



06. Juli 2022

Schriftliche Anfrage

von Sven Sobernheim(glp)
und Marco Denoth (SP)

Jahrelang gab es in der Stadt Zürich zwei Kreisel (formal Kreisverkehr). Einen im Wolfswinkel, welcher wohl als Wendeschleife für den Bus geplant wurde sowie einen zweiten in Seebach, welcher von zwei Buslinien benutzt wird. Beide aber in Quartieren und nicht auf Hauptachsen.

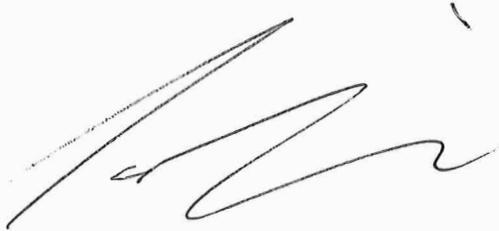
Vor wenigen Jahren ist der Albisriederplatz dazugekommen. Dabei handelt es sich aber aufgrund der Tramhaltestelle in der Mitte eher um einen unkonventionellen Kreisverkehr.

Neu plant die Stadt aber auch auf dem Birchplatz, an der Zollikerstrasse/Höschgasse und am Triemli einen Kreisel. Dies in einer Zeit in der z.B. der Kanton Luzern den Kreiselerückbau plant.

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

1. Wenn, wie am Birchplatz, ein Kreisel nur in Kombination mit einer LSA (Busbevorzugung) funktioniert, warum wird nicht nur mit einer LSA geplant. Was sind die Vorteile der doppelten Infrastruktur?
2. Der Kreisel wird mit Leistungsfähigkeit begründet. Wie sieht die Leistungsfähigkeitsbilanz beim Birchplatz für die Lösung Kreisel, Kreisel mit LSA und nur LSA aus?
3. Welche Aussagen (Stärken, Schwächen, Vor- und Nachteile) können zu den bestehenden Kreiseln auf Stadtgebiet getätigt werden?
4. Beim Kreisel in Seebach wurden kürzlich Parkplätze zu Gunsten von Motorradabstellplätzen abgebaut. Was war der Grund dafür? Hatten die Parkplätze Einfluss auf das Funktionieren des Kreisels?
5. Bei Kreisel kommen Velofahrende zu kurz. Was plant der Stadtrat um Kreisel für Velofahrende sicher und attraktiv zu gestalten?
6. Wie lassen sich die kantonalen und nationalen Unfallstatistiken zu Kreisverkehrsanlagen mit dem Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» vereinbaren dies allgemein und insbesondere in Bezug auf die drei geplanten Kreisel auf Velorouten?
7. Beim Kreisel Birchplatz ist der Zu- bzw. Abfluss die Kreuzungsstelle der Velovorzugsroute Affoltern (Querung Birchstrasse und Querung Regensbergstrasse). Wie gedenkt der Stadtrat diese Konflikte zu lösen?
8. Beim Triemli wird gemäss Auflage § 13 ein Kreisverkehr an einer Kreuzung mit drei Armen plus eine ÖV-Zufahrt geplant. Heute funktioniert diese Kreuzung ohne LSA und der Verkehr auf der Birmensdorferstrasse stadteinwärts wird bereits heute durch eine LSA am Stadteingang dosiert. Die Bedeutung der Triemli-Strasse und damit auch die Bedeutung der Kreuzung sollte mit der Verfügung von Tempo 30 auf der Triemlistrasse eher an Bedeutung verlieren. Weshalb wird dort trotzdem ein Kreisverkehr geplant?
9. Die Stadt Zürich verfügt über ein international beachtetes Pfortnersystem, das den einfahrenden Verkehr früh reguliert. Wie können Kreisel an Einfallsachsen ihrer Funktion zur Verkehrssteuerung gerecht werden?
10. Auch Zufussgehende müssen bei Kreisel längere Wege in Kauf nehmen. Gibt es Möglichkeiten Kreisel für Zufussgehende attraktiver zu gestalten?

11. Wie lassen sich die Nachteile für Velofahrende und Zufussgehende mit dem kommunalen Richtplan Verkehr vereinbaren, welcher eine Förderung ebendieser Mobilitätsformen anstrebt?

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. K. H.' or similar, written in a cursive style.A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. B.' or similar, written in a cursive style.