

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

09.02.2005

Weisung

190.

Motion von Christine Stokar Gasser und drei Mitunterzeichnenden betreffend Rütihofquartier, kostengünstige Aufwertung der Verkehrssituation, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat, Zuschrift

Am 25. August 2004 reichten Gemeinderätin Christine Stokar Gasser (SP) und drei Mitunterzeichnende folgende Motion GR Nr. 2004/444 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, die Verkehrssituation im Rütihofquartier, im Bereich Frankentalerstrasse/Geeringstrasse/Regensdorferstrasse/Im oberen Boden möglichst kostengünstig aufzuwerten.

Begründung:

Die erwähnten Strassen umschliessen das letzte grosse, freie Areal in der Bauzone im Rütihof in Höngg. Auf diesem Grundstück wird momentan ein 2-stufiger Wettbewerb für eine Wohnbebauung mit Quartierinfrastrukturen vorbereitet. Zwei Genossenschaften (je etwa 80 Wohnungen) und die Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich (etwa 80 Alterswohnungen) bilden eine gemeinsame Bauträgerschaft. Gleichzeitig ist vorgesehen, mit der Wohnsiedlung auch Infrastrukturen zugunsten des Quartiers zu erstellen, die bis heute fehlen. So sind im räumlichen Zusammenhang mit einem Quartierplatz ein Restaurant und ein Grossverteiler vorgesehen.

Die heutige Verkehrssituation belastet das Areal stark. Die Lärmgrenzwerte werden überschritten, die Belastung ist um 5 bis 7 Dezibel zu hoch. Bei einer Überbauung muss entweder eine 1-geschossige Lärmschutzarchitektur erstellt oder die Bauten müssen 65 bis 70 Meter von der Strasse abgerückt werden.

Zudem bildet die Frankentalerstrasse in ihrer heutigen 4-spurigen Gestalt für das Rütihof- und Naglerwiesenquartier eine unerwünschte und fast unüberwindbare Trennung, die durch eine Lärmschutzarchitektur zusätzlich verstärkt würde.

Die Überbauung des letzten, freien Areals im Rütihof ist eine Chance, die Defizite bei der heutigen Verkehrsführung für den Privatverkehr und für den öffentlichen Verkehr (Kapazitätsgrenze Bus 46 ist bereits heute erreicht) zu beheben. Der Stadtrat wird mit dieser Motion beauftragt, für eine gesamtheitliche Aufwertung der Verkehrssituation der erwähnten Strassen konkrete Massnahmen vorzubereiten, die notwendigen Absprachen mit dem Kanton zu treffen und die Aufwertung zu realisieren.

Gemäss Art. 90 GeschO GR wird der Stadtrat mit einer Motion verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab, hat er dies innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion schriftlich zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR). Aus folgenden Gründen lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der vorliegenden Motion ab und beantragt deren Umwandlung in ein Postulat:

Ausgangslage

Die obere Regensdorferstrasse (Abschnitt Stadtgrenze bis Frankentalerstrasse) und die Frankentalerstrasse sind kantonal klassierte Staatsstrassen. Sie sind Ein-/Ausfallachsen in die Stadt Zürich und verbinden das angrenzende Furttal mit der Stadt Zürich. Gemäss kantonalem/regionalem Richtplan sollen diese Strassen auf regionale Bedeutung abklassiert werden, sobald die derzeit im Bau befindliche Westumfahrung eröffnet wird. Die untere Regensdorferstrasse, im Abschnitt Frankentalerstrasse bis Meierhofplatz, ist als kommunale Sammelstrasse klassiert. Dieser Klassierung und Gestaltung liegt das Konzept zugrunde, dass der Verkehr via Frankental kanalisiert in die Stadt und aus der Stadt geführt wird. Die untere Regensdorferstrasse, welche im Siedlungsbereich liegt, soll dagegen nicht stärker belastet werden. Zudem ist der Meierhofplatz an der Kapazitätsgrenze angelangt.

Abklärungen beim Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA) im Oktober 2004 ergaben, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Regensdorfer-/Frankentalerstrasse von derzeit 60 km/h auf 50 km/h dort geprüft werden kann, wo auf einer der beiden Strassenseiten dicht besiedeltes Gebiet beginnt (Art. 22 Abs. 3 Signalisationsverordnung). Weitergehende Massnahmen, wie z. B. eine massive Reduktion von Spuren oder eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, sind nach Auffassung des TBA derzeit nicht möglich.

Teilstrategie Hauptstrassen

In der Stadt Zürich gibt es viele Hauptstrassen, die durch dicht besiedeltes Gebiet führen. Im Rahmen der neuen städtischen Verkehrspolitik wurde deshalb die Teilstrategie Hauptstrassen ausgearbeitet und am 26. Januar 2004 vom Stadtrat genehmigt. Für die geplante Siedlung Grünwald (Parzelle HG7471) sind insbesondere die folgenden Grundsätze dieser Teilstrategie relevant:

- Die Betriebsgeschwindigkeit auf Hauptstrassen wird durch entsprechende Gestaltung gesenkt und verstetigt.
- Die Höchstgeschwindigkeit auf denjenigen städtischen Hauptstrassen, für die eine Limite von 60 km/h gilt, wird auf 50 km/h reduziert.
- Die permanente Kontrolle der Geschwindigkeit an neuralgischen Punkten soll gefördert werden.
- Ferner ist bei Neubauprojekten darauf zu achten, dass immissionsunempfindliche Nutzungen an der Hauptstrasse die Wohnnutzungen vor Lärm abschirmen.

Im Bereich der Siedlung Grünwald soll aus Sicht der Stadt Zürich als erste Massnahme eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h erfolgen. Zudem gab die Stadt im Herbst 2004 eine Studie in Auftrag, die aufzeigen soll, mit welchen Massnahmen die negativen Auswirkungen der Frankentaler- und der Regensdorferstrasse auf die geplante Wohnsiedlung gemindert werden können. Angestrebt wird das Schaffen einer eigentlichen "Innerortssituation".

Lärmschutz/Lärmsituation

Gemäss BZO liegt das Baugebiet für die geplante Wohnsiedlung Grünwald in einer Wohnzone mit Wohnanteil 90 Prozent, die einer Empfindlichkeitsstufe ES2 zugeordnet ist. Die für die Planung massgebende Lärmbelastung wird aufgrund der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, der Verkehrsmenge und der Lage der Strassenachse berechnet.

Auf das Mass der Lärmemissionen wird eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h nur sehr geringe Auswirkungen haben, da die Verkehrsmenge die gleiche bleiben wird. Die Lage der Strassenachse wird voraussichtlich nicht verschoben.

Die Wohnsiedlung Grünwald ist deshalb ausgehend von den heutigen Lärmwerten zu planen. Um die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten, sind deshalb in erster Linie die folgenden Massnahmen zu prüfen:

- Lärmschutz im Rahmen der Planung; z. B. Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite usw.
- Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg

Entgegennahme als Postulat

In den nächsten zehn Jahren stehen weder in der Regensdorfer- noch in der Frankentalerstrasse grössere Kanalisations- oder Werterhaltungsarbeiten an den fraglichen Strassenstücken an, die Gelegenheit für eine grössere Umgestaltung bieten würden. Eine solche ist für den Stadtrat somit nicht prioritär.

Zudem vermögen Massnahmen an der Lärmquelle selbst, also auf der Hauptstrasse, nur einen sehr geringen Beitrag zur Lärminderung zu erbringen. Deshalb ist es unabdingbar, dass auch im Rahmen der Planung für die neue Siedlung angemessen auf die Lärmsituation reagiert wird.

Aufgrund der im Herbst 2004 in Auftrag gegebenen Studie zeichnet sich ab, dass für rund 2 Mio. Franken Massnahmen realisiert werden könnten, welche entlang der Regensberger- und der Frankentalerstrasse eine stadtverträglichere Situation schaffen würden.

Der Stadtrat ist gewillt, in diesem Rahmen den fraglichen Strassenraum aufzuwerten. Die Stadt wird entsprechende Massnahmen erarbeiten und mit dem Kanton die notwendigen Absprachen treffen.

Die Durchführung dieser Massnahmen liegt in der Kompetenz des Stadtrates, weshalb der Stadtrat den Vorstoss nicht als Motion entgegennehmen möchte. Jedoch ist der Stadtrat bereit, das Anliegen als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy