

# Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

16.04.2008

## Weisung 236

### **Motion von Anton Stähler und Robert Schönbächler betreffend Meierhofplatz, Aufwertung, Berichterstattung und Antrag auf Abschreibung**

Am 25. Juni 2003 reichten die beiden Gemeinderäte Anton Stähler (CVP) und Robert Schönbächler (CVP) folgende Motion GR Nr. 2003/231 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen, eine markante Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs, sowie optimierten Durchfahrtszeiten und deren Regelmässigkeit, aufwertet.

Begründung:

Seit Jahren fordert die Höngger Bevölkerung eine Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten, im Bereich des Meierhofplatzes.

Auf den Zufahrtsstrecken kann eine elektronische "Pfortneranlage" den Verkehrsfluss regeln. Dem öffentlichen Verkehr soll dabei absolute Priorität eingeräumt werden.

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 20. April 2005 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab, erklärte sich aber bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen. Die Polizeivorsteherin erläuterte die Haltung des Stadtrates zudem mündlich.

Die Motionäre waren damit nicht einverstanden, und Gemeinderat Andreas Ammann (SP) beantragte daraufhin folgende Textänderung:

...die zum Ziel hat, den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und – teilnehmer aufzuwerten.

Dieser stimmten die Motionäre zu, worauf der Gemeinderat die Motion unter folgender, geänderter Fassung dem Stadtrat überwies:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die zum Ziel hat, den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und – teilnehmer aufzuwerten.

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 6. Juni 2006 beantragte der Stadtrat eine Fristerstreckung der am 20. April 2005 überwiesenen Motion um zwölf Monate bis zum 20. April 2008, der der Gemeinderat zustimmte.

## **1. Formelle Ausführungen zur Motion**

Gemäss Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses zu verlangen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Der Stadtrat kann, nach Art. 91 Abs. 2 GeschO GR, die Entgegennahme einer Motion ablehnen oder die Umwandlung in ein Postulat beantragen. Beschliesst der Gemeinderat, wie im vorliegenden Fall, die Überweisung der Motion an den Stadtrat, hat dieser gemäss Art. 92 Abs.1 GeschO GR innerhalb zweier Jahre die in der Motion verlangten Anträge vorzulegen oder, wenn die Motion nach seiner Beurteilung nicht erfüllbar ist, ihr in anderer Form entsprochen werden kann oder auf den Antrag verzichtet wird, einen begründeten Bericht zu erstatten.

Wie erwähnt, beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat an der Gemeinderatssitzung vom 20. April 2005, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Diesem Antrag wurde nicht stattgegeben, sondern die Motion mit geänderter Fassung (Text siehe vorne) an den Stadtrat überwiesen.

Voraussetzung für die Vorlage und Beantwortung einer Motion ist, dass ihr Gegenstand in den Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates fällt. Bei der vorliegenden Motion zeigte sich allerdings, wie noch auszuführen sein wird, dass die veranschlagten Kosten zur Erfüllung der Motion in die Kompetenz der federführenden Departementsvorsteherin fallen und somit weit unter der Kompetenzgrenze des Gemeinderates liegen.

Deshalb wird durch diese Weisung anstelle eines Antrages für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses, mit welchem eine Motion eigentlich zu erfüllen wäre, ein Bericht über ein Verkehrskonzept vorgelegt, welches nicht nur den Meierhofplatz, sondern das gesamte Quartier Höngg im Sinne einer verkehrlichen Aufwertung umfasst. Dieses Verkehrsführungskonzept hat die damit beauftragte Dienstabteilung Verkehr in eigener Kompetenz erarbeitet. Es entspricht inhaltlich jedoch dem, was die Motionäre verlangen.

## **2. Ausgangslage**

Regelmässig kommt es in Höngg und im Speziellen am Meierhofplatz während den verkehrlichen Spitzenzeiten zu erheblichen Behinderungen des öffentlichen und privaten Verkehrs, die auch Zufussgehende und Velofahrende mit einschliessen. Der anspruchsvolle Verkehrsablauf am Knotenverbund Meierhofplatz und Gsteig-/Regensdorferstrasse führt – insbesondere in den erwähnten Spitzenzeiten – zu Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden, was sich in der Beobachtung von so genannten Beinah-Unfällen offenbart.

Der Meierhofplatz liegt in der Kernzone von Höngg. Die Platzverhältnisse sind äusserst eng, die Verkehrssituation komplex. Eine Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs und eine Verbesserung der Verhältnisse für Zufussgehende sowie Velofahrende, wie es die Motionäre wünschen, ist daher, wie sich rasch zeigte, nur mit einem Paket verschiedener, sorgfältig aufeinander abgestimmter Verkehrsmassnahmen zu erreichen, die sich nicht allein auf den Meierhofplatz konzentrieren.

## **3. Entstehung des Verkehrskonzepts «Verkehrliche Aufwertung Höngg» mit Schwerpunkt Meierhofplatz**

Bereits im Jahr 2004 beauftragte die Dienstabteilung Verkehr ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens, welches auf die Motionsforderungen ausgerichtet war. Die erarbeiteten Vorschläge sahen im Wesentlichen eine Beschränkung der heutigen Abbiegemöglichkeiten am Meierhofplatz vor. Sie wurden im Jahr 2005 dem damaligen Stab Verkehr präsentiert. Dabei zeigte sich, dass verschiedene ergänzende Untersuchungen vorzunehmen waren.

In der Folge entwickelte die Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Buchhofer Barbe AG das Verkehrskonzept «Verkehrliche Aufwertung Höngg», dessen Kernstück diverse Änderungen an den Verkehrsbeziehungen am Meierhofplatz ausmacht, mit dem Ziel, diesen vom Individualverkehr zu entlasten. Das Konzept wurde auch den zuständigen kantonalen Instanzen (über den Meierhofplatz führen u. a. auch kantonal klassierte Strassen) vorgestellt, welche sich grundsätzlich positiv, wenn auch nicht abschliessend, dazu äusserten.

Mit dem Massnahmenpaket sollen nicht nur die eingangs erwähnten Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und des so genannten Langsamverkehrs (Zufussgehende, Velofahrende) vermindert und die Verkehrsabläufe am Meierhofplatz vereinfacht werden, was erfahrungsgemäss eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit bedeutet, sondern grundsätzlich der Durchgangsverkehr in Richtung Stadt Zürich bzw. in Richtung Regensdorf, der heute mehrheitlich über den Meierhofplatz rollt, über die Alternativachsen Frankentalerstrasse – Winzerstrasse – Am Wasser/Breitensteinstrasse einerseits und Emil-Klöti-Strasse – Tièchestrasse – Bucheggplatz und umgekehrt verlagert werden. Zu berücksichtigen gilt,

dass die Verbindung Gsteigstrasse – Meierhofplatz – Limmattalstrasse – Winzerstrasse und umgekehrt als kantonal klassierte, übergeordnete Verkehrsbeziehung gilt und möglichst ohne Leistungseinbusse auch für den motorisierten Individualverkehr weiterhin bestehen muss.

Im Weiteren werden die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr mit dem weiteren Ausbau der ETH Höggerberg und verschiedenen Neubauvorhaben im Quartier zunehmen und den Einsatz von grösseren Fahrzeugen mit einem noch dichteren Kursintervall als heute erfordern. So ist vorgesehen, auf der Buslinie 46 (HB Zürich – Rütihof) neue Doppelgelenktrolleybusse einzusetzen. Diese weisen grössere Dimensionen und Schleppkurven auf, sodass die Abbiegemanöver am Meierhofplatz wegen den äusserst beschränkten Platzverhältnissen nur unter Inanspruchnahme von andern Fahrstreifen möglich sein werden und somit auch spezielle Regelungstechniken am Meierhofplatz nötig machen.

Der Meierhofplatz liegt mitten im Zentrum von Högg und weist daher eine Konzentration von Geschäftsnutzungen auf. Ein attraktives Angebot für den Langsamverkehr (Zufussgehende und Velofahrende) ist ebenfalls eine Motionsforderung, welche erfüllt werden muss.

## 4. Lösungskonzept

### 4.1 Grundzüge

Wie erwähnt, besteht die grundsätzliche Zielsetzung der verkehrlichen Aufwertung Högg darin, den Durchgangsverkehr, welcher heute sowohl stadtein- wie stadtauswärts den Meierhofplatz in den Spitzenzeiten morgens und abends bis aufs Äusserste belastet, auf die Alternativachsen Winzerstrasse – Limmattalstrasse – Frankentalerstrasse und Emil-Klöti-Strasse – Tièchestrasse – Bucheggplatz zu verlagern, um damit das Verkehrsaufkommen am Meierhofplatz markant zu verringern. Damit werden Qualität und Sicherheit des Verkehrsablaufs am Meierhofplatz und den zuführenden Strassen verbessert und die heute komplexen, ständig die volle Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden fordernden Verkehrsabläufe wesentlich vereinfacht.

Das Konzept berücksichtigt als wichtige Randbedingung, dass die Erreichbarkeit der Dienstleistungseinrichtungen im Högger Zentrum nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die Massnahmen zielen darüber hinaus auf eine betrieblich kostengünstige Optimierung.

Das Lösungskonzept sieht eine Umsetzung des Massnahmenpakets in Etappen vor. In einem ersten Schritt sollen die zwingend notwendigen Massnahmen realisiert werden. Nach erfolgter Inbetriebnahme wird die Dienstabteilung Verkehr eine Neubeurteilung vornehmen und entscheiden, ob und wann die weitergehenden Massnahmen notwendig und umzusetzen sind.

### 4.2 Massnahmen 1. Etappe

In einem ersten Schritt sind folgende Massnahmen zur Realisierung vorgesehen:

#### **Massnahme A.1: Rechtsabbiegegebot am Meierhofplatz (MHP)**

**Beschreibung:** Permanente Unterbindung der Fahrbeziehung von der Regensdorferstrasse in die Limmattalstrasse (in Richtung stadteinwärts) sowie in die Ackersteinstrasse für den motorisierten Individualverkehr.

**Umsetzung:** Anpassung der VRA-Steuerung, Signalisation und Markierung.

**Ziel:** Vereinfachung des Verkehrsablaufs, Reduktion des Durchgangsverkehrs, Aufrechterhaltung der öV-Privilegierung.

**Bemerkung:** Es handelt sich hier um die wichtigste Schlüsselmassnahme

#### **Massnahme A.2: Busbevorzugung Gsteigstrasse**

**Beschreibung:** Drosselung des Zuflusses des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus der Emil-Klöti-Strasse in die Gsteigstrasse.

**Umsetzung:** Anpassung der Lichtsignalsteuerung.

**Ziel:** Reduktion der Verlustzeiten des VBZ-Busses Nr. 80 in Fahrtrichtung Triemli,

Reduktion des Durchgangsverkehrs über den MHP in Richtung Stadtzentrum.

**Bemerkung:** Flankierende Massnahmen. Diese Massnahme ist bereits umgesetzt!

#### **Massnahme A.3: Entlastung Regensdorferstrasse**

**Beschreibung:** Drosselung des Zuflusses des MIV aus Richtung Regensdorf in Fahrtrichtung MHP.

**Umsetzung:** Bauliche Massnahmen, Anpassung der Lichtsignalsteuerung, Signalisation, Markierung und Wegweisung.

**Ziel:** Reduktion der Verlustzeiten des VBZ-Busses Nr. 46 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof, Reduktion des Durchgangsverkehrs über den MHP in Richtung Stadtzentrum.

**Bemerkung:** Flankierende Massnahme. Die Anpassung der Lichtsignalsteuerung ist bereits umgesetzt. Für die baulichen Massnahmen ist ein separates Projekt in Erarbeitung (geplanter Bau frühestens im Jahr 2009).

#### **Massnahme A.4: Bevorzugung Frankentalerstrasse**

**Beschreibung:** Drosselung des Zuflusses des MIV aus der Limmattalstrasse in Fahrtrichtung Stadt, Privilegierung der Verkehrsbeziehung aus der Frankentalerstrasse.

**Umsetzung:** Anpassung der Lichtsignalsteuerung

**Ziel:** Verkürzung der Reisezeit auf der übergeordneten Achse Frankentalerstrasse-Limmattalstrasse abgestimmt auf die Leistungsfähigkeit am MHP.

**Bemerkung:** Flankierende Massnahme. Moderate Anpassung im Sinne einer Zuflussoptimierung.

#### **Massnahme A.5: Bevorzugung Winzerstrasse**

**Beschreibung:** Drosselung des Zuflusses des MIV aus der Limmattalstrasse in Fahrtrichtung Stadt, Privilegierung der Verkehrsbeziehung in die Winzerstrasse.

**Umsetzung:** Anpassung der Lichtsignalsteuerung.

**Ziel:** Verkürzung der Reisezeit auf der Achse Limmattalstrasse-Winzerstrasse, abgestimmt auf die Leistungsfähigkeit am MHP.

**Bemerkung:** Flankierende Massnahme. Moderate Anpassung im Sinne einer Zuflussoptimierung.

#### **Massnahme A.6: Linksabbiegeverbot in die Bauherrenstrasse**

**Beschreibung:** Unterbindung der Verkehrsbeziehung von der Limmattalstrasse in die Bauherrenstrasse.

**Umsetzung:** Anpassung der Signalisation und Markierung.

**Ziel:** Verhinderung der kleinräumigen Umfahrung des Rechtsabbiegegebots am MHP

**Bemerkung:** Flankierende Massnahme. Die Querung der Limmattalstrasse mit dem Velo bleibt via Fussgängerstreifen möglich.

#### **Massnahme A.7: Alternative Veloführung zur Fahrt über den MHP**

**Beschreibung:** Signalisierte Veloführung über Bäuli-/Bläsistrasse/Kranzweg

**Umsetzung:** Anpassung der Signalisation, Wegweisung und Markierung.

**Ziel:** Reduktion des Veloverkehrs am MHP, Sicherheitsgewinn für den Veloverkehr.

**Bemerkung:** Massnahme zur Quartieraufwertung. Die Veloverkehrsbeziehung Ackersteinstrasse-Regensdorfer-/Gsteigstrasse über den MHP kann in beiden Richtungen nicht aufgehoben werden.

#### **Massnahme A.8: Stauraumoptimierung am Zwielpfad**

**Beschreibung:** Optimierte Stauraumbewirtschaftung bei der Tram-/Busanmeldung.

**Umsetzung:** Anpassung der Lichtsignalsteuerung am Knoten Zwielpfad, neues Detektorenkonzept.

**Ziel:** Reduktion der Verlustzeit des Trams Nr. 13 in Fahrtrichtung Albisgüetli und der VBZ-Buslinie Nr. 80 in Fahrtrichtung Bhf. Oerlikon, Optimierung der Ausnutzung der "Grünzeit" am MHP.

**Bemerkung:** Massnahme zur Quartieraufwertung. Relativ geringes Verbesserungspotenzial. Die Sättigung der Verkehrsströme am MHP darf sich nicht reduzieren.

#### **Massnahme A.9: Haltestelle Bus 46 Kappenhühlweg**

**Beschreibung:** Neue Haltestelle "Kappenhühlweg" für die VBZ-Buslinie Nr. 46.

**Umsetzung:** Bauliche Anpassung.

- Ziel:** Schaffung einer attraktiven Haltestelle für die Högger Bevölkerung.
- Bemerkung:** Massnahme zur Quartieraufwertung. Die Haltestelle Kappenbühlweg wird heute nur von der Buslinie 38 bedient. Die Prüfung der Machbarkeit für ein Halten der Linie 46 ist in Erarbeitung. Eine sofortige Umsetzung ist aufgrund von dazu notwendigen baulichen Anpassungen aber nicht möglich.

Wie unter A.1 aufgeführt, ist für das Lösungskonzept ein Rechtsabbiegegebot am Meierhofplatz von der Regensdorferstrasse in die Limmattalstrasse stadtauswärts die Schlüssel-massnahme.

#### *4.3 Prognostizierte Auswirkungen der Massnahmen 1. Etappe*

Die Massnahmen A.2 bis A.5 sind begleitende Massnahmen, die an umliegenden Knotenpunkten eine Verkehrsverlagerung auf das übergeordnete Verkehrsnetz bewirken sollen.

Die Massnahme A.6 (Linksabbiegeverbot in die Bauherrenstrasse) verhindert, dass die Schlüssel-massnahme kleinräumig neutralisiert wird, d. h., die damit verhinderten Abbiegebeziehungen am Meierhofplatz einige Dutzend Meter stadtauswärts quasi wieder hergestellt werden.

Mit der Umsetzung der Massnahmen 1. Etappe sind weitere flankierende Massnahmen verknüpft, die in erster Linie den Quartierbewohnern als Verkehrsteilnehmende aller Arten zugute kommen (Massnahmen A.7 bis A.9).

Der Vollständigkeit halber werden auch folgende einschränkende Effekte des Lösungskonzepts nicht verschwiegen:

- Verlängerung einzelner Verkehrsbeziehungen für den Durchgangsverkehr:

Die Regensdorferstrasse wird heute als kürzeste Verbindung von Regensdorf in die Stadt Zürich benützt. Mit der Zufluss-Dosierung am Knoten Frankentaler-/Regensdorferstrasse wird der Verkehr auf die längere Route über Frankentalerstrasse – Limmattalstrasse – Winzerstrasse gelenkt, was für den Durchgangsverkehr eine längere Fahrstrecke als heute bedeutet.

- Mehrverkehr in der Wieslergasse:

Die Wieslergasse wird gegenüber heute mit zusätzlichem Verkehr belastet. Durch die erwähnte Zufluss-Dosierung an der Verzweigung Frankentaler-/Regensdorferstrasse ist aber davon auszugehen, dass es sich bei dieser Mehrbelastung um quartiereigenen Verkehr handeln wird. Nach einer ersten groben Schätzung dürfte es sich auch lediglich um etwa 50 Fahrzeuge pro Stunde während den verkehrlichen Spitzenzeiten bzw. um gesamthaft maximal 500 Fahrzeuge pro Tag handeln.

- Ausweichverkehr auf Riedhofstrasse und Imbisbühlstrasse

Die heute bereits verkehrsberuhigten Riedhof- und Imbisbühlstrasse stellen keine attraktive Ausweichroute dar. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass die beiden Strassenzüge zumindest für einige Fahrzeuglenkende als Ausweichroute dienen werden. Nach Umsetzung der Massnahmen 1. Etappe wird zu prüfen sein, ob die Durchfahrtswiderstände auf diesen Strassen erhöht werden müssen.

- Verminderung der Erschliessungsqualität

Auch mit der kleinräumigen Ausweichmöglichkeit auf die Wieslergasse für den Quartierverkehr wird es zu keinen wesentlichen Fahrtverlängerungen des Ziel-/Quellverkehrs kommen. Dies wurde im Rahmen einer ersten Konzeptüberprüfung bestätigt.

#### *4.4 Monitoring nach der Umsetzung der Massnahmen 1. Etappe*

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Massnahmen 1. Etappe begutachten und beurteilen zu können, müssen vor und nach deren Umsetzung entsprechende Verkehrserhebungen durchgeführt werden. Geplant sind dabei, nebst qualitativen Beobachtungen des Verkehrsablaufs am Meierhofplatz, auch gezielte Erhebungen der Querschnittsbelastungen in den

Quartierstrassen Wieslergasse, Riedhof-, Imbisbühl- und Kürbergstrasse. Ebenso werden stichprobenartige Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Damit die Massnahmen 1. Etappe des Lösungskonzepts ihre Wirkung integral entfalten können, ist eine Beobachtungsdauer von etwa einem Jahr vorgesehen. Erst nach dieser Zeitspanne wird aufgrund der ausgewerteten Erhebungen entschieden, ob weitergehende Massnahmen, die bereits planerisch vorbereitet sind, angeordnet werden müssen.

## 5. Kostenschätzung der Massnahmen 1. Etappe

Für die Massnahmen 1. Etappe ist noch kein Vorprojekt ausgearbeitet worden. Die aufgeführten Massnahmen konnten aber aufgrund von Erfahrungswerten anderer Projekte hinsichtlich der Kosten zuverlässig wie folgt abgeschätzt werden:

	Fr.
Massnahmen A.1:	26 500.--
Massnahmen A.2 (bereits ausgeführt):	--
Massnahmen A.3 (ebenfalls bereits ausgeführt):	--
Massnahmen A.4:	10 000.--
Massnahmen A.5:	10 000.--
Massnahmen A.6:	3 250.--
Massnahmen A.7:	9 750.--
Massnahmen A.8:	25 000.--
Massnahmen A.9 (nicht Projektbestandteil dieses Projektes):	--
Information der betroffenen Bevölkerung:	5 000.--
Monitoring Verkehrsbelastungen 1. Etappe:	9 000.--
Dokumentation der Umsetzung der verkehrlichen Massnahmen:	4 000.--
<b>Total</b>	<b>102 500.--</b>
Unvorhergesehenes (etwa 10 Prozent):	10 300.--
MwSt gerundet (7,1 %):	7 300.--
<b>Gesamttotal:</b>	<b>120 100.--</b>

Die veranschlagten Kosten für die Realisierung der Massnahmen 1. Etappe fallen, wie bereits eingangs erwähnt, in die Kompetenz der Departementsvorsteherin, vorliegend mithin in die Kompetenz der Vorsteherin des Polizeidepartements. Das Lösungskonzept fällt somit nicht in den Kompetenzbereich des Gemeinderates.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Vom begründeten Bericht gemäss Art. 92 Abs.1 GeschO GR wird Kenntnis genommen.

Die Motion GR Nr. 2003/231 von Anton Stäbler (CVP) und Robert Schönbächler (CVP) betreffend Meierhofplatz, Aufwertung, vom 26. Juni 2003, wird als erledigt abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Polizeidepartements übertragen.

**Im Namen des Stadtrates  
der Stadtpräsident**

Dr. Elmar Ledergerber

**der Stadtschreiber**

Dr. André Kuy