Stadt Zürich
Stadtrat

Beschluss des Stadtrats

vom 11. November 2026

GR Nr. 2026/465

Nr. 3996/2026

Schriftliche Anfrage von Brenda Mäder, Alana Gerdes, Sabine Koch und 2 Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrserhebungen für den Quartierblock Riesbach, Zeitpunkt für die Erhebung des Ist-Zustands, Einfluss der Erhebungsergebnisse auf ein in der Planauflage befindliches Konzept, Berücksichtigung der Rückmeldungen aus den Mitwirkungsveranstaltungen, gewählte Methoden für die Messungen und Erhebungen, Beurteilung der Schwellenwerte für die Massnahmen sowie der Reversibilität von baulichen Massnahmen

Am 26. August 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Brenda Mäder, Alana Gerdes und Sabine Koch (alle FDP) und zwei Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/465, ein:

In seiner Antwort auf die Petition «Für eine kritische Überprüfung des Quartierblocks Riesbach» vom 15. Juli 2026 hält der Stadtrat fest, dass die Verkehrserhebungen erst nach Abschluss des Bauprojekts «Bellerivestrasse» durchgeführt werden, und dass «eine verlässliche Einschätzung … zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich» sei.

Gemäss städtischer Mitwirkungsplattform ist die «Konkretisierung der Massnahmen» für Riesbach bereits für September/Oktober 2026 vorgesehen, also unmittelbar vor erwartetem Bauabschluss Bellerivestrasse (Ende August–Dezember 2026) und rund ein halbes Jahr vor dem geplanten Umsetzungsstart im Frühling 2027 («Ab Frühling 2027 startet die Umsetzung in Seebach Süd und Riesbach, falls keine Einsprachen eingehen»).

Daher bitten wir den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Zu welchem Datum wird der Ist-Zustand in Riesbach erhoben, und liegt die Auswertung vollständig vor, bevor das Umsetzungskonzept publiziert bzw. die Planauflage gemäss § 16 für den Quartierblock eröffnet wird?
2. Welchen Einfluss haben die Erhebungsergebnisse auf ein bereits publiziertes bzw. in der Planauflage befindliches Konzept, und über welchen Mechanismus würden allfällige Korrekturen nachträglich eingearbeitet?
3. Wie fliessen die Rückmeldungen aus den drei Mitwirkungsveranstaltungen sowie der Petition mit 264 Unterschriften dokumentiert und nachvollziehbar ins Umsetzungskonzept ein?
4. Nach welcher Methodik werden die Ist-Zustand-Daten mit den beiden Folge-Erhebungen (nach einem und nach zwei Jahren) verglichen, um eine Verlagerung eindeutig zu belegen?
5. Nach welcher Methodik wird eine Lärmmessung durchgeführt und wird diese zeitlich mit den Verkehrserhebungen koordiniert?
6. Nach welcher Methodik wird Zielverkehr vs. Durchgangsverkehr unterschieden?
7. Nach welcher Methodik wird die Verkehrsverlagerung auf ausserhalb des Perimeters angrenzenden Quartier- und Hauptstrassen erhoben, insbesondere hinsichtlich den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Seefeldstrasse)?
8. Nach welcher Methodik wird der Einfluss des Quartierblocks auf die Umsatz- und Kundenfrequenzdaten von im und ausserhalb des Perimeters befindlichen Gewerbe- und Gastronomiebetrieben erhoben?
9. Anhand welcher Schwellenwerte würde eine Massnahme als «nicht zielführend» eingestuft?

10. Welches Gremium entscheidet über eine Anpassung oder einen Rückbau, und innerhalb welcher Frist nach Vorliegen negativer Ergebnisse? Wie setzt sich dieses zusammen?
11. Wie verhält es sich mit der Reversibilität von baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Quartierblocks, und mit welchem Aufwand sind diese machbar (zeitlich sowie finanziell)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1
Zu welchem Datum wird der Ist-Zustand in Riesbach erhoben, und liegt die Auswertung vollständig vor, bevor das Umsetzungskonzept publiziert bzw. die Planauflage gemäss § 16 für den Quartierblock eröffnet wird?

Die Bauarbeiten an der Bellerivestrasse sind abgeschlossen. Sobald sich die Verkehrssituation stabilisiert hat, werden die Verkehrsmessungen für den Quartierblock Riesbach – voraussichtlich bis Ende 2026 – durchgeführt. Die Auswertung erfolgt bis zum 1. Quartal 2028. Vor der Publikation der Massnahmen wird das Verkehrsregime nochmals datenbasiert geprüft. Erst danach erfolgt die Planauflage gemäss § 16 Strassengesetz (StrG).

Frage 2
Welchen Einfluss haben die Erhebungsergebnisse auf ein bereits publiziertes bzw. in der Planauflage befindliches Konzept, und über welchen Mechanismus würden allfällige Korrekturen nachträglich eingearbeitet?

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind ein zentraler Bestandteil der Evaluation des Verkehrsregimes. Aufgrund der nicht repräsentativen Situation wegen der Baustelle Bellerivestrasse konnten diese Messungen nicht früher durchgeführt werden. Vorgesehen ist, dass externe Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner die Daten auswerten, Vorschläge für Anpassungen am Verkehrsregime und den Massnahmen erarbeiten und diese mit den im Projekt involvierten Dienstabteilungen und Gremien besprechen und finalisieren. Dies erfolgt vor der Publikation einer verkehrlichen Anordnung zu möglichen Verkehrsanpassungen.

Die Verkehrsmessungen werden nach der Umsetzung der Massnahmen des Quartierblocks Riesbach zu zwei weiteren Zeitpunkten wiederholt. Sollten die Ergebnisse wesentlich von den erwarteten verkehrlichen Auswirkungen abweichen, werden diese im Rahmen des Projekts Quartierblock Riesbach evaluiert und entsprechende Anpassungen vorgenommen.

Frage 3
Wie fliessen die Rückmeldungen aus den drei Mitwirkungsveranstaltungen sowie der Petition mit 264 Unterschriften dokumentiert und nachvollziehbar ins Umsetzungskonzept ein?

Die Rückmeldungen aus den drei Mitwirkungsveranstaltungen, diversen schriftlichen Anfragen sowie die in der Petition «Kritische Überprüfung des Quartierblocks Riesbach» und der Stellungnahme des Quartiervereins Riesbach zum Konzept Pilotprojekt Quartierblock Riesbach geäusserten Anliegen werden dokumentiert und in die Prüfung einbezogen. Die darin formulierten Forderungen und Anliegen – darunter auch eine konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs sowie die Klärung der Auswirkungen der bisher erarbeiteten Massnahmen – dienen als wesentliche Grundlage für die Überprüfung des Quartierblocks Riesbach. Die in den Mitwirkungsveranstaltungen diskutierten punktuellen Massnahmen – Aufhebung

von zwei Parkplätzen zugunsten von Aufenthaltsflächen, zwei punktuelle Aufwertungen bestehender freier Flächen und die Einführung einer Einbahnstrasse – sind ebenfalls nach wie vor Bestandteil der Planungen.

Die Verkehrsmessungen und deren Auswertung haben einen direkten Einfluss auf das bestehende Verkehrsregime. Da zurzeit noch keine Messdaten vorliegen, ist eine abschliessende Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen noch nicht möglich. Die eingegangenen Inputs fliessen jedoch bereits in die Konzeption ein.

Frage 4

Nach welcher Methodik werden die Ist-Zustand-Daten mit den beiden Folge-Erhebungen (nach einem und nach zwei Jahren) verglichen, um eine Verlagerung eindeutig zu belegen?

Die Ist-Zustands-Daten und die Folge-Erhebungen werden nach derselben Methodik und mit derselben Messtechnik durchgeführt, damit die Ergebnisse direkt vergleichbar sind. An allen Erhebungszeitpunkten werden während drei Tagen (Donnerstag bis Samstag) an denselben Messstellen die Verkehrsströme (motorisierter Verkehr [Lkw/Pkw], Motorräder, Velos und Fussverkehr) erfasst.

Zur Bestimmung des Durchgangsverkehrs bzw. des Quell-/Zielverkehrs werden Nummernschilder der Fahrzeuge erfasst und über eine anonyme Verknüpfung von Ein- und Ausfahrten analysiert. Dabei wird anhand definierter Zeitintervalle festgestellt, ob ein Fahrzeug das Quartier durchquert (Durchgangsverkehr) oder eine Quelle bzw. ein Ziel im Quartier hat (Quell-/Zielverkehr). Die Datenauswertung erfolgt streng anonymisiert, wird extern durchgeführt und anschliessend gelöscht; ein Rückschluss auf einzelne Personen ist ausgeschlossen.

Verglichen werden insbesondere die Verkehrsmengen und die Anteile des Durchgangsverkehrs sowie deren zeitliche Verteilung. Dadurch lässt sich feststellen, ob der Durchgangsverkehr im Quartierblock abgenommen hat und ob sich die Verkehrsströme auf andere Strassen im Quartierblock verlagert haben. Die Daten werden zudem plausibilisiert und nach Wochentagen und Ganglinien ausgewertet.

Frage 5

Nach welcher Methodik wird eine Lärmmessung durchgeführt und wird diese zeitlich mit den Verkehrserhebungen koordiniert?

Der Verkehrslärm wird nicht gemessen, sondern auf Grundlage der erhobenen Verkehrsdaten berechnet. Dabei werden die Verkehrsdaten auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet, differenziert nach Tag- und Nachtanteil. Die Lärmbelastung wird anschliessend für beide Zeitanteile separat berechnet, wie dies in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung vorgesehen ist. In die Berechnung fliessen zudem der Schwerverkehrsanteil, der Strassenbelag, die Steigung sowie die effektiv gemessene Fahrgeschwindigkeit ein. Die Lärmmodellierung erfolgt mit einem empirischen Berechnungsmodell (dem schweizweit empfohlenen sonROAD18), das eine präzise Abbildung der Lärmsituation ermöglicht. Die Vor-Erhebungen (Ist-Zustand) werden anschliessend mit den zwei folgenden Folge-Erhebungen (nach der Massnahmenumsetzung) verglichen, um Veränderungen festzustellen.

Frage 6
Nach welcher Methodik wird Zielverkehr vs. Durchgangsverkehr unterschieden?

Der Zielverkehr wird mittels Verkehrserhebungen ermittelt. Dazu zählen Fahrten, deren Abhol- oder Zustellpunkt beziehungsweise konkretes Ziel innerhalb des Quartierblocks liegt, beispielsweise Lieferungen, Besuche oder Fahrten von Anwohnerinnen und Anwohnern. Der Durchgangsverkehr wird als Verkehr definiert, der den Quartierblock lediglich durchquert. Die Unterscheidung erfolgt durch Analyse der Fahrtzeiten innerhalb des Quartierblocks. Dies wird pro Gebiet ermittelt und der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr festgehalten. Die einzelnen Fahrten werden durch Nummernschilderkennung ermittelt. Wenn durchschnittliche Durchfahrzeiten einen festgelegten Schwellenwert unterschreiten, wird der Verkehr als Durchgangsverkehr gezählt.

Frage 7
Nach welcher Methodik wird die Verkehrsverlagerung auf ausserhalb des Perimeters angrenzenden Quartier- und Hauptstrassen erhoben, insbesondere hinsichtlich den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Seefeldstrasse)?

Der Erhebungsperimeter entspricht dem Quartierblock. Dies wurde für dieses Projekt so definiert. Eine darüberhinausgehende Erhebung würde den Rahmen des Pilotprojekts sprengen. Die Verkehrsdaten auf den übergeordneten Strassen sowie die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs werden laufend erfasst. Negative Auswirkungen können so festgestellt werden.

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass sich das Verkehrsverhalten nach einer Anpassungsphase neu einspielt. Die Verkehre verlagern sich räumlich, zeitlich und modal. Ein Teil des Durchgangsverkehrs verlagert sich dabei auf das dafür vorgesehene übergeordnete Strassennetz. Andere Verkehrsteilnehmende weichen auf Zeiten ausserhalb der Spitzenstunde aus oder steigen auf andere Verkehrsmittel um.

Frage 8
Nach welcher Methodik wird der Einfluss des Quartierblocks auf die Umsatz- und Kundenfrequenzdaten von im und ausserhalb des Perimeters befindlichen Gewerbe- und Gastronomiebetrieben erhoben?

Der Einfluss wird über eine zweiteilige Befragung erhoben. Zum einen wird das ansässige Gewerbe direkt befragt. Diese Befragung untersucht unter anderem die Wahrnehmung des Quartierblocks durch die Betriebe sowie die konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen der Massnahmen des Pilotprojekts auf deren Unternehmen. Dabei werden spezifische Umsatzdaten, die Entwicklung der Kundschaft sowie die Zufriedenheit mit wichtigen Aspekten wie der Erreichbarkeit und der Zufahrt durch die Stadt erfolgen. Zudem werden grundlegende Betriebsdaten wie Lage und Branche dokumentiert, um die Ergebnisse differenziert auswerten zu können.

Zum anderen wird die Frequenz der Fussgängerinnen und Fussgänger im öffentlichen Raum mittels Raumbeobachtung und Zählgeräten erfasst. Dabei werden die Anzahl der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie deren Aufenthaltsdauer dokumentiert. Eine erhöhte Frequenz und längere Verweildauer gelten als Indikatoren für ein höheres Kundenpotenzial für das an-

sässige und angrenzende Gewerbe. Die Erhebungen und die anschliessende Auswertung erfolgen durch eine externe, unabhängige Dienstleisterin, um die Objektivität der Ergebnisse sicherzustellen.

Frage 9

Anhand welcher Schwellenwerte würde eine Massnahme als «nicht zielführend» eingestuft?

Es gibt keine starren, vordefinierten Schwellenwerte, die automatisch Massnahmen als «nicht zielführend» klassifizieren. Vielmehr wird in der Evaluation (Ist- und zwei Folge-Erhebungen) geprüft, ob die Massnahmen die definierten Quartierblockziele (Durchgangsverkehr unterbinden, Grün ermöglichen, mehr Raum fürs Quartierleben schaffen sowie Verkehrssicherheit erhöhen) erreichen. Als «nicht zielführend» gilt eine Massnahme dann, wenn sie die Ziele nicht erreicht und eine Anpassung keine Verbesserung verspricht oder neue negative Auswirkungen hat. Die Evaluation erfolgt durch eine externe Dienstleisterin und die Ergebnisse werden in einem Bericht publiziert.

Frage 10

Welches Gremium entscheidet über eine Anpassung oder einen Rückbau, und innerhalb welcher Frist nach Vorliegen negativer Ergebnisse? Wie setzt sich dieses zusammen?

Der Stadtrat wird über Anpassungen oder einen Rückbau von Massnahmen gestützt auf die Evaluationsempfehlungen der bestehenden Projektorganisation entscheidet. Eine spezifische Frist für Anpassungen nach Vorliegen negativer Auswirkungen ist nicht definiert.

Frage 11

Wie verhält es sich mit der Reversibilität von baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Quartierblocks, und mit welchem Aufwand sind diese machbar (zeitlich sowie finanziell)?

Die Auswirkungen auf das Quartier werden evaluiert. Die Vorgabe des kommunalen Richtplans bleibt dabei unverändert: «Die Stadtquartiere sind in kleinere Quartierblöcke aufzuteilen. Diese Quartierblöcke richten sich am Verlauf der überkommunalen Strassen aus. Innerhalb dieser Quartierblöcke ist der quartierfremde motorisierte Individualverkehr grundsätzlich verboten.» Die Massnahmen werden so geplant, dass die richtplanerischen Ziele erreicht werden können. Ihre Reversibilität und der dafür erforderliche Aufwand hängen von der jeweiligen Massnahme ab. Temporäre Elemente können bei Bedarf in der Regel mit geringem zeitlichem und finanziellem Aufwand innerhalb von Wochen bis Monate angepasst oder zurückgebaut werden. Die Anpassung von baulichen Massnahmen ist demgegenüber mit einem höheren Aufwand verbunden.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter