehende Erhöhung ist aufgrund der Kurvenlage mit der heutigen Gleislage nicht machbar.

Aufbauend auf der Situationsanalyse wurden verschiedene Varianten für die Umgestaltung bzw. Veränderung der Verkehrsführung im Sinn der Motion erarbeitet und bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass die Einrichtung einer Begegnungszone im Bereich der Tramhaltestelle machbar ist. Sie bewirkt, dass die gesamte Tramhaltestelle Helvetiaplatz flächig zugänglich wird. Der Fussverkehr wird gegenüber dem MIV und den Velos vortrittsberechtigt, was das Queren der Stauffacherstrasse und den Zugang zur Tramhaltestelle erleichtert. In der Begegnungszone herrscht eine Geschwindigkeitslimite von 20 km/h. Da sich die Begegnungszone im Haltestellenbereich befindet, führen die niedrigeren Geschwindigkeiten nur zu geringen Verlustzeiten der Trams. Diese haben zudem immer Vortritt, auch gegenüber dem Fussverkehr. Während solche Regimes in anderen Städten bereits in Betrieb sind, ist das Einrichten einer Begegnungszone mit einer Tramlinie für die Stadt Zürich ein Novum. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass dies der richtige Ort ist, um ein solches Verkehrsregime umzusetzen.

Das Projekt ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie erst in den Grundzügen definiert. Die abschliessende Gestaltung von Haltekanten und Strassenraum erfolgt im Rahmen des Vorprojekts. Dabei ist vorgesehen, dass der bestehende, mittige Fussgängerstreifen demarkiert und die Begegnungszone mit baulichen Massnahmen sowie Markierungen und Signalisationen ausgestaltet wird. Die Knoten Langstrasse/Stauffacherstrasse und Ankerstrasse/Stauffacherstrasse bleiben in der heutigen Form bestehen. Um Stauraum ausserhalb der Begegnungszone zwischen den Lichtsignalanlagen und der Tramhaltestelle bereitstellen zu können, muss die Tramhaltestelle mittig zwischen Ankerstrasse und Langstrasse angeordnet werden. Die Haltestelle muss deshalb etwas in Richtung Ankerstrasse verschoben werden, was aufgrund der maximal zulässigen Spaltmasse zwischen Haltekante und Trittbrett eine Änderung der Gleislage bedingt. Dies eröffnet den Spielraum für eine Erhöhung der Haltekante auf einer Länge von etwa 24 Metern, was der Bedeutung dieser wichtigen Umsteighaltestelle mit einem hinderfnisfreien Einstieg gerecht wird. Die Begegnungszone erstreckt sich bei einer Haltestellenlänge von 43 Metern über eine Länge von etwa 60 Metern.

Umsetzung und Finanzierung

Die wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Begegnungszone ist die Abklassierung der Stauffacherstrasse im sich in Revision befindenden regionalen Richtplan. Da die Umsetzung einer Begegnungszone auf einem regional klassierten Strassenabschnitt kaum bewilligungsfähig sein dürfte, ist der nachfolgende Umsetzungsplan unter Vorbehalt der Abklassierung zu verstehen. Der sich in Revision befindende regionale Richtplan wird vom Regierungsrat festgesetzt.

Die Kosten für den Umbau der Haltestelle und die Umgestaltung des Strassenraums in eine Begegnungszone belaufen sich einschliesslich Reserve auf etwa 1,1 Millionen Franken. Die Kostenschätzung stellt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
Projektierung	75 000
Strassenbau	250 000
Gleisersatz	450 000
Haltestellenausstattung	150 000
Unvorhergesehenes	95 000
MWST (gerundet)	80 000
Total	1 100 000

Der Stadtrat kann damit die Ausgaben für das Projekt «Begegnungszone Stauffacherstrasse» in eigener Kompetenz bewilligen. Die veranschlagten Projektierungskosten von Fr. 75 000.– sind im Budgetantrag 2016 enthalten. Das Projekt kann nach Durchführung der massgeblichen Verfahren nach Strassengesetz durch den Stadtrat festgesetzt werden. Verkehrliche Anordnungen, wie das Festlegen der Begegnungszone, fallen in die Kompetenz des Vorstehers des Polizeidepartements.

Das Vorhaben wird den ordentlichen Prozess für koordiniertes Bauen durchlaufen. Zu diesem Zweck wurde für das Projekt die Bau-Nr. 15062 eröffnet. Das Vorhaben wird Ende 2015 im Rahmen der städtischen Anhörung behandelt. Im Anschluss wird das Vorprojekt gestartet. Der früheste Realisierungshorizont liegt im Jahr 2018.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. **Vom Bericht betreffend Aufwertung des Strassenraums der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse sowie Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier wird Kenntnis genommen.**
2. **Die Motion, GR Nr. 2013/13, von Gian von Planta (GLP) und Patrick Hadi Huber (SP) vom 16. Januar 2013 betreffend Aufwertung des Strassenraums der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse sowie Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der stellvertretende Stadtschreiber

Michael Lamatsch