

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

21.06.2006

### **676. Interpellation von Hans Bachmann betreffend Hohlstrasse /Duttweilerbrücke- /Herdernstrasse, Neugestaltung**

Am 1. Februar 2006 reichte Gemeinderat Hans Bachmann (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2006/45 ein:

Die soeben neu gestaltete Kreuzung an der Hohlstrasse/Duttweilerbrücke/Herdernstrasse beim Schlachthof Zürich, führt jetzt nach dem Umbau – ganztags – zu unzumutbaren Stauungen und zu Mehrbelastungen des Quartiers und den direkt betroffenen Anwohnern. Lange Fahrzeugkolonnen, die vor dem Umbau nie vorgekommen sind, sind nun die Folgen und führen in den Stosszeiten zu Rückstaus bis über den stadteinwärts gelegenen Hardplatz hinaus (etwa 500 m).

Wir bitten daher den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Mit dem neuen Verkehrsregime entsteht ein enormer Rückstau. Warum wurde die Bushaltestelle, die vorher ideal angelegt war, verlegt und neu erstellt?
2. Weshalb wurde bei den auf die gleiche Höhe verlegten Bushaltestellen der Fussgängerübergang, sowie die Fussgängerinsel, welche gleichzeitig als Beginn der Abbiegespur in die Herdernstrasse dient, nicht nach den Haltestellen stadteinwärts errichtet? Somit wäre der Stauraum für die Linksabbieger länger und die Fahrzeuge die sich in dieser Spur aufstauen und darüber hinaus die Fahrbahnen nach Altstetten und der Duttweilerbrücke nicht noch zusätzlich blockiert.
3. Gemäss Entwurf des kantonalen Richtplans wird die Hohlstrasse als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Auf diesen HVS soll der Verkehr gemäss städtischer Mobilitätsstrategie verflüssigt werden. Weshalb wurde bei der Planung diese Tatsache nicht berücksichtigt?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Das Projekt Hohlstrasse/Duttweilerbrücke/Herdernstrasse wurde Ende 2005 ausgeführt. Unter anderem wurden dabei die Bushaltestellen "Herdernstrasse" neu angeordnet und für die zu Fuss Gehenden auf der Höhe der Knüslistrasse ein neuer, mit einer Schutzinsel gesicherter Fussgängerübergang geschaffen. Seit September 2005 sind in der Hardstrasse, im Abschnitt Albisriederplatz bis Bullingerstrasse, Bauarbeiten im Gang, die zum Teil erhebliche Verkehrsbehinderungen und nicht quantifizierte Verkehrsumlagerungen auf den städtischen Staatsstrassen im Umfeld der Hardstrasse verursachen. Der Abschluss der Bauarbeiten in der Hardstrasse ist für Juni 2006 geplant.

Es muss davon ausgegangen werden, dass während der rund sechsmonatigen Betriebsphase der neu gestalteten Kreuzung Hohlstrasse/Duttweilerbrücke/Herdernstrasse der Knoten durch einen gewissen Anteil Ausweichverkehr, verursacht durch die erwähnten Bauarbeiten in der Hardstrasse, zusätzlich belastet wurde.

**Zu Frage 1:** Hinsichtlich Erschliessung der angrenzenden Wohnquartiere Hard und Herdern lag die Bushaltestelle der Linie 31 in Fahrtrichtung stadtauswärts nicht ideal. Die Verlegung der Bushaltestelle von der West- auf die Ostseite des Knotens Hohl-/Herdernstrasse sowie diverse Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr waren deshalb Anliegen, die wiederholt von der Quartierbevölkerung formuliert wurden. Mit der neuen Lage der Bushaltestelle fällt für die VBZ-Kunden des angrenzenden Wohnquartiers der Umweg über zwei stark befahrene Knotenäste mit langen Wartezeiten weg.

**Zu Frage 2:** Der unregelmässige Fussgängerübergang liegt mit Absicht in der Verlängerung der Knüslistrasse, um die Bushaltestelle komfortabel und direkt ans Wohnquartier anzubinden.

Die Gesamtlänge des Stauraums in der Hohlstrasse für die Linksabbieger in die Herdernstrasse wurde verdoppelt und misst heute 50 m. Bei den im Jahr 2002 gezählten abbiegenden

Fahrzeugen in der Abendspitze sollte im Normalfall ein Abbiegestreifen von rund 20 m bereits ausreichen. Die gegenseitigen Behinderungen zwischen links abbiegenden und geradeaus fahrenden Fahrzeugen sind auf die Sperrung der Hardstrasse während den Bauarbeiten zurückzuführen. Man kann daher davon ausgehen, dass sich die Lage nach Abschluss der Bauarbeiten wieder normalisiert.

**Zu Frage 3:** Die Anforderungen an Hauptstrassenräume im städtischen Gebiet sind gross und der Platz beschränkt, so dass sich regelmässig Zielkonflikte ergeben. Die städtische Mobilitätsstrategie behandelt deshalb den Strassenraum mit dem Leitsatz, den Gesamtnutzen vor dem Einzelnutzen zu optimieren. Im gesättigten Stadtstrassennetz werden andere Qualitätsansprüche an den Autoverkehrsfluss gestellt, so dass sich für die Stadt kein Widerspruch zum kantonalen Richtplan ergibt. Bei der angesprochenen Verflüssigung ist wahrscheinlich die Verstetigung des Verkehrsflusses gemeint. Hierbei handelt es sich um einen Aspekt des Prinzips *Koexistenz auf Hauptstrassen*, bei der es um eine Verstetigung des Verkehrsflusses geht - ein Aspekt, der im Kreuzungsbereich zwangsläufig weniger zum Tragen kommt.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**