

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 11. Dezember 2013

1111.

Tiefbauamt, Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung

IDG-Status: öffentlich

Ausgangslage

In den Jahren 2011–2013 erarbeitete ein städtisches Projektteam im Auftrag des Tiefbauamts (TAZ) und der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und unter Mitwirkung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes (UGZ) und der Verkehrsbetriebe (VBZ) ein Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung. Dieses Konzept soll – unter Abwägung der öffentlichen Interessen – eine Grundlage für die Planung von zukünftigen Massnahmen in den Bereichen Strassenbau, Lärmschutz (kreisweise Strassenlärmsanierung) und Verkehrsberuhigung bilden sowie das Verhältnis zwischen Lebensqualität und Mobilität in ein Gleichgewicht bringen. Das Konzept stellt somit eine Massnahme zur Umsetzung des Programms «Stadtverkehr 2025» dar.

Damit das Konzept formuliert werden konnte, war die Erarbeitung einer stadtweiten Gesamtsicht über das ganze Strassennetz und zu allen Tempo- und Verkehrsregimes sowie zu den öV-Trassierungen erforderlich, unter Berücksichtigung der gesetzlichen und planerischen Vorgaben.

Das Konzept in Kürze

Ziele des Konzepts

Ziele des Konzepts sind die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Reduktion der Trennwirkung stark belasteter Strassen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung der Lärmbelastung. Diese Ziele können unter anderem durch Lösungsansätze im Sinne des Koexistenzprinzips erreicht werden. Dazu gehören die Einführung von Mischverkehr, bei dem Autoverkehr und öffentlicher Verkehr (öV) sich denselben Fahrstreifen teilen, sowie die Einführung von Tempo 30 auf bestimmten Abschnitten von Hauptstrassen oder die Einführung von Begegnungszonen. Zu den verschiedenen Massnahmen wurden Konzeptpläne erarbeitet.

Einführung von Mischverkehr, Konzeptplan «öV-Trassierung»

Bei Mischverkehr teilen sich Autoverkehr und öV denselben Fahrstreifen. Es ist ein Lösungsansatz, um den unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastruktur bei knappen Platzverhältnissen gerecht zu werden. In Zentrumsbereichen mit Haltestellen und starken querenden Einflüssen – seien es abbiegende Fahrzeuge oder querende Personen – kann Mischverkehr MIV / öV den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit (insbesondere beim Linksabbiegen) verbessern. Voraussetzung für gut funktionierende Mischverkehrsabschnitte sind längere Eigentrassee-Abschnitte in den Zu- und Abflussbereichen. Eigentrassees, auch über grössere Strecken, zum Beispiel in Form von Busspuren oder separaten Tramtrassees, ermöglichen dem öV eine verbesserte Angebotsqualität.

Der Konzeptplan zur öV-Trassierung zeigt auf, wo Eigentrassees und wo Mischverkehrsstrecken vorgesehen sind. Im Grundsatz bleiben sowohl die bestehenden Eigentrassees (vor allem bei Tramlinien) wie auch die bestehenden Mischverkehrsabschnitte (vor allem bei Buslinien) bestehen. Neue Eigentrassee-Abschnitte über längere Strecken sind auf der Wehntaler-, auf der Hohl- und langfristig in der Rosengartenstrasse vorgesehen. Dazu kommen Busspuren bei staugefährdeten Knotenzuflüssen. Neue Mischverkehrsabschnitte, die sich über eine längere Strecke als die Haltestellenbereiche erstrecken, beschränken sich auf die Albisrieder- (Quartierzentrum Albisrieden), die Stampfenbach- und die Kraftstrasse.

Umsetzung von Temporeduktionen, Konzeptplan «Tempo- und Verkehrsregimes»

Die Hauptverkehrsstrassen sollen grundsätzlich im Tempo-50-Regime verbleiben. Ausnahmen auf diesen Strassen bilden kurze Abschnitte in den Quartierzentren. Dort soll im Sinne des Koexistenzprinzips teilweise Tempo 30 eingeführt werden. Die mit dieser Temporeduktion verbundenen Fahrzeitverlängerungen für den öffentlichen Verkehr sind vernachlässigbar, da es sich um kurze Strecken handelt und sich die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des öV bereits heute um 30 km/h bewegt. Auf dem Netz der regional klassierten Verbindungsstrassen kann auf einigen ausgewählten Strecken durch Wohnquartiere unter anderem zur Strassenlärmsanierung Tempo 30 eingeführt werden.

Das Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes berücksichtigt zudem die im Rahmen der Strassenlärmsanierung bereits vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktionen: Strecken mit Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 (gemäss dem vom Stadtrat gutgeheissenen Konzept «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion, Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen», Medienmitteilung vom 30. Mai 2012), Strecken mit Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 60 auf 50 und Strecken mit Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 80 auf 60.

Zweck der Konzeptpläne

Die Konzeptpläne «Tempo- und Verkehrsregimes» und «öV-Trassierung» sollen eine verbindliche Planungsvorgabe für die Verwaltung zur Entwicklung von Strassenprojekten, zur Signalisation von Tempo- und Verkehrsregimes sowie zur Durchführung der Strassenlärmsanierung darstellen. Es können sich im Detail Abweichungen ergeben, entweder bei der Konkretisierung auf den nachfolgenden Planungsstufen (Anordnungsspielraum) oder im Rahmen des Verfahrens zur Strassenlärmsanierung (einzelne zusätzliche Tempo-30-Strecken).

Bei den neu vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktionen von 50 auf 30 km/h, von 60 auf 50 km/h und von 80 auf 60 km/h ist eine rasche Umsetzung vorgesehen, weil es sich um Massnahmen zur Lärmsanierung handelt und die bundesrechtliche Frist für entsprechende Subventionen am 31. März 2018 abläuft. Deshalb erfolgt die Publikation der Verkehrsvorschriften parallel mit der Auflage der akustischen Projekte im Rahmen der Strassenlärmsanierung, etappiert nach Stadtkreisen, wobei jeweils die Machbarkeit zu prüfen ist. Die Reduktionen von 80 auf 60 km/h sowie von 60 auf 50 km/h können ohne bauliche Massnahmen allein mit Verkehrsanordnungen signalisiert werden. Bei Strassenabschnitten ohne geplante Bauprojekte vor 2018 soll die Umsetzung von Tempo 30 situativ erfolgen, entweder durch provisorische bauliche Massnahmen, wie z. B. lokale Fahrbahneinengungen, oder durch Signalisation und Markierung. In Strassenabschnitten, die vor 2018 erneuert werden, sollen sinnvolle bauliche Tempo-30-Massnahmen, wie z. B. die Verschmälerung der Fahrbahn über den ganzen Abschnitt, in das Strassenprojekt integriert werden.

Die Umsetzung aller Geschwindigkeitsreduktionen erfolgt mit einer interdepartementalen Umsetzungsorganisation, an der DAV, UGZ, TAZ und VBZ beteiligt sind. Die Messung des Umsetzungsfortschritts erfolgt im Rahmen von «Stadtverkehr 2025». Dieses Programm beinhaltet Indikatoren, die den Grad der Zielerreichung zeigen.

Der Konzeptplan «öV-Trassierung» soll fortlaufend umgesetzt werden. Die Realisierung erfolgt nach den Grundsätzen des koordinierten Bauens, d. h., die im Konzeptplan festgelegte Trassierung wird dann umgesetzt, wenn am betreffenden Ort Vorhaben der Werke oder des Tiefbauamts ausgeführt werden müssen, wie z. B. Gleiserneuerungen, der Bau von Werkleitungen oder die Sanierung des Strassenoberbaus. Einzig für das Eigentrassee in der Hohlstrasse soll ein separates Projekt ausgelöst werden, da die Aufwertung der Trolleybuslinie 31 ein Bestandteil des Aktionsplans zum Programm «Stadtverkehr 2025» ist.

Die Umsetzung des Konzepts wird geringe Kosten zur Folge haben, da in erster Linie mit Signalisation und Markierung gearbeitet wird und die Vorgaben des Konzepts im Rahmen von ohnehin geplanten Bauprojekten umgesetzt werden. Es entstehen zudem keine zusätzlichen Kosten für den öV-Betrieb. Die Kosten für die Umsetzung sind in der Langfristplanung berücksichtigt.

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umweltdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Dem Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit öV-Trassierung vom 6. Dezember 2013 wird zugestimmt und für die nachfolgenden Planungsphasen im Rahmen der Entwicklung von Strassenprojekten und für die Signalisation von Tempo- und Verkehrsregimes als handlungsanleitend definiert.
2. Die Dienstabteilung Verkehr (DAV), der Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ), das Tiefbauamt (TAZ) und die Verkehrsbetriebe (VBZ) werden beauftragt, eine Organisation zur raschen Umsetzung der geplanten Geschwindigkeitsreduktion zu schaffen und die erforderlichen Ressourcen gemäss den Zuständigkeiten nach dem Stadtratsbeschluss über die Departementsgliederung und -aufgaben bereitzustellen.
3. Das Controlling über den Umsetzungsfortschritt der Geschwindigkeitsreduktionen erfolgt mit der Berichterstattung im Rahmen von «Stadtverkehr 2025».
4. Mitteilung je unter Beilage an die Stadtpräsidentin, die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt und die Verkehrsbetriebe.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin