



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 31. August 2022

GR Nr. 2019/128

Motion von Hans Jörg Käppeli, Dr. Ann-Catherine Nabholz und 6 Mitunterzeichnenden betreffend Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, Antrag auf weitere Fristerstreckung

Am 3. April 2019 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Hans Jörg Käppeli (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und 6 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2019/128, ein, die dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um den Klusplatz mit benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus, unter Mitwirkung des Quartiers neu zu gestalten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehungen deutlich zu verbessern und die Wege zu verkürzen. Dabei ist auf ein vernünftiges Nebeneinander von MIV und ÖV zu achten. Die Veloverbindungen sind gemäss regionalem Richtplan zu realisieren.

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um den Klusplatz mit benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus, unter Mitwirkung des Quartiers neu zu gestalten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehungen deutlich zu verbessern und die Wege zu verkürzen. Dabei ist auf ein vernünftiges Nebeneinander von MIV und ÖV zu achten. Die Veloverbindungen sind gemäss regionalem Richtplan zu realisieren.

Begründung:

Der Klusplatz ist unattraktiv und hat keine Aufenthaltsqualität. Er ist lediglich eine Verkehrsanlage mit verstreuten Tram- und Bushaltestellen. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und unkomfortabel. Die Umsteigewege sind lang und unübersichtlich. Mit der Verlängerung der Buslinie 31 nach Witikon wurden die Mängel des sehr wichtigen Umsteigeknotens nicht gelöst. Auch mit dem Direktbus müssen weiterhin viele Personen umsteigen. Die beiden bestehenden Tramhalteanten können in der Kurvenlage unmöglich behindertengerecht und kundenfreundlich umgebaut werden. Die Stufe und der Spalt beim Einstieg sind viel zu gross und gefährlich. Das vordere Tram verdeckt die Sicht auf das dahinter wartende Tram. Das hintere Tram ist nur mit einem Umweg erreichbar und weist nur einen schmalen Perron auf. Kiosk und WC schränken die Übersichtlichkeit zusätzlich ein. Für ältere Menschen, sowie Menschen mit einer Behinderung, Kinderwagen oder Gepäck gleicht das Umsteigen am Klusplatz einem Stafettenlauf. Für einen Teil der Menschen ist der Einstieg schlicht unmöglich. Wenn ein behindertengerechter Umbau der Tramhaltestelle an der bestehenden Lage nicht möglich ist, muss die Anordnung der Ein- und Aussteige Haltestellen am Klusplatz neu angedacht werden. Eine mögliche Lösung sehen wir in der Platzierung der stadteinwärts führenden Haltestelle in den geraden Teil der Witikonstrasse, die Haltestelle stadtauswärts könnte in die Asylstrasse verlegt werden. Die Planung muss auch den MIV berücksichtigen. Dabei darf nicht zwingend an der bestehenden Anordnung und Funktionalität festgehalten werden. Durch eine gesamtheitliche Planung von ÖV, Velo und MIV können Synergien genutzt werden. Personen, die im Umfeld des Klusplatzes wohnen, arbeiten, sich dort aufhalten, umsteigen oder vorbeifahren haben unterschiedliche Interessen. Die Betroffenen sollen in einem Mitwirkungsprozess gebührend einbezogen werden. Der bedeutende Platz rechtfertigt auch eine städtebauliche Aufwertung.

Vorbemerkungen

Mit Weisung vom 6. November 2019 beantragte der Stadtrat die Ablehnung der Motion GR Nr. 2019/128 und die Entgegennahme als Postulat. Der Gemeinderat lehnte die Entgegennahme als Postulat mit Beschluss GRB Nr. 2055/2019 ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 18. Dezember 2019. Am 7. Juli 2021 beantragte der Stadtrat den Gemeinderat, die am 18. Dezember 2021 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 18. Dezember 2022 zu verlängern. Dem Antrag auf Fristerstreckung wurde am 16. März 2022 zugestimmt.



Antrag auf zweite Fristerstreckung

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert zweier Jahre nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Gestützt auf Art. 130 Abs. 2 und 3 Geschäftsordnung des Gemeinderats (AS 171.100) ersucht der Stadtrat den Gemeinderat, die am 18. Dezember 2022 ablaufende Bearbeitungsfrist ein zweites Mal um weitere zwölf Monate bis zum 18. Dezember 2023 zu erstrecken.

Ausgangslage

Die verkehrliche Situation am Klusplatz kann wie folgt beschrieben werden:

- Überkommunal klassiert (Regionale Verbindungsstrasse) sind die Asyl- und Witikonstrasse sowie die Berg-, Jupiter- und Hofackerstrasse.
- Im regionalen Richtplan (2017) sind auf folgenden Strassenachsen Velorouten als geplant kartiert: Asyl- und Witikonstrasse sowie die Berg- und Sempacherstrasse. Eine bestehende Veloroute ist gemäss kommunalem Richtplan auf der Hegibachstrasse kartiert.
- Weiter ist der Klusplatz im regionalen Richtplan der Stadt Zürich als Quartierzentrum von regionaler Bedeutung festgelegt, für welchen eine siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassenraums geplant ist. Die Jupiterstrasse ist zudem als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität kartiert (kommunaler Richtplan 2021).
- Mit Tempo 50 km/h signalisiert sind die Asyl- und Witikonstrasse sowie die Berg- und Jupiterstrasse. Im Zuge der Strassenlärmreduzierung ist die Einführung von Tempo 30 auf diesen Strassen geplant. An der Hegibachstrasse ist Tempo 30 km/h signalisiert, ausser im kurzen Abschnitt östlich des Klusplatzes, wo Tempo 50 km/h gilt.
- Am Klusplatz verkehren je zwei Tram- und Trolleybus- sowie drei Regionalbuslinien. Mehrheitlich verkehrt der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Die beiden Haltestellen der Trolleybusse 31 und 33 sind stadteinwärts mit einem «Zürich-Bord» bzw. stadtauswärts mit einer Kissenlösung ausgestattet. Die Haltestellen der Tram- und Regionalbuslinien weisen dagegen keine Erhöhungen für einen autonomen Ein- und Ausstieg auf.

Projektchronologie

Zum Klusplatz wurde bereits am 6. April 2011 von den Gemeinderatsmitgliedern Marianne Aubert (SP) und Hans Jörg Käppeli (SP) die Motion GR Nr. 2011/106 für eine benutzerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung der Haltestelle eingereicht. Die Motion wurde in ein Postulat umgewandelt (GR Nr. 2012/405). Das Tiefbauamt prüfte infolgedessen 2014 mit einer Studie die mit dem Postulat vorgeschlagenen Massnahmen. Die Studie ergab, dass autonome Ein- und Ausstiege bei den Tram- und Bushaltestellen nur mit geraden Haltekanten gewährleistet werden könnten. Der dafür erforderliche Platzbedarf hätte – mit Ausnahme der zwischenzeitlich umgebauten Haltestellen in der Hegibachstrasse – nur mit Gebäudeabbrüchen im Bereich der bestehenden Wendeschleife oder mit einer Reduktion der Anzahl Fahrstreifen auf der Witikon- und der Asylstrasse geschaffen werden können. Der Abbruch von Gebäuden wurde als nicht realistisch beurteilt. Auch eine Reduktion



3/5

der Anzahl Fahrstreifen wurde als nicht machbar eingestuft, wegen des damit verbundenen, nicht akzeptablen Kapazitätsabbaus am verkehrlich bereits hoch belasteten Knoten Witikon-/Hegibachstrasse. Aus diesen Gründen wurde entschieden, das Projekt zur Neugestaltung des Klusplatzes einstweilen nicht weiterzuverfolgen. Mit dem Geschäftsbericht 2020 der Stadt wurde für das Postulat GR Nr. 2012/405 ein Abschreibungsantrag gestellt (GR Nr. 2021/119), dem am 1. September 2021 zugestimmt wurde.

Im Januar 2018 lösten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Bereich der Wendeschleife am Klusplatz ein Vorprojekt aus, das nebst dem Ersatz der Gleiskreuze im Bereich der Schleifenzufahrt und der Erneuerung des Fahrbahnbelags auf der Witikonstrasse, Abschnitt Hegibach- bis Hofackerstrasse, auch die Projektierung eines stadteinwärts und stadtauswärts führenden Velostreifens vorsah. Aufgrund des Zeitbedarfs für die verkehrstechnischen Abklärungen zur Umsetzung dieser Velomassnahmen wurde durch die VBZ vorgeschlagen, den Schienenverschleiss mittels Aufschweissungen zwischenzeitlich zu reparieren und den Ersatz der Gleiskreuze erst im Herbst 2023 anzugehen. Da ein konsolidiertes und bewilligtes Gesamtprojekt aufgrund der Anforderungen und Komplexität bis dahin nicht möglich ist, kann auf die Erhaltungsmassnahme verzichtet und die Sanierungsmassnahme der Gleiskreuze, aufgrund der Dringlichkeit, von den Velomassnahmen losgelöst in das ursprünglich geplante Zeitfenster (Herbst 2022) vorgezogen werden.

Aufgrund der am 3. April 2019 eingereichten Motion GR Nr. 2019/128 mit weitgehend identischem Wortlaut wie das erwähnte Postulat (GR Nr. 2011/106), wurde für die Neugestaltung des Klusplatzes von Februar 2021 bis Juli 2022 eine neue Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Grundlage hierfür bildeten die Lösungsansätze der Studie von 2014 sowie erste Erkenntnisse des Vorprojekts der VBZ. In den erarbeiteten Verkehrsgutachten des Vorprojekts und der neuen Machbarkeitsstudie werden die Ergebnisse der Studie von 2014 bestätigt: die Knoten Witikon-/Hegibachstrasse und Witikon-/Hofackerstrasse haben ihre Leistungsgrenze erreicht. Der Schlussbericht zu den inhaltlichen Stossrichtungen und Zielsetzungen dieser Machbarkeitsstudie wurde im August 2022 abgeschlossen. Die evaluierten Stossrichtungen werden in das neu aufgelöste reguläre Strassenbauprojekt für die Neugestaltung des Klusplatzes integriert.

Das Vorprojekt hat sich im Rahmen der Projektentwicklung und aufgrund der weitergehenden Bedürfnisse sämtlicher Beteiligter den Lösungsansätzen der Machbarkeitsstudie genähert. Bei chronologischer Umsetzung der drei Projekte (Gleisersatz, Velomassnahmen und Neugestaltung) wäre die Wertvernichtung der jeweiligen Baumassnahmen unverhältnismässig gross, die Bevölkerung in den Quartieren Hottingen und Hirslanden über Jahre hinweg durch Baustellen gestört und der ÖV stark beeinträchtigt. Diesbezüglich wurde entschieden, die im Vorprojekt vorgesehenen vertieften verkehrstechnischen Abklärungen für die Velomassnahmen ebenfalls in das reguläre Strassenbauprojekt für die Neugestaltung des Klusplatzes zu integrieren. Der Baubeginn für dieses Strassenbauprojekt ist ab 2028 vorgesehen.

Vorgehen zur Erfüllung der Motion

Die in der Motion GR Nr. 2019/128 gestellten Anforderungen an den Klusplatz wurden in der Machbarkeitsstudie verkehrstechnisch untersucht, konnten in der zur Verfügung stehenden Zeit jedoch noch nicht abschliessend beantwortet werden. Diesbezüglich sind die



4/5

im Schlussbericht definierten Stossrichtungen ab Herbst 2022 in einem regulären Strassenbauprojekt zu konkretisieren. Die Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) kann voraussichtlich ab 2025 erfolgen. Bis dahin sind mindestens folgende Arbeitsschritte nötig: Detaillierung und Bewertung der definierten Stossrichtungen, Ausarbeitung Verkehrsmanagement sowie Verkehrssimulation und -gutachten für Vorinformation § 45 StrG beim Amt für Mobilität (Kanton Zürich), Projektierung der Bestvariante inkl. Gleisbau und Oberflächengestaltung, Einholen von Stellungnahmen und Qualitätssicherung durch Dienstabteilung Verkehr und Verkehrsbetriebe Zürich sowie die Bestätigung der Bestvariante durch den Lenkungsausschuss Tiefbauprojekte (LET).

Die aus den Stossrichtungen der Machbarkeitsstudie entwickelten Varianten werden gesamthaft in die nächste Projektierungsstufe resp. das reguläre Strassenbauprojekt überführt. Die Varianten erfüllen die Forderungen der Motion in unterschiedlicher Ausprägung wie folgt:

- Ein Nebeneinander von MIV, ÖV und Veloverkehr kann ermöglicht werden.
- Durch die Verlagerung der Tram- und Bushaltestellen in die Asyl-/ Berg-/ Jupiterstrasse kann der Platz in der Wendeschleife städtebaulich aufgewertet und ein Quartierzentrum mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
- Benutzerfreundliche und behindertengerecht ausgestaltete Tram- und Regionalbushaltestellen und die Umsetzung der geplanten Velorouten sind unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Konsequenzen möglich.

Voraussetzung für die Entwicklung des integralen Lösungsansatzes ist eine deutliche MIV-Reduktion im Umfeld, um die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Fahrstreifenanpassungen, der zusätzlichen ÖV-Fahrten im Bereich des Knotens Klusplatz und der Haltestellenanordnungen aufrecht zu erhalten.

Die Verlängerung der Regionalbuslinien über den Klusplatz bis in die Jupiterstrasse und die zusätzlich erforderlichen Haltestellenstopps der Trams und Busse allein führen bereits zu einem zeitlichen Mehraufwand und damit einer Erhöhung der Betriebskosten. Zusätzlich zeigen die durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise und Verkehrssimulationen für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Erhöhung der Fahr- und Reisezeiten infolge MIV-Staus auf, was in der Konsequenz zusätzlich zu negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität der betroffenen Tram- und Buslinien führt. Erste Schätzungen der VBZ zeigen, dass zeitweise zusätzliche Kursfahrzeuge eingesetzt werden müssten. Die Übernahme der geschätzten Zusatzkosten (etwa 1,8 Millionen Franken/Jahr) bzw. die Kompensation durch Angebotsreduktionen oder gar ein Verzicht auf geplante Ausbauschritte des ÖV in der Stadt Zürich wäre zusammen mit dem Zürcher Verkehrsbund (ZVV) abzustimmen. Um genauere Aussagen verfassen zu können, muss ein grossräumiges Verkehrsmanagement mit Betrachtung der leistungsbestimmenden Knoten im Verkehrssystem, wie der Heimplatz und der Kreuzplatz, sowie sämtlicher Zu- und Abflussachsen des Klusplatzes ausgearbeitet werden.

Als Alternative zur Haltestellenverschiebung in die Asylstrasse könnte die Anpassung des Verkehrsregimes und die Optimierung der heutigen Haltestellensituation geprüft werden. Diesfalls bestünde die Möglichkeit, Velostreifen zu markieren und die heutige Leistungsfähigkeit für ÖV und MIV weitgehend zu erhalten. Am Klusplatz könnte mit Rampeneinsatz und Personalhilfe eingestiegen werden. Weiterführende Umstiege von der Linie 31 ins



5/5

Tramnetz sind ab 2024 auch am Kreuzplatz und an der Signaustrasse vorhanden. Zentral ist hierfür die 2017 umgesetzte Verknüpfung der Linien 31 und 34. Zwischen den Regionalbussen und der Linie 31 ist der autonome Umstieg bereits in Witikon gewährleistet.

Aufgrund der Komplexität und diverser Abhängigkeiten sowie der erforderlichen Mitwirkung der Bevölkerung beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die Frist zur Umsetzung der Motion um weitere 12 Monate bis zum 18. Dezember 2023 zu erstrecken.

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 18. Dezember 2019 überwiesenen Motion, GR Nr. 2019/128, der Gemeinderatsmitglieder Hans Jörg Käppeli (SP) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) sowie sechs Mitunterzeichnenden vom 3. April 2019 betreffend Neugestaltung von benutzerfreundlichen und behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus am Klusplatz unter Mitwirkung des Quartiers, wird um weitere zwölf Monate bis zum 18. Dezember 2023 erstreckt.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti