



## Beschluss des Stadtrats

vom 20. Mai 2026

GR Nr. 2026/90

### Nr. 1722/2026

#### **Schriftliche Anfrage von Dr. Emanuel Tschannen, Martina Zürcher und Yasmine Bourgeois betreffend Verkehrsmassnahmen beim Kreuzplatz, Gründe gegen den Abbieger für den Autoverkehr von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse, geprüfte Alternativen, Auswirkung von Umleitungen des motorisierten Individualverkehrs in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Anpassungen beim Ersatz und Neubau von Fernwärmeleitungen sowie Beurteilung der angepassten Verkehrsführung**

Am 25. Februar 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Emanuel Tschannen, Martina Zürcher und Yasmine Bourgeois (alle FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/90, ein:

Zwischen Mai und November 2025 wurde der Kreuzplatz totalsaniert. Für den Veloverkehr wurde zwischen der Klosbach- und der Zollikerstrasse eine Verbindung mit Aufstellfläche in der Klosbachstrasse geschaffen. Zusätzlich wurde in der Kreuzbühlstrasse stadtauswärts und in der Forchstrasse stadteinwärts je ein Velostreifen markiert. Um Platz für den Veloverkehr zu schaffen wurde der Linksabbieger von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse aufgehoben. Die Rechtsabbiege- und Geradeausspur in der Forchstrasse sowie in der Kreuzstrasse wurden zu Gunsten des Veloverkehrs zusammengelegt (Quelle: Stadt Zürich).

Wegen der Aufhebung des Linksabbiegers von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse können Autos und Lastwagen, welche vom Zeltweg oder der Kreuzstrasse herkommen, am Kreuzplatz nicht mehr links in die Klosbachstrasse abbiegen. Sie müssen stattdessen einen weiten Bogen über den Hegibachplatz fahren. Für Anwohnende und Gewerbetreibende führt dies zu einem Zeitverlust und zu zusätzlichem Schleichverkehr durch die Quartiere (vgl. dazu auch die Berichterstattung im Tagesanzeiger vom 25.02.2026). Zudem kann hinterfragt werden, ob der Umweg ökologisch nachhaltig ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche zwingenden Gründe sprechen dagegen, dass der Autoverkehr am Kreuzplatz – wie bisher – direkt von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse abbiegen kann?
2. Welche Alternativen zur Aufhebung des Linksabbiegers wurden geprüft? Falls Alternativen geprüft wurden: weshalb wurden sie verworfen?
3. Kurzzeitig war es möglich, von der Forchstrasse via Apollostrasse / Hegarstrasse in die Klosbachstrasse zu gelangen. Kann diese Umfahrungsmöglichkeit in naher Zukunft wieder genutzt werden? Falls nein: warum nicht?
4. Wie könnte dem Quartierverkehr und Zubringerdienst der Umweg über den Hegibachplatz durch eine näherliegende Alternative erspart werden?
5. Wie beurteilt die Stadt die Auswirkung von Umleitungen des MIV (wie hier über den Hegibachplatz) in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Zielsetzung Netto-Null 2040?
6. Sind im Rahmen des durch den Ersatz bzw. Neubau der Fernwärmeleitungen im Raum Kreuzplatz Anpassungen an der heutigen Verkehrsführung geplant?
7. Wie beurteilt die Stadt die Anpassung der Verkehrsführung (seit November 2025) in Bezug auf ihre Wirkung auf Anwohnende und Gewerbetreibende, welche auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind?



2/4

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Kreuzplatz ist ein Quartierzentrum und Fussgängerbereich gemäss Richtplanung. Über ihn laufen nicht nur überkommunal klassierte Strassen, sondern auch zahlreiche Tramlinien inklusive Forchbahn sowie diverse Velorouten. Am Kreuzplatz sind entsprechend die vielfältigsten Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Der Fussverkehr quert den Platz in allen Richtungen, da mit den Tram- und Bushaltestellen und den zahlreichen Erdgeschossnutzungen permanent ein grosses Aufkommen an Leuten generiert wird, die zu Fuss unterwegs sind. Durch den Ausbau des Spitalclusters wird zudem die Haltestelle Balgrist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in den Morgen- und Abendstunden doppelt so oft angefahren wie zuvor. Dadurch steigt die Belastung des Kreuzplatzes zu den Hauptverkehrszeiten deutlich. Daneben gab es am Kreuzplatz keinerlei Velomassnahmen, so dass mit dem Umbau die Infrastruktur gemäss kommunalem und regionalem Richtplan erstellt werden musste.

Um all diese Bedürfnisse abzudecken und die Verkehrsströme auch zu Spitzenstunden verarbeiten zu können, wurde die Linksabbiegemöglichkeit von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse aufgehoben. Wegen der Anpassung der Haltestellen, der Verschiebung der Gleise und des Baus eines neuen Dienstgleises wurde das Projekt über das Plangenehmigungsverfahren des Bundes (PGV) bewilligt.

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

**Frage 1**

**Welche zwingenden Gründe sprechen dagegen, dass der Autoverkehr am Kreuzplatz – wie bisher – direkt von der Kreuzbühl- in die Klosbachstrasse abbiegen kann?**

Mit dem Projekt Kreuzplatz wurde zum einen der Eintrag im regionalen Richtplan für eine Veloverkehrung von der Klosbach- in die Zollikerstrasse sowie der Eintrag im kommunalen Richtplan für eine Veloinfrastruktur in der Kreuzbühlstrasse umgesetzt. Zum anderen gibt es seit dem Fahrplanwechsel eine Taktverdichtung am Morgen und Abend der Linie 4 von und zum Spitalcluster. Mit diesen Rahmenbedingungen wäre es nicht mehr möglich gewesen, den Verkehrsknoten Kreuzplatz ohne Aufhebung des Linksabbiegers in die Klosbachstrasse zu steuern.

**Frage 2**

**Welche Alternativen zur Aufhebung des Linksabbiegers wurden geprüft? Falls Alternativen geprüft wurden: weshalb wurden sie verworfen?**

Die Aufhebung des Linksabbiegers war die einzige Möglichkeit, den Knoten zu vereinfachen. Da bei einer Grünphase für den Linksabbieger (fast) alle anderen Verkehrsbeziehungen gesperrt werden müssen, wären die Taktverdichtung und/oder die Veloinfrastruktur nicht umsetzbar gewesen.

**Frage 3**

**Kurzzeitig war es möglich, von der Forchstrasse via Apollostrasse / Hegarstrasse in die Klosbachstrasse zu gelangen. Kann diese Umfahrungsmöglichkeit in naher Zukunft wieder genutzt werden? Falls nein: warum nicht?**



3/4

Die Umfahrungsmöglichkeit ist weiterhin fahrbar, da der U-Turn weiter östlich in der Forchstrasse und insbesondere über den Hegibachplatz möglich ist. Das direkte Abbiegen von der Forch- in die Apollostrasse wurde aus Sicherheitsgründen unterbunden, da der Rückstau stadteinwärts im untersten Teil der Forchstrasse oft dazu geführt hatte, dass die Fahrzeuge auf dem Tramgleis blockiert waren und Tram, Bus oder Forchbahn stehen blieben und so die Grünphase verpassten. Um eine Lücke zu schaffen, gab es Fahrzeuge, die auf den Fussgängerstreifen zurücksetzten, was aus Sicherheitsgründen nicht toleriert werden konnte. Deshalb wird die direkte Umfahrungsmöglichkeit nicht wieder angeboten.

**Frage 4**

**Wie könnte dem Quartierverkehr und Zubringerdienst der Umweg über den Hegibachplatz durch eine näherliegende Alternative erspart werden?**

Über die Feldegg- und Zollikerstrasse kann aus dem Seefeld weiterhin in die Klosbachstrasse gefahren werden. Grossräumiger kann über den Römerhof von Norden oder mit einem U-Turn unterhalb des Hegibachplatzes weiterhin ins Quartier gefahren werden.

**Frage 5**

**Wie beurteilt die Stadt die Auswirkung von Umleitungen des MIV (wie hier über den Hegibachplatz) in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Zielsetzung Netto-Null 2040?**

Um fundierte Aussagen über die Veränderung des Ausstosses von CO<sub>2</sub> und weiteren Luftschadstoffen aufgrund der Umleitung des MIV machen zu können, sind Verkehrsmessungen und/oder Verkehrsmodellierung notwendig. Aus den Verkehrsströmen sind dann die Emissionsdaten abzuleiten. Alternativ sind auch direkte Messungen und/oder Modellierung der Treibhausgase möglich. Die Stadt prüft aktuell eine Verfeinerung des Treibhausgas-Monitorings, die dann in Zukunft möglicherweise genauere/höher aufgelöste Treibhausgas-Daten generieren würde. Für die beschriebene Verkehrsmassnahme kann jedoch zurzeit eine solche Analyse nicht angeboten werden.

Grundsätzlich sind die Veränderungen der Treibhausgas-Emissionen durch eine Verkehrsmassnahme gesamtheitlich zu betrachten. Um das Netto-Null-Ziel in der Mobilität zu erreichen, braucht es eine multiple Strategie, um Verkehr generell zu vermeiden, motorisierten Individualverkehr auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu verlagern sowie den restlichen motorisierten Verkehr zu dekarbonisieren. Bei einer potenziellen Zunahme des Autoverkehrs auf einer alternativen Wegstrecke ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass die Schaffung zusätzlicher, sicherer Veloinfrastruktur insgesamt eine Verlagerung vom MIV zum Velo nach sich zieht und somit gesamthaft zur Erreichung der Mobilitäts-, Klima- und Umweltziele der Stadt Zürich beiträgt.

**Frage 6**

**Sind im Rahmen des durch den Ersatz bzw. Neubau der Fernwärmeleitungen im Raum Kreuzplatz Anpassungen an der heutigen Verkehrsführung geplant?**

Um den Bau von Fernwärmeleitungen schnellstmöglich voranzutreiben, wird in diesen Projekten weitgehend auf Anpassungen an der Oberfläche verzichtet. Insbesondere für eine Änderung der Verkehrsführung braucht es eine aufwändige Planung mit Simulationen und Verkehrsgutachten. Die Zeit dafür gibt es in den Fernwärmeprojekten nicht.



4/4

**Frage 7**

**Wie beurteilt die Stadt die Anpassung der Verkehrsführung (seit November 2025) in Bezug auf ihre Wirkung auf Anwohnende und Gewerbetreibende, welche auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind?**

Das Quartier ist weiterhin gut erreichbar, von Norden und Westen über den Römerhof und von Süden über die Feldegg- und Zollikerstrasse, von Osten ändert sich nichts. Zudem ist der Umweg über den Hegibachplatz nur rund 500 m länger, was als zumutbar betrachtet wird. Um die Quartiere vor Durchgangsverkehr zu schützen, sind manchmal Massnahmen notwendig, die die Wege für den Quell-/Zielverkehr etwas umständlicher und länger machen.

Im Namen des Stadtrats  
Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter