

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 7. März 2018

### **Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion betreffend Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10»**

Am 22. Januar 2014 reichten die SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen folgendes Postulat, GR Nr. 2014/20, ein, das dem Stadtrat am 4. Juni 2014 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird aufgefordert nach der Veröffentlichung des Schlussberichts Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10 vom 2. Mai 2013, dem Gemeinderat jeweils spätestens nach zwei und vier Jahren Bericht über die Umsetzung zu den nachfolgenden Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» zu erstatten:

- 1: Übergeordnete Verkehrsströme: Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse abklassieren
- 7: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Den Engpass sanieren / die Trottoirlücken schliessen
- 10: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern
- 11: Am Wasser / Breitensteinstrasse: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern
- 12: Wipkingerplatz: Zugang zum Wipkingerplatz verbessern
- 13: Wipkingerplatz: Den MIV besser lenken
- 14: Wipkingerplatz: Prozess zur Zukunft starten
- 15: Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke: Das Quartierzentrum aufwerten
- 16: S-Bahn-Verlust kompensieren
- 17: Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen

Falls Empfehlungen nicht umgesetzt werden, soll dies detailliert begründet werden. Die Empfehlung 2 (Tunnel) soll nicht weiterverfolgt werden. Zudem soll im Zusammenhang mit Empfehlung 10 (Am Wasser / Breitensteinstrasse: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern) auch die Zufahrt von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse verbessert werden.

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Beantwortung der Motion GR Nr. 2012/312 - Aufwertung Meierhofplatz - hat der Stadtrat im Kreis 10 einen Mitwirkungsprozess in Gang gesetzt, bei welchem 17 Empfehlungen zum Verkehr im Kreis 10 entstanden sind. Den Teilnehmenden am Mitwirkungsprozess aus Bevölkerung und Verwaltung wird für ihre wertvolle Vorarbeit recht herzlich gedankt.

Da nur ein Teil der Empfehlungen den Meierhofplatz direkt betrifft, werden nur diese im Zusammenhang mit der Weisung GR Nr. 2012/312 behandelt. Die Postulantinnen möchten jedoch über die weiteren Schritte einiger anderer Empfehlungen ebenfalls informiert bleiben. In einem Fall soll die Massnahme nicht weiterverfolgt werden.

Einige der aus dem Mitwirkungsprozess stammenden Empfehlungen werden im Postulatstext oben nicht explizit erwähnt. Dies sind folgende:

Empfehlung 3: Diese betrifft die ganze Stadt und nicht nur den Kreis 10 und soll überall weiterverfolgt werden.

Empfehlung 8: Diese wurde vom Gemeinderat mit dem Postulat GR Nr. 2010/265 (Einführung einer Buslinie auf der Route Hauptbahnhof – Am Wasser – Rütihof) an den Stadtrat überwiesen und soll in diesem Sinn weiterverfolgt werden.

Empfehlung 9: Diese wurde vom Gemeinderat mit dem Postulat GR Nr. 2010/266 (Einführung von Tempo 30 auf der Strasse Am Wasser/Breitensteinstrasse) an den Stadtrat überwiesen und soll in diesem Sinn weiterverfolgt werden.

### **Ausgangslage**

Die Teilnehmenden des Mitwirkungsverfahrens «Verkehr Kreis 10» haben 17 Empfehlungen zuhanden der Stadt formuliert, die im Schlussbericht vom 2. Mai 2013 aufgeführt sind. Im Zusammenhang mit der Abschreibung der Motion von Anton Stähler und Robert Schönbächler

betreffend Aufwertung Meierhofplatz wurde der Stadtrat beauftragt, dem Gemeinderat nach spätestens zwei und vier Jahren Bericht zu erstatten über die Umsetzung zu den Empfehlungen, welche den Meierhofplatz betreffen. Im Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen vom 22. Januar 2014 wurde eine ebensolche Berichterstattung für die übrigen Empfehlungen verlangt. Die Berichterstattung nach zwei Jahren wurde mit der Weisung, GR Nr. 2015/190, vorgenommen, mit dem Beschluss des Gemeinderats vom 2. März 2016 wurde dieser Bericht zur Kenntnis genommen und gleichzeitig verlangt, dass zwei Jahre nach der Behandlung des ersten Berichts erneut Stellung zum Stand der Empfehlungen genommen werden soll.

Im Folgenden wird der aktuelle Stand zur Abklärung der Empfehlungen erläutert.

#### **Empfehlung 1: Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse abklassieren**

Die Berichterstattung zu dieser Empfehlung wurde mit der Weisung GR Nr. 2015/190 abgeschlossen.

#### **Empfehlung 2: Entlastung mittels Tunnel ab Europabrücke prüfen**

Die Berichterstattung zu dieser Empfehlung wurde mit der Weisung GR Nr. 2015/190 abgeschlossen.

#### **Empfehlung 3: Fuss- und Veloverkehr in Baustellen ernst nehmen**

Die Stadt führte einen vom ASTRA bewilligten Versuch «Veloführung bei Baustellen» durch, bei welchem wichtige Erkenntnisse gewonnen werden konnten. Der Versuch konnte mit Zustimmung des ASTRA verlängert werden. Inzwischen liegen interne Handlungsanweisungen zur Führung des Fuss- und Veloverkehrs bei Baustellen vor. Die Stadt Zürich setzt sich dafür ein, dass die Erkenntnisse und die Folgerungen sowohl in Normen als auch in die entsprechenden Verordnungen einfließen, damit schweizweit eine Vereinheitlichung erfolgt und die bewährten Massnahmen in der Stadt Zürich fortgesetzt werden können. Dennoch bleibt jeweils die Situation im Einzelfall zu beurteilen und aufgrund dessen die dafür bestmögliche Lösung umzusetzen.

#### **Empfehlung 4: Stauverlagerung realisieren (Meierhofplatz)**

Verschiedene Varianten wurden von einem Ingenieurbüro beurteilt: Bei den Knoten Regensdorfer-/Frankentalstrasse und Emil-Klöti-/Gsteigstrasse wurde kein weiteres Optimierungspotenzial gefunden. Bei der Limmattalstrasse Ost (Seite Schwert) wird eine Dosierung nicht empfohlen. Allein bei der Zufahrt aus der Limmattalstrasse West (Tramschleuse Zwiölplatz) wird eine Dosierung als prüfenswert beurteilt. Die Dienstabteilung Verkehr testet mittels schrittweisen Steuerungsanpassungen die Auswirkungen dieser Dosierung. Dabei wird insbesondere auch das Verkehrsaufkommen entlang der Imbisbühlstrasse beobachtet, da die Imbisbühlstrasse eine potenzielle Umfahrroute der Dosierstelle darstellt.

Aufgrund von Projektverzögerungen des Bauprojekts im vorgelagerten Perimeter werden die Detektoren erst im überarbeiteten Projekt Limmattalstrasse (Bau-Nr. 06 009) ab Sommer 2018 erneuert.

### **Empfehlung 5: Weitergehende Massnahmen in den Haltestellenbereichen prüfen (Meierhofplatz)**

Die Untersuchungen zu Empfehlung 4 haben den möglichen Spielraum für Stauverlagerungen rund um den Meierhofplatz aufgezeigt. Zur Prüfung von weitergehenden Massnahmen in den Haltestellenbereichen (z. B. zur Zusammenlegung von Bus- und Tramhaltestellen und Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr) wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Im Anschluss an die Studie startete im Herbst 2017 das Vorprojekt. Im Projekt wird geprüft, ob die Bus- und Tramhaltestellen stadtauswärts zusammengelegt werden können. Dadurch könnte der Bus beschleunigt und Raum für Aufwertungsmassnahmen gewonnen werden.

### **Empfehlung 6: Das Quartierzentrum aufwerten (Meierhofplatz)**

Im Juni 2014 wurde im Rahmen der Strassenlärmsanierung im Kreis 10 Tempo 30 auf der Regensdorferstrasse zwischen Wieslergasse und Gsteigstrasse verfügt. Da eine verkehrstechnische Abklärung eines Ingenieurbüros bestätigt hat, dass Tempo 30 auf dem Meierhofplatz grundsätzlich machbar ist und den Verkehrsablauf von MIV und öV nur geringfügig beeinflusst, wurde im Januar 2017 zusätzlich Tempo 30 für den ganzen Quartierzentrumsbereich verfügt. Gegen beide Verkehrsanordnungen wurden Einsprachen erhoben, so dass eine Umsetzung zurzeit blockiert ist. Durch Tempo 30 soll in den Nebenverkehrszeiten eine Angleichung der Geschwindigkeiten vom MIV mit dem Veloverkehr erreicht werden und die Sicherheit, insbesondere für die Zufussgehenden, erhöht werden. Bauliche Optimierungen im Bereich der Regensdorferstrasse werden durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich geprüft.

### **Empfehlung 7: Den Engpass vorzeitig beseitigen, die Trottoirlücke schliessen (Am Wasser / Breitensteinstrasse)**

Eine Variantenstudie zur vorzeitigen Engpasssanierung hat Folgendes ergeben: Eine kurzfristig umsetzbare Lösung im heutigen Strassenquerschnitt ohne Verschiebung der bestehenden Stützmauer ist nicht möglich. Solange der künftige Strassenquerschnitt beim später geplanten Strassenausbau nicht geklärt ist, ist eine vorzeitige Verschiebung der Stützmauer aber nicht sinnvoll, da eine nochmalige Verschiebung später nicht auszuschliessen wäre.

Als mögliche Lösung zeigte sich hingegen die Schliessung der bergseitigen Trottoirlücke mittels Bau eines provisorischen Verbindungsweges über das städtische Grundstück vor der Liegenschaft Am Wasser 108. Das entsprechende Projekt wurde vom Tiefbauamt realisiert und Anfang 2016 fertiggestellt. Die behindertengerechte Wegführung verläuft nun direkt angrenzend und abgetieft hinter der bestehenden Stützmauer.

### **Empfehlung 8: Eine Buslinie durch die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse einrichten**

Gemäss den Bestimmungen des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr ist das Gebiet entlang der Breitensteinstrasse / Am Wasser vollständig erschlossen. Mit den beiden Tramlinien 13 und 17 ist das Gebiet direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden, zusätzlich verkehrt seit Dezember 2017 die Tramlinie 8 zum Bahnhof Hardbrücke.

Im Rahmen der «Netzentwicklung 2030» haben die VBZ festgestellt, dass sich mit einer Entlastungslinie zu Hauptverkehrszeiten ab Rütihof via Frankental – Am Wasser keine schnelleren Verbindungen zum Hauptbahnhof realisieren lassen. Entsprechend kann die Linie 46 nicht massgebend entlastet werden. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Quartierbusbetrieb Am Wasser und der Resultate der Überprüfung eines Angebots zu Hauptverkehrszeiten für die Strecke Rütihof – Am Wasser – Hauptbahnhof sehen die VBZ in Absprache mit dem ZVV keine Möglichkeit, ein sinnvolles und wirtschaftliches Angebot für die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse einzurichten. Die Abklärungen zu dieser Empfehlung sind damit abgeschlossen.

### **Empfehlung 9: Nachts Tempo 30 signalisieren (Am Wasser / Breitensteinstrasse)**

Ursprünglich war vorgesehen, einen Pilotversuch «Tempo 30 nachts» im Sommerhalbjahr 2014 an vier ausgewählten Teststrecken – darunter auch die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse – durchzuführen. Gegen diesen Versuch wurden Einsprachen eingereicht, die die geplante Durchführung verzögert haben. Mit inzwischen rechtskräftigem Urteil vom 24. August 2017 hat das Verwaltungsgericht die Beschwerde abgewiesen. Somit wurde die Versuchsplanung mit dem Ziel einer Durchführung im Sommer 2018 neu aufgenommen.

### **Empfehlung 10: Die Veloverbindung nach Wipkingen verbessern (AWB)**

Der bisherige Fussweg «Trottenstrasse» (Verbindung zwischen Trotten- und Höggerstrasse) wurde im August 2013 für die Velofahrenden in beide Richtungen geöffnet. Im Februar 2014 wurde für die Velofahrenden zudem das bislang verbotene Linksabbiegen von der Rosengartenbrücke in die Trottenstrasse ermöglicht.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich prüft mit dem Projekt «Högger- und Limmattalstrasse» (Wipkingerplatz bis Ottenbergstrasse) Verbesserungen für den Veloverkehr. Im aktuellen Vorprojekt wurde eine Lösung ausgearbeitet, welche vorsieht, dass die Masterplan Velo-Hauptroute zwischen Wipkingerplatz und Im Sydefädeli durch ein durchgängiges, beidseitiges Angebot für das Velo umgesetzt wird. Die öffentliche Planaufgabe zum Projekt hat vom 12. Januar bis und mit 12. Februar 2018 stattgefunden.

Ebenso wird im Projekt Am Wasser / Breitensteinstrasse die Einführung von Velostreifen geprüft. Dazu ist zurzeit eine Machbarkeitsstudie im Gange.

### **Empfehlung 11: Den Schleichverkehr in der Bäulistrasse verringern (Am Wasser / Breitensteinstrasse)**

Die Berichterstattung zu dieser Empfehlung wurde mit der Weisung GR Nr. 2015/190 abgeschlossen.

### **Empfehlung 12: Zugang zum Wipkingerpark verbessern (Wipkingerplatz)**

Die Berichterstattung zu dieser Empfehlung wurde mit der Weisung GR Nr. 2015/190 abgeschlossen.

### **Empfehlung 13: Den MIV besser lenken (Wipkingerplatz)**

Das in Auftrag gegebene Gutachten eines Ingenieurbüros kam zum Schluss, dass keine Anpassungen der Verkehrsführung möglich sind, welche nicht zu signifikanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss am Escher-Wyss-Platz und/oder der Rosengartenstrasse führen. Kurzfristig sind somit keine Anpassungen möglich, langfristig soll die Verkehrsführung am Wipkingerplatz zusammen mit dem städteräumlichen Potenzial (s. Empfehlung 14) im Projekt Rosengartentram / Rosengartentunnel untersucht und optimiert werden.

### **Empfehlung 14: Prozess zur Zukunft starten (Wipkingerplatz)**

Das stadträumliche und städtebauliche Potenzial des Wipkingerplatzes wird im Rahmen des Projekts Rosengartentram / Rosengartentunnel behandelt.

### **Empfehlung 15: Das Quartierzentrum aufwerten (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)**

Die durch eine Treppe zu ersetzende Mauer liegt auf SBB-Grund, den die SBB im Baurecht an den Kanton abgegeben haben. Beim Kanton ist die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK Real Estate Management) dafür zuständig. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat in einer Machbarkeitsstudie verschiedene Ausführungsvarianten inklusive Kostenschätzung ermitteln lassen. Ab Frühjahr 2018 wird das Tiefbauamt der Stadt Zürich auf Basis der Machbarkeitsstufe ein Vorprojekt für die Treppe ausarbeiten.

### **Empfehlung 16: S-Bahn-Verlust kompensieren (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)**

Seit Juni 2014 wird der Bahnhof Wipkingen nur noch halbstündlich durch die S24 Zug – Zürich-Oerlikon bedient. Im Dezember 2015 wurde die S24 über Oerlikon hinaus nach Flughafen – Winterthur verlängert.

Auf der Linie 46 im Abschnitt Bahnhof Wipkingen – Hauptbahnhof haben die Frequenzen seither nur wenig zugenommen. Das heutige Angebot (bis zu 20 Kurse pro Stunde zwischen Lehenstrasse und Hauptbahnhof) kann die zusätzliche Nachfrage gut bewältigen.

Auf der Hardbrücke steigt die Nachfrage ebenfalls weiter an. In diesem Korridor wurde auf Dezember 2015 die neue Linie 83 Bahnhof Altstetten – Hubertus – Albisriederplatz – Milchbuck eingeführt. Seither verteilt sich die Nachfrage im Korridor Hardbrücke gleichmässiger auf die drei Linien. Mit der Einführung der Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 wurde die Kapazität zwischen Escher-Wyss-Platz und Hardplatz nochmals markant erhöht.

### **Empfehlung 17: Zentrum Nordbrücke und Bahnhof besser miteinander verknüpfen (Bahnhof Wipkingen / Quartierzentrum Nordbrücke)**

Als Antwort auf die Motion GR Nr. 2011/222 zur «Schaffung von zusätzlichem Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und für Begegnungszonen rund um die städtischen Bahnhöfe auf die Eröffnung der Durchmesserlinie» wurde auch für den Bahnhof Wipkingen ein Objektblatt erstellt. Die Empfehlung findet als Handlungsbedarf wie auch als Massnahme «WIPK5; Neue Direktverbindung zwischen Perron und Nordbrücke» Berücksichtigung. Für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs Wipkingen bildet dieses Objektblatt eine zwischen Stadt und SBB abgestimmte Vorgabe, deren Umsetzung gemeinsam verfolgt wird. Ab 2018 sind diesbezüglich Gespräche mit den SBB vorgesehen.

#### **Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom vorliegenden Bericht des Stadtrats über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat GR Nr. 2014/20 der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend Bericht über die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Die thematisch verknüpften Postulate, GR Nr. 2000/249 (Empfehlung 7), von Rolf Kuhn und Renate Fässler betreffend Breitensteinstrasse und Strasse Am Wasser, Verbesserung der Sicherheit sowie GR Nr. 2012/99 (Empfehlung 6) von Gian von Planta und Guido Trevisan betreffend Einrichtung einer Begegnungszone mit Tempo 20 an der Regensdorferstrasse zwischen Brühlweg und Holbrigstrasse werden als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Sicherheitsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**