



Schritt für Schritt zu mehr Lebensqualität im Brunaugebiet

Verkehrskonzept Brunaugebiet
Kurzbericht

Zürich, 7. Juli 2023

Herausgeberin
Stadt Zürich
Stadtrat
Postfach
8022 Zürich

Beschlossen vom Stadtrat am 6. September 2023

Steuerungsausschuss
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Rupert Wimmer (Leitung)

Departement der Industriellen Betriebe
Verkehrsbetriebe
Silvan Weber

Sicherheitsdepartement
Dienstabteilung Verkehr
Julie Stempfel

Projektteam
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Michael Neumeister (Leitung)
Nina Winkler

Departement der Industriellen Betriebe
Verkehrsbetriebe
Urs Brändle

Sicherheitsdepartement
Dienstabteilung Verkehr
Andrea Schumacher

Projektteam
EBP AG Zürich
Fabienne Perret
Andreas Bühlmann

moderat GmbH
Roman Dellsperger (Begleitung Mitwirkungsverfahren)

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Situationsanalyse	7
2.1	Lage und Struktur	7
2.2	Strassennetz	8
2.3	Qualitäten/Defizite	8
2.4	Verkehrserhebung	10
2.5	Fazit	13
3	Konzept	15
3.1	Ziele	15
3.2	Massnahmen	15
3.3	Umsetzung	20

1 Ausgangslage

Auftrag

Das Städtzürcher Stimmvolk hat am 28. November 2021 den kommunalen Richtplan Verkehr angenommen. Damit gab es dem Stadtrat und der Verwaltung u. a. den Auftrag, den übergeordneten quartierfremden Durchgangsverkehr zum Schutz der Wohnquartiere möglichst von den kommunalen Strassen fernzuhalten und konsequent auf dem übergeordneten Strassennetz abzuwickeln. Nötigenfalls können zur Erreichung dieses Ziels auf kommunalen Strassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden. Gleichzeitig sollen wichtige Voraussetzungen geschaffen werden für die mit der ebenfalls im Herbst 2012 angenommenen und im kommunalen Richtplan verankerten Volksinitiative «Sichere Velorouten» festgelegten Velovorzugsrouten (VVR).

Dieses Anliegen verfolgt auch das von Olivia Romanelli (AL) und Markus Knauss (Grüne) eingereichte Postulat GR Nr. 2020/327 betreffend Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Brunaugebiet mit mehreren Riegeln, das dem Stadtrat am 26. Januar 2022 überwiesen wurde. Darin wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, wie mit mehreren Riegeln im Brunaugebiet der Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs konsequent, unter Erhalt der Quartierserschliessung, von den Wohngebieten ferngehalten werden kann.

Im Verkehrskonzept Brunaugebiet wurde ein Konzept mit Massnahmen erarbeitet, die geeignet sind, diese Ziele zu erreichen. Der vorliegende Kurzbericht fasst den Ablauf des Erarbeitungsprozesses zusammen und zeigt die geplante Umsetzung auf. Er basiert auf dem ausführlichen Schlussbericht vom 07. Juli 2023.

Ziel

Vor diesem Hintergrund hat das Tiefbaamt der Stadt Zürich (TAZ) unter Beteiligung der Dienstabteilung Verkehr (DAV) sowie der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Jahr 2021 die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts gestartet, welches folgende Ziele verfolgt:

- Quantifizierung und Objektivierung des Durchgang- resp. Schleichverkehrs im Brunaugebiet
- Erarbeitung von Strategien zum Umgang mit dem identifizierten quartierfremden Verkehr und zur Umsetzung des Richtplans
- Ableitung möglicher Massnahmen, mit der die Vorgaben des Richtplanes erreicht werden, die Quartierserschliessung aber weiterhin sichergestellt ist.
- Erstellung eines konkreten Umsetzungskonzepts

Neben diesen übergeordneten Zielen sollen mit den Massnahmen auch die Qualität der ÖV-Achsen erhalten resp. verbessert, die Umsetzung der aufgrund der vom Stimmvolk am 27. September 2020 angenommenen Volksinitiative «Sichere Velorouten» festgelegten Velovorzugsrouten (VVR) unterstützt und die Quartierzentren aufgewertet werden. Dabei spielt die Nachvollziehbarkeit und Verhältnismässigkeit der Lösungen insbesondere im Sinne eines tragfähigen, breit abgestützten Konzeptes für die engagierte

Bevölkerung und vor allem die direkt Betroffenen eine zentrale Rolle. Entsprechend sollen drängende Probleme wie auch die Lösungsansätze und Massnahmen mit den Betroffenen besprochen werden und auch gemeinsame Abwägungen stattfinden können. Der Einbezug von Interessengruppen soll zumindest die Nachvollziehbarkeit und Verhältnismässigkeit gewährleisten und die lokalen Begebenheiten bestmöglich berücksichtigen. Dadurch soll ein möglichst hohes Verständnis bzw. eine möglichst hohe Akzeptanz für das Umsetzungskonzept in den Quartieren Enge und Wollishofen und insbesondere bei den direkt Betroffenen erreicht werden. Damit soll nach vielen Jahren der Planung und Nichtrealisierung die Basis gelegt werden, um zeitnah wirksame Massnahmen auch tatsächlich umsetzen zu können (siehe folgender Exkurs).

Exkurs zur langen Planungsgeschichte:

Bereits ab 1977 wurden durch politische Vorstösse begleitete Planungen aufgenommen, um den gebietsfremden Verkehr aus dem Brunaugebiet zu verdrängen bzw. auf der A3 und dem Mythenquai zu kanalisieren. Daraus resultierte das Verkehrskonzept «Brunau-Riegel». Es sollte 1980 für sechs Monate versuchsweise eingeführt werden, wogegen Beschwerden und Rekurse eingereicht wurden. Letztinstanzlich bewilligte der Bundesrat einen viermonatigen Versuch im Jahr 1985, welcher je einen Riegel an den Kreuzungen Rieter-/Brunastrasse und Waffenplatz-/Brunastrasse beinhaltete. Basierend auf den Erkenntnissen des Versuchs wurde das Verkehrskonzept weiterentwickelt und als Kernelemente Sperrungen neu in der Bellariastrasse und der Mutschellenstrasse (nördlich Thujastrasse) vorgesehen. Aber auch deren Umsetzung wurde auf rechtlichem Weg verhindert. Der Stadtrat unterlag 1994 letztinstanzlich vor dem Bundesrat mit Verweis auf das nicht eingehaltene Verhältnismässigkeitsprinzip der geplanten Sperrungen.

Untersuchungsraum und Grundlagen

Abbildung 1 zeigt den Bearbeitungsperimeter, in dem Massnahmen entwickelt werden. Verkehrliche Einflüsse und Auswirkungen wurden auch ausserhalb dieses Perimeters berücksichtigt, insbesondere die Wechselwirkungen mit dem übergeordneten Netz.



Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter Verkehrskonzept Brunaugebiet

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes herangezogen:

- Aktuelle Richtpläne (kommunal, regional und kantonal)
- Aktuelle Daten der Dauerzählstellen von DAV und ASTRA
- Verspätungsstatistiken der VBZ
- Unfallschwerpunkte 2018 bis 2020
- Aktuelle Zwischenstände der Planungen von TAZ und DAV zu den VVR
- Verkehrsstudie Brunau-Gebiet, Grundlagen und Grobkonzept (TAZ 2016); inkl. Rohdaten der damaligen Verkehrserhebung)
- Kantonales Verkehrsmodell GVM ZH
- Kartengrundlagen: Geodaten der Stadt Zürich sowie opendata.swiss, trafimage.ch und Google Maps

Projektorganisation

Die Projektorganisation bestand aus den folgenden Gremien:

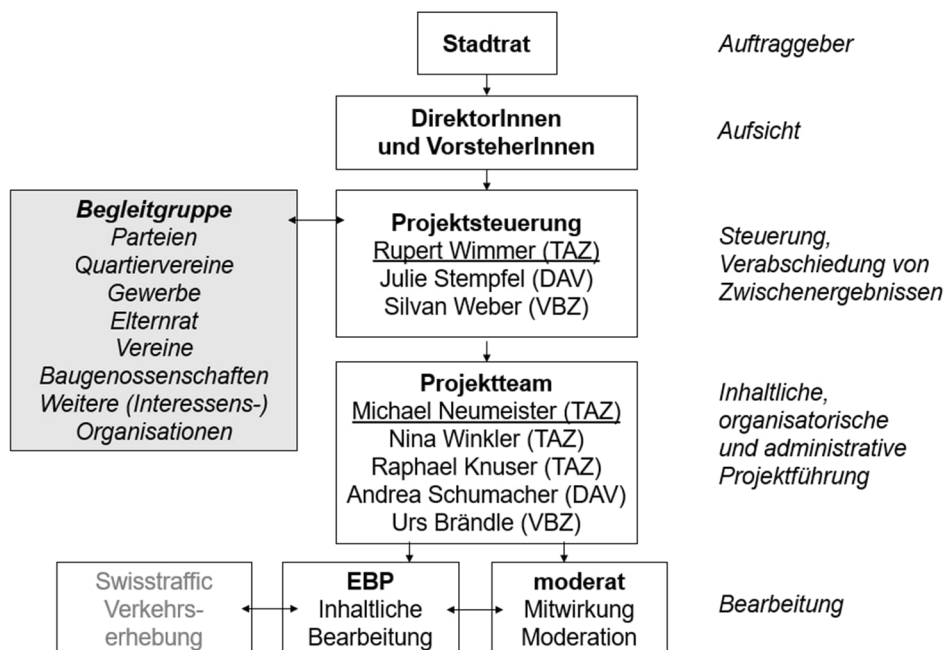


Abbildung 2: Projektorganisation

Zentral war aus den oben dargelegten Gründen der Einbezug der Begleitgruppe mit wichtigen Akteur*innen aus den Quartieren Wollishofen und Enge. Neben Vertreter*innen von Parteien, Quartiervereinen, Gewerbe, Elternrat, Baugenossenschaften und weiteren Interessensorganisationen wurden auch die Verfasser*innen des Postulats zur Mitwirkung in der Begleitgruppe eingeladen. Diese wurde im Rahmen von vier Workshops

zwischen Herbst 2021 und Frühling 2023 in die Erarbeitung des Verkehrskonzepts Brunaugebiet einbezogen. Es waren jeweils rund 12 bis 15 Personen der eingeladenen Organisationen anwesend.

Am ersten Workshop im November 2021 wurde die aktuelle verkehrliche Situation im Brunaugebiet diskutiert. Zudem wurden Vorgehen, Ziele und Beurteilungskriterien für später zu entwickelnde Massnahmen reflektiert. Anschliessend wurden auf fachlicher Ebene verschiedene Strategien und Massnahmenansätze erarbeitet und mit der Begleitgruppe anlässlich des zweiten Workshops im Mai 2022 gespiegelt. Am selben Workshop wurden der Begleitgruppe auch die Ergebnisse der Nummernschilderhebung vorgestellt. Die fachlichen Vorschläge für konkrete Massnahmen wurden am dritten Workshop im September 2022 diskutiert. Mit dem Feedback der Begleitgruppe sowie einer Prüfung der baulichen Umsetzbarkeit konnten die Massnahmen weiterentwickelt und abschliessend bezüglich ihrer Wirkung beurteilt werden. Anschliessend wurde ein etappiertes Umsetzungskonzept für das ganze Brunaugebiet erstellt und der Begleitgruppe am vierten und letzten Workshop im Mai 2023 vorgestellt.

2 Situationsanalyse

2.1 Lage und Struktur

Das Brunaugebiet liegt im südwestlichen Teil der Stadt Zürich und grenzt direkt an die Nachbargemeinden Kilchberg und Adliswil an. Die Quartiere Wollishofen und Enge werden in Teilgebiete unterteilt (Einteilung der Teilgebiete gemäss Abbildung 3). In den Teilgebieten Wollishofen, Morgental, südlicher Teil des Quartiers See und Brunauquartier wird überwiegend gewohnt, während Richtung Innenstadt in den Teilgebieten Parkring, Enge/Rietberg und im nördlichen Teil des Quartiers See vermehrt auch Arbeitsplätze vorhanden sind.

Im Westen des Brunaugbiets erstreckt sich das stadtweit bedeutende Naherholungsgebiet Allmend. Im Osten liegt der See, an dem sich übergeordnet wichtige Freizeit- und Kultureinrichtungen befinden.

2.2 Strassennetz

Gesamtverkehrlich ist das Gebiet durch eine hohe Erschliessungsgüte im öffentlichen Verkehr und ein dichtes und hierarchisch aufgebautes Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr gekennzeichnet. Die S-Bahnstationen Wollishofen und Enge mit direkten Bahnverbindungen zum HB Zürich liegen im Brunaugebiet. Tramlinien, welche diese Bahnhöfe erschliessen, verkehren auf der Seestrasse/Albisstrasse und der Bederstrasse. Die SZU-Haltestellen Brunau und Saalsporthalle/Sihlcity liegen am westlichen Rand des Gebiets. Im Westen des Brunaugebiets verläuft die Autobahn von Zürich Richtung Chur (A3) und Richtung Gotthard (A4) mit den Autobahnanschlüssen Wollishofen und Brunau. Für den Veloverkehr gibt es schon zahlreiche attraktive Verbindungen über untergeordnete Strassen, meist in Tempo-30-Zonen. Die übergeordneten Strassen sind jedoch insbesondere für weniger geübte Velofahrende nur erschwert nutzbar. Routen in Nord-Süd Richtung sind topographisch velofreundlich, während West-Ost-Routen durch den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hügelzug weniger attraktiv sind. Die Quartiere Enge und Wollishofen liegen in attraktiver velofreundlicher Distanz zum Stadtzentrum und weiteren Attraktoren der Stadt Zürich. Weiter nehmen die Verbindungen zur Allmend oder zum See/Mythenquai, beides Naherholungsgebiete, wichtige Funktionen ein. Die Anbindungen sind heute unbefriedigend bzw. ungenügend.

2.3 Qualitäten/Defizite

Im ersten Workshop wurden Lieblingsorte und Sorgenpunkte der Bevölkerung erhoben:

Lieblingsorte	Sorgenpunkte
– Seeufer entlang Mythenquai (Landiwiese, Rote Fabrik)	– Morgental (Dorfplatz fehlt)
– Kirche Auf der Egg,	– Rieter- und Waffenplatzstrasse (Stau und Busverspätung)
– entlang Mutschellenstrasse (Restaurant Allegro) und Rieter-/Waffenplatzstrasse	– Mutschellenstrasse
– Rieterpark	– Schulhausstrasse
– Bellevoirpark	– Brunaustrasse
– Sihlcity	– keine Fussgängerstreifen in T30-Zonen (schwierig für Kinder)

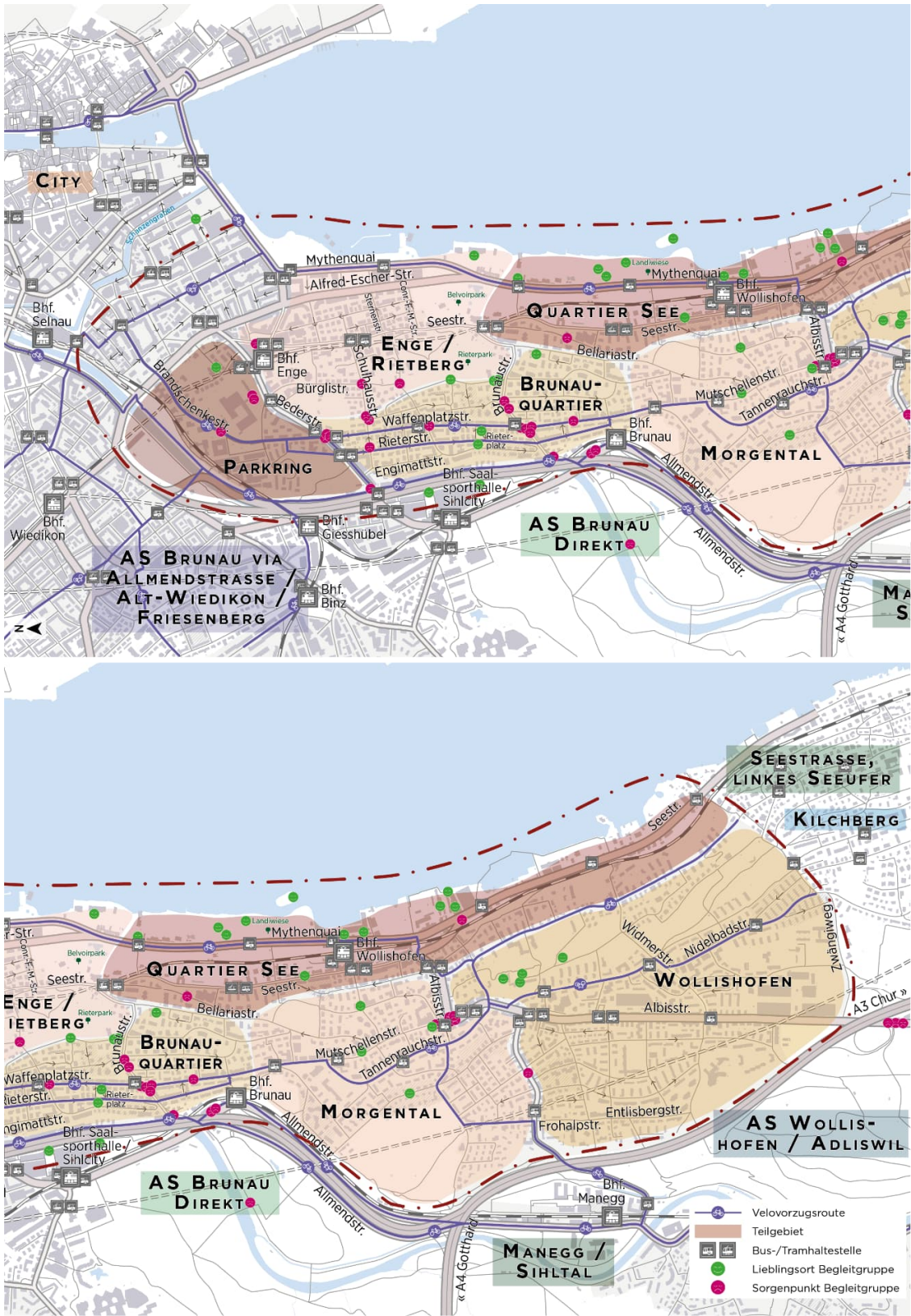


Abbildung 3: Teilgebiete und wichtige gesamverkehrliche Aspekte Brunaubereich

2.4 Verkehrserhebung

Um die Anteile verschiedener Verkehrsarten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) quantifizieren zu können, wurde im Dezember 2021 eine umfassende Nummernschilderhebung durchgeführt. Die Erhebung bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes sowie die Versachlichung der Diskussionen in der Begleitgruppe, insbesondere zum Thema des gebietsfremden und lokalen Schleichverkehrs.

Aus planerischer Sicht kann zwischen Durchgangsverkehr, Quell-Ziel-Verkehr sowie Binnenverkehr unterschieden werden. Binnenverkehr hat seine Quelle und sein Ziel innerhalb des Perimeters. Wege, die im Perimeter beginnen bzw. enden, werden dem Quell-Ziel-Verkehr zugeordnet. Als Durchgangsverkehr wird jener Verkehr bezeichnet, der den jeweiligen Perimeter ohne längeren Zwischenstopp durchfährt. Die Verkehrsarten Durchgangsverkehr, Quell-Ziel-Verkehr und Binnenverkehr beziehen sich somit immer auf einen Betrachtungsperimeter; je kleiner also der Perimeter ist, desto grösser wird der Anteil Durchgangsverkehr und im Gegenzug die Anteile der anderen Verkehrsarten kleiner. Für das Verkehrskonzept Brunaugebiet gelten die beiden Quartiere Enge und Wollishofen als Betrachtungsperimeter. Zu beachten ist, dass gemäss Richtplanung einzelne Strassenzüge vorgesehen sind, übergeordneten Durchgangsverkehr aufzunehmen, dies sind namentlich der Mythenquai, die Albisstrasse sowie die Bederstrasse als Hauptverkehrs- bzw. Verbindungsstrassen.

Eine weitere Präzisierung des Verkehrs erfolgt durch die Bezeichnung Schleichverkehr. Schleichverkehr entsteht, wenn eine ungewollte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs von überlasteten übergeordneten Strassen auf das untergeordnete Strassennetz auftritt. Vom gebietsfremden Schleichverkehr wird gesprochen, wenn es sich dabei um reinen Durchgangsverkehr handelt, der weder Quelle noch Ziel im Brunaugebiet hat. Gleichzeitig entsteht aber auch lokal ausweichender (Schleich-)Verkehr von der Quartierbevölkerung, welche im Quell-Ziel-Verkehr oder Binnenverkehr teilweise ebenfalls auf untergeordnete Strassen ausweicht, um überlastete übergeordnete Strassen zu umfahren. Dieser Verkehr wird lokaler Schleichverkehr genannt. Per Definition kann er nur auf untergeordneten Strassen auftreten. Generell ist beim Schleichverkehr jeweils die Richtung, z.B. stadteinwärts, zu berücksichtigen.

Die zentralen Erkenntnisse aus der Nummernschilderhebung zum gebietsfremden und lokalen Schleichverkehr sind:

Auf folgenden Strassen wurde ein hoher Anteil gebietsfremden Schleichverkehrs erhoben (Abbildung 5):

- Brandschenkestrasse: von rund 3700 Fahrzeugen im DWV sind 52 % reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr
- Brunaustrasse: von je nach Abschnitt zwischen 2800 bis 3200 Fahrzeugen im DWV sind rund ein Drittel reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr

Auf folgenden Routen / Strassen wurde ein vergleichsweise geringer Anteil gebietsfremden Schleichverkehrs erhoben (Abbildung 5):

- Zwängiweg: von rund 1700 Fahrzeugen im DWV sind 28 % reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr, dieser verkehrt anschliessend hauptsächlich Richtung See und nicht via Nidelbadstrasse
- Seestrasse beim Belvoirpark: von rund 5800 Fahrzeugen im DWV sind 28 % reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr
- Albisstrasse Morgental: von rund 7100 Fahrzeugen im DWV sind 23 % reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr – allerdings handelt es sich bei dieser Strasse um eine Hauptverkehrsstrasse, auf der gemäss Richtplan-Funktion «verbinden der Stadt Zürich mit den umliegenden Regionen und Kanalisierung der wichtigsten Verkehrsströme» der Verkehr gebündelt werden soll. Dies ist somit kein Schleichverkehr.
- Waffenplatzstrasse: von rund 5500 Fahrzeugen im DWV sind 14 % reiner gebietsfremder Durchgangsverkehr; in den Spitzenstunden morgens und abends liegt dieser Anteil jedoch gegen 30 %.



Abbildung 4: Gebietsfremde Schleichverkehrsrouten

Nicht bestätigt wurden die vermuteten gebietsfremden Schleichverkehrsrouten via Mutschellen- und Widmerstrasse. Die Brandschenke- und die Brunaustrasse, beides Sammelstrassen, weisen einen deutlich höheren Anteil an gebietsfremden Verkehr auf als die Hauptverbindungsstrasse Albisstrasse beim Morgental.

Auf folgenden Routen wurde lokaler Schleichverkehr festgestellt

- Nidelbadstrasse [1]: Wird in der MSP von rund 65 Fz/Std, im DWV von rund 100 Fz/Tag genutzt, um die Dosierstelle bei der Albisstrasse via Zwängiweg und Nidelbadstrasse zu umfahren (*Anteil unklar, da Belastung unbekannt*).
- Tannenrauchstrasse [2]: Wird v. a. stadtauswärts genutzt, um das Morgental zu umfahren (Anteil Umfahrende: 30 bis 45 %). Stadteinwärts ist der Anteil der Umfahrenden mit rund 10 bis 20 % deutlich geringer.
- Schulhausstrasse [3]: Für Quell-/Zielverkehr attraktiv zur Umfahrung Bahnhof Enge, jedoch auch ca. 10 % Durchgangsverkehr mit rund 70 Fz pro Tag.
- Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse [4]: Mit rund 860 Fz pro Tag resp. rund 100 Fz pro Spitzenstunde, welche direkt von der Seestr. via Alfred-Escher-Strasse aus dem Untersuchungsgebiet fahren, wird diese Querverbindung häufig genutzt.
- Mutschellen-, Waffenplatzstrasse [5]: Rund 40 % des Verkehrs stammt aus dem Morgental und Wollishofen und hat ein Ziel ausserhalb des Brunaugebiets Richtung Innenstadt (Quellverkehr). Gemäss richtplanerischer Festlegung müsste dieser Verkehr das Mythenquai oder die Allmendstrasse nutzen. Nur rund 30 % ist Binnenverkehr.

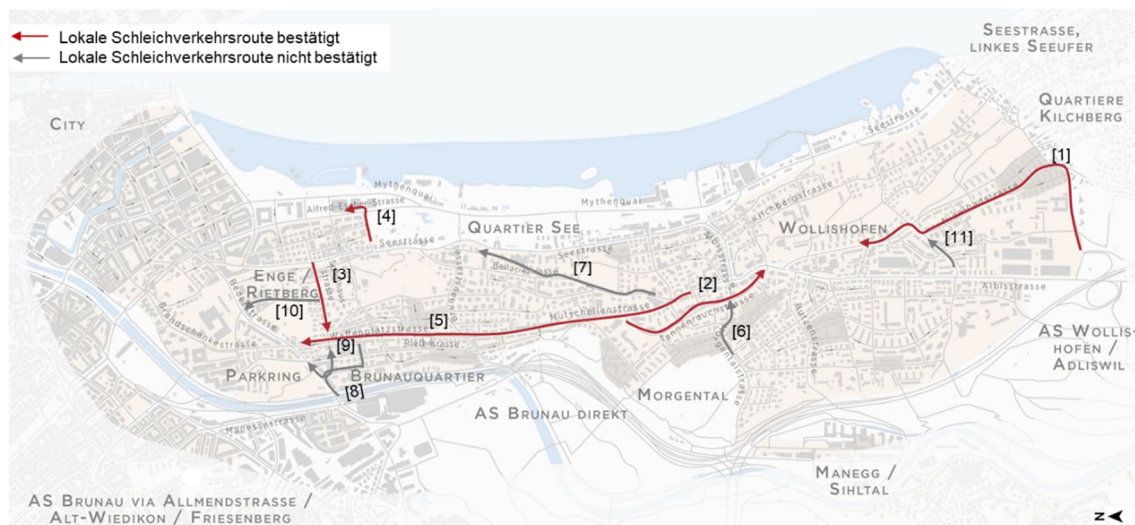


Abbildung 5: Lokale Schleichverkehrsrouten

Auf den übrigen Routen (Frohalpstrasse [6], Bellariastrasse [7], Engimattstrasse [8,9], Bürglistrasse [10] und Widmerstrasse [11]) wurden bei tiefem bis sehr tiefem Verkehrsaufkommen jeweils rund 2/3 des Verkehrs als Ziel-/Quellverkehr der angrenzenden Gebiete/Liegenschaften oder Binnenverkehr erhoben. Die verbleibenden 1/3 Fahrten verteilten sich dispers auf weitere Beziehungen meist innerhalb des Brunaugebiets.

Als weiterer Bestandteil der Analyse wurde auch eine fachliche Beurteilung der Situation und der relevanten Planungsgrundlagen für den Fussverkehr, den Veloverkehr, den ÖV sowie den motorisierten Individualverkehr vorgenommen.

2.5 Fazit

Zusammenfassend lässt sich über alle Analysebestandteile folgender Handlungsbedarf ableiten (Abbildung 6):

- Auf der **Brunastrasse** als Sammelstrasse und wichtigem Schulweg ist der gebietsfremde Schleichverkehr deutlich zu reduzieren resp. zu unterbinden und auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen zu verlagern.
- Auf der **Seestrasse** als Sammelstrasse und wichtiger ÖV-Achse ist der gebietsfremde Schleichverkehr zu reduzieren und auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen zu verlagern. Die Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse resp. die Sternenstrasse werden als Fortsetzung der Schleichverkehrsrouten des gebietsfremden Verkehrs Brunastrasse-Seestrasse und als Querverbindung häufig als lokale Umfahrungsroute genutzt. Dies soll unterbunden und der gebietsfremde Verkehr auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen verlagert werden.
- Auf der **Waffenplatzstrasse** als Erschliessungsstrasse, wichtige ÖV-Achse und künftiger Velovorzugsroute ist der v. a. in den Spitzenzeiten auftretende gebietsfremde Schleichverkehr zu reduzieren und auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen zu verlagern. Gleichzeitig soll der lokale Schleichverkehr resp. die Verkehrsbelastung reduziert werden.
- Die **Schulhausstrasse** als Erschliessungsstrasse und wichtiger Schulweg ist attraktiv zur Umfahrung des Bahnhofs Enge. Diese lokale Ausweichroute stadtauswärts soll unterbunden und der Verkehr auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen verlagert werden.
- Die **Tannenrauchstrasse** als Erschliessungsstrasse und künftige Velovorzugsroute wird v. a. stadtauswärts genutzt, um das Morgental zu umfahren. Dies ist mit dem laufenden Projekt zur VVR künftig verhindert.
- Die **Nidelbadstrasse** als Erschliessungsstrasse und künftige Velovorzugsroute wird v. a. morgens genutzt, um die Dosierstelle bei der Albisstrasse via Zwängiweg zu umfahren. Dieser kleinräumige Ausweichverkehr soll unterbunden werden.
- Auf der **Brandschenkestrasse** als Sammelstrasse und künftige Velovorzugsroute ist der gebietsfremde Schleichverkehr deutlich zu reduzieren resp. zu unterbinden und auf übergeordnete Hauptverkehrsachsen zu verlagern.
- Das von der lokalen Bevölkerung sehr geschätzte **Quartierzentrum Morgental** sowie der **Knoten Waffenplatz-/Bederstrasse** sollen aufgewertet werden.
- Die ÖV-Verlustzeiten beim **Morgental** und beim **Knoten Waffenplatz-/Bederstrasse** sollen reduziert werden.

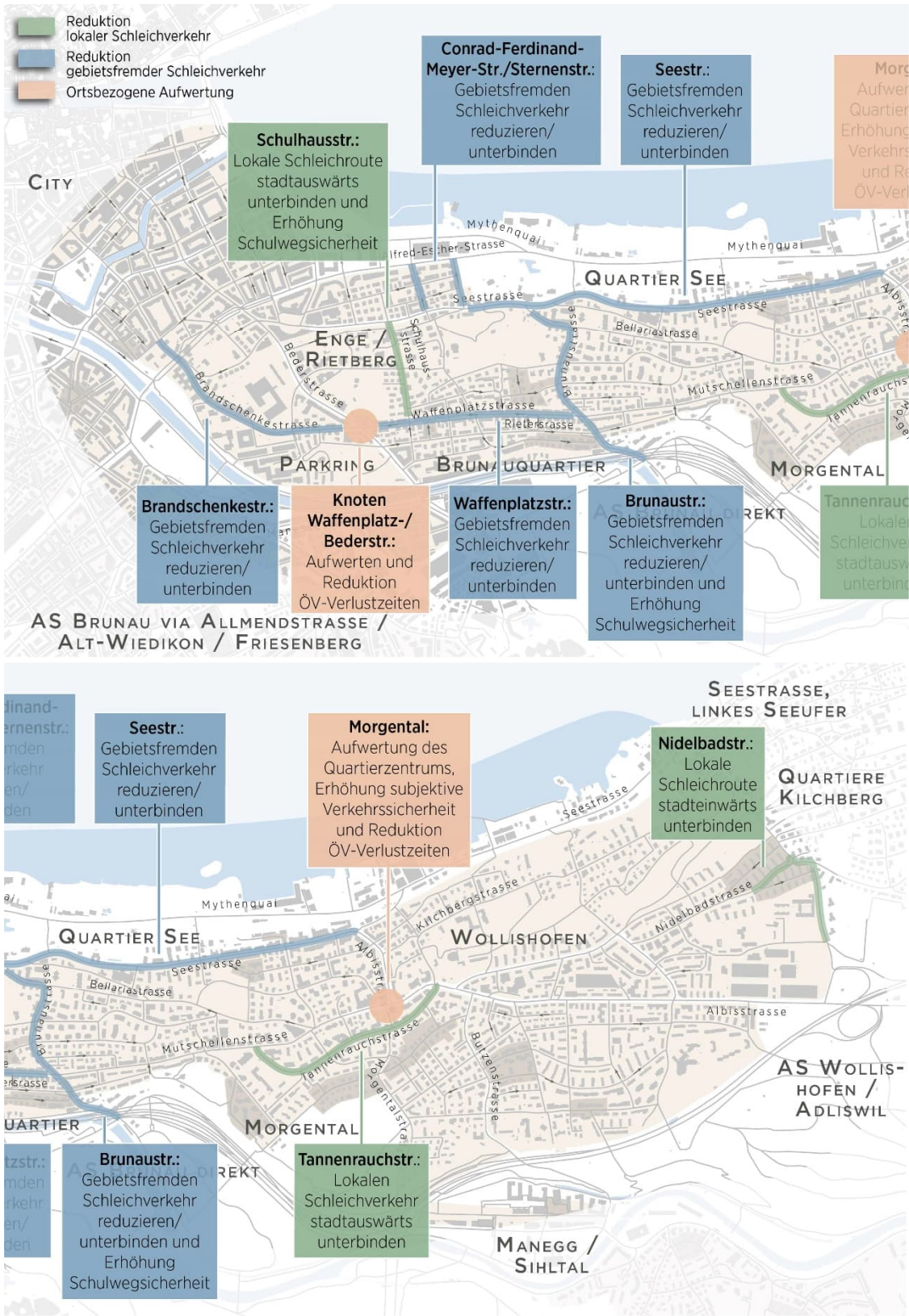


Abbildung 6: Zusammenfassung Handlungsbedarf

3 Konzept

3.1 Ziele

Folgende Ziele sollen mit dem Verkehrskonzept Brunaugebiet erreicht werden:

- Brunaugebiet vom Schleichverkehr entlasten
- Aufenthalts- und Wohnqualität verbessern
- Qualität für den Fuss- und insbesondere Veloverkehr verbessern
- Qualität des öffentlichen Verkehrs sicherstellen und punktuell verbessern
- Quartierserschliessung für den MIV gewährleisten
- Verkehrssicherheit gewährleisten respektive erhöhen
- Lärm- und Luftbelastungen in den Wohngebieten reduzieren
- Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten

Der kommunale Richtplan gibt die übergeordneten Hauptverkehrsachsen Mythenquai/Seestrasse, Alfred-Escher-Strasse sowie Albisstrasse und Bederstrasse vor. Auf diesen soll der gebietsfremde Verkehr kanalisiert werden. Ausserhalb des Perimeters gehören auch die A3 und die Allmendstrasse zu den übergeordneten Achsen, auf die der gebietsfremde Verkehr verlagert werden soll. Benachbarte Quartiere resp. Sammelstrassen wie auch die Nachbargemeinden sollen durch die Massnahmen nicht stärker belastet werden.

Mit dem vorliegenden Verkehrskonzept und den vorgeschlagenen Massnahmen soll auch die Umsetzung der Velovorzugsrouten entlang der Brandschenke-/Waffenplatz-/Rieter-/Mutschellen-/Tannenrauch- und Nidelbadstrasse unterstützt werden. Darüber hinaus muss gewährleistet sein, dass die entwickelten Massnahmen baulich umsetzbar und im Betrieb durchsetzbar sind. Diese Beurteilungen wurden aufgrund der Erfahrungen der Dienstabteilung Verkehr mit vergleichbaren Massnahmen und vertieften Analysen vorgenommen. Und schlussendlich soll das Verkehrskonzept nicht zu unverhältnismässigen Einschränkungen der Erschliessung für die Quartierbevölkerung und die Gewerbetreibenden führen.

Das Verkehrskonzept wurde iterativ gemeinsam mit der Begleitgruppe erarbeitet. Neben der Wirksamkeit des Konzeptes und seiner Massnahmen waren vor allem die Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Massnahmen wichtige Aspekte bei deren Festlegung. Aufgrund der Vorgeschichte ist es entscheidend, einen hohen Rückhalt zum Konzept und dessen Umsetzung im Quartier zu haben.

3.2 Massnahmen

Im Bereich Brunaustrasse, Schulhausstrasse, Mutschellen-/Waffenplatz-/Rieterstrasse überlagern sich verschiedene Schleichverkehrsrouten. Die hier geplanten Massnahmen strahlen zudem teilweise in weitere Bereiche des Brunaugebiets aus und beeinflussen sich damit gegenseitig. Dieser Bereich wird deshalb nachfolgend als «Kernraum» bezeichnet. Die übrigen Massnahmen des Konzepts sind breit gefächert über das ganze

Brunaugebiet verteilt, haben weniger Wechselwirkungen, können damit grösstenteils unabhängig voneinander realisiert werden und werden deshalb nachfolgend unter «Massnahmen im weiteren Gebiet» beschrieben.

Massnahmen im Kernraum

Die Grundidee ist, dass der Zugang zum südlichen Brunauquartier und zum Morgental weiterhin direkt via Autobahnausfahrt Brunau möglich ist. Die Weiterfahrt des gebietsfremden Verkehrs ab der Autobahn zur Innenstadt wird aber durch gezielte Massnahmen an den Kreuzungen Brunau-/Rieterstrasse, Brunau-/Mutschellenstrasse und Brunau-/Seestrasse erschwert.

Die Verkehrsverbindungen vom nördlichen Brunauquartier in die Stadt und Richtung Allmendstrasse bleiben offen.

Damit auch der lokale Verkehr möglichst direkt auf übergeordnete Strassen gelenkt wird, sind zudem Einbahnringe beim Rieterplatz und an der Schulhausstrasse vorgesehen. Die beiden übergeordneten Hauptachsen Albisstrasse und Bederstrasse sind die Zubringer für die Teilgebiete. Die Seestrasse bleibt weiterhin durchlässig. Die lokale Erschliessung funktioniert weitgehend über kleinräumige Einbahnringe.

Die Achse Mutschellenstrasse–Waffenplatz-/Rieterstrasse dient somit als Erschliessungsstrasse der angrenzenden Teilgebiete, bleibt aber für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr weiterhin durchlässig.



Abbildung 7: Konzeptidee im Kernraum

Massnahmen im weiteren Gebiet

Ergänzend zu den Massnahmen im Kernraum wird auch in anderen Strassen im Brunaugebiet eingegriffen, die vom übergeordneten und lokalen Schleichverkehr stark betroffen sind. Dies sind primär die Brandschenkestrasse und die Achse Zwängiweg/Nidelbadstrasse (Abbildung 8). Der Schleichverkehr wird dort mit geeigneten Massnahmen unterbunden, die lokale Erschliessung bleibt gewährleistet und Linienbusse des öffentlichen Verkehrs sowie Velos können weiterhin ungehindert verkehren.

Weiter wird im Entlisberg dem Bedürfnis der lokalen Bevölkerung entsprochen und die Entlisbergstrasse an einer geeigneten Stelle für die Durchfahrt mit dem MIV gesperrt.

Auf der Seestrasse und auf der südlichen Mutschellenstrasse (Bereich Migros Morgental und Haltestelle Jugendherberge) werden Massnahmen zur Verkehrslenkung sowie Aufwertung des Quartierzentrums vorgesehen. Der Knoten See-/Albisstrasse soll entsprechend der Strassenklassierungen so umgestaltet werden, dass der gebietsfremde Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen gelenkt und zugleich der Haltestellenbereich optimiert wird. Das Konzept enthält zudem Sperrungen auf der Kilchberg- und Tannenrauchstrasse, die Bestandteil anderer städtischer Projekte zur Realisierung der Velovorzugsrouten sind.



Abbildung 8: Massnahmen in weiteren Bereichen

Wirkungen

In der Abbildung 9 sind die Gesamtwirkungen der oben aufgeführten Massnahmen im Überblick dargestellt. Anschliessend werden sie mit Bezug zu den Zielen aus Kapitel 3.1 beschrieben.



Abbildung 9 Gesamtwirkung der Massnahmen VK Brunaugebiet

Entlastung Brunaugebiet vom Schleichverkehr

Die Massnahmen setzen dort an, wo der Schleichverkehr mit der Verkehrserhebung bestätigt wurde. Mit der Umsetzung aller Massnahmen ist eine starke Reduktion des gebietsfremden und lokalen Schleichverkehrs im gesamten Brunaugebiet zu erwarten. Der gebietsfremde Schleichverkehr wird reduziert, ohne dass die Erreichbarkeit des Morgentals und des Brunauquartiers ab dem Autobahnanschluss Brunau massgeblich verändert werden.

Aufenthalts- und Wohnqualität verbessern

Mit den Massnahmen wird gezielt den wichtigsten von der Begleitgruppe geäusserten Defiziten (Sorgenpunkte) im Brunaugebiet begegnet, um die Aufenthalts- und Wohnqualität zu verbessern. Insbesondere wird die Achse Mutschellen-, Waffenplatz-/Rieter-, Brandschenkestrasse, die hohe Wohndichten aufweist, spürbar vom motorisierten Verkehr entlastet (siehe Abbildung 10). Das Quartierzentrum Morgental bei der Migros wird soll aufgewertet werden und wird vom MIV entlastet. Die Sorgenpunkte entlang der Schulhausstrasse beziehen sich einerseits auf den Schleichverkehr, andererseits auf die Sicherheit der Schulkinder. Durch das Einbahnregime wird der Schleichverkehr unterbunden, die Strasse vom Verkehr entlastet und gleichzeitig Platz für eine Aufwertung des Schulwegs geschaffen. Der Handlungsspielraum an den Hauptverkehrsstrassen (Albisstrasse, Mythenquai, Bederstrasse), auf denen der übergeordnete MIV gebündelt

werden soll, ist auf konzeptioneller Stufe gering. Bei künftigen Strassenbauprojekten sollen die Strassenzüge gut ins Siedlungsgebiet integriert sowie für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr aufgewertet werden.



Abbildung 10: Sorgenpunkte der lokalen Bevölkerung und Verlagerungswirkungen des motorisierten Verkehrs

Qualität für den Veloverkehr verbessern

Durch die Belastungsreduktion auf der Achse Mutschellen-, Waffenplatz-/Rieter-, Brandschenkestrasse werden die Voraussetzungen für die Umsetzung der Velovorzugsroute geschaffen. Auch auf anderen Strassen profitiert der Veloverkehr von einer tieferen MIV-Belastung. Punktuell können zusätzliche Verbesserungen für den Veloverkehr im Rahmen von Knotenanpassungen umgesetzt werden.

Qualität des ÖV sicherstellen und punktuell verbessern

Mit der Entlastung der Achse Mutschellen-, Waffenplatz-/Rieter, Brandschenkestrasse werden die Randbedingungen, wie z.B. die gegenseitige Beeinflussung von MIV und öV im Mischverkehr, verbessert und neue Handlungsspielräume für den ÖV geöffnet. Zusätzliche Verbesserungen werden durch die MIV-Entlastung beim Knoten Waffenplatzstrasse/Bederstrasse, durch die Umgestaltung in eine nicht überholbare Haltestelle Jugendherberge, durch die neue Kaphaltestelle Billoweg und durch die Umgestaltung des Knotens Albis-/Seestrasse umgesetzt.

Quartiererschliessung für den MIV gewährleisten

Alle Teilgebiete sind weiterhin in und aus allen Richtungen erreichbar, wenn auch z. T. mit gewissen Umwegen. Im lokalen Umfeld der Massnahmen wird die Erschliessung aller Liegenschaften weiterhin gewährleistet, meist durch Einbahnringe. Einige Liegenschaften sind damit neu nicht mehr zweiseitig erschlossen, sondern in ein Einbahnsystem integriert. Dies betrifft insbesondere das nördliche und südliche Brunaquartier sowie die Liegenschaften an der Schulhausstrasse.

Verkehrssicherheit erhöhen

Die Massnahmen verfolgen die vom Richtplan vorgegebene Verlagerung des MIV weg von Quartier- und Sammelstrassen auf leistungsfähigere, höher klassierte Strassen sowie die Verlagerung der Mobilität auf den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr. Dadurch wird die Verkehrssicherheit gesamtheitlich verbessert. Bei den MIV-Unfallschwerpunkten im Brunagebiet, die ausschliesslich entlang von höher klassierten Strassen auftreten, sind Verkehrszunahmen zu erwarten. Die Entwicklung der Verkehrssicherheit ist an diesen Stellen zu überwachen.

Lärm- und Luftbelastungen in Wohngebieten reduzieren

Insgesamt wird die Lärm- und Luftbelastung in den Wohnquartieren mit den MIV-Verkehrsverlagerungen reduziert, v. a. in sensiblen Gebieten wie z. B. der Achse Waffenplatz-/Rieterstrasse oder der Brunastrasse. Sehr isoliert kann es aufgrund der Konzentration des MIV auf den übergeordneten Achsen aber auch zu einer kleinräumigen Zunahme der Lärm- und Luftbelastungen kommen.

Erreichung Klimaziele

Die Massnahmen tragen zur Erreichung der Klimaziele bei, indem klimaneutrale und stadtverträgliche Mobilitätsformen wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr gestärkt werden. Die Umwegfahrten für den motorisierten Verkehr, die durch die Massnahmen entstehen, führen zu einer leichten Erhöhung der Fahrleistung im untersuchten Perimeter. Diese kann aber bereits kompensiert werden, wenn jede zwanzigste Autofahrt auf den Umweltverbund verlagert wird. Weitere positive Wirkungen ergeben sich, wenn das Quartier gestärkt und somit die Nahmobilität gefördert wird (Verkehrsvermeidung).

3.3 Umsetzung

Die Massnahmen des Verkehrskonzepts Brunagebiet werden schrittweise umgesetzt. Sie können grösstenteils einzeln geplant und unabhängig voneinander umgesetzt werden. Mit dem etappierten Vorgehen soll die Umsetzung des Konzeptes unterstützt werden, da die Eingriffe schrittweise und somit dosiert erfolgen. Mit der Einsprache gegen eine Massnahme, werden die anderen Massnahmen nicht blockiert. Wichtig bei der Umsetzung wird aber sein, die einzelnen Massnahmen immer in den Kontext des Gesamtkonzeptes zu stellen.

Die Massnahmen sind in kurzfristige und mittelfristige Massnahmen eingeteilt, wobei die kurzfristigen Massnahmen prioritär und auch einfach(er) umsetzbar sind. Oberste Priorität haben Massnahmen, die den gebietsfremden Schleichverkehr reduzieren. Diese kurzfristigen Massnahmen bedingen teilweise Anpassungen der Verkehrsanordnungen, entsprechende Publikationsfristen müssen eingehalten werden und allfällige Rechtsmittelverfahren vor der Umsetzung abgeschlossen sein.

Die Massnahmen sind grösstenteils unabhängig voneinander umsetzbar, mit Ausnahme derjenigen im Kernraum, die in die beiden folgenden, aufeinander aufbauenden Schritte unterteilt werden.

1. Schritt: Erhöhung Widerstand für gebietsfremden Schleichverkehr ab der Autobahn

Mit einem kurzen Einbahnabschnitt auf der Brunastrasse zwischen Waffenplatz- und Rieterstrasse wird der gebietsfremde Schleichverkehr direkt über die Brunastrasse stadteinwärts unterbunden. Damit dieser nicht kleinräumig ausweichen kann, wird zudem die Einbahn auf der Effingerstrasse gedreht. So wird der Weg für den Schleichverkehr stadteinwärts massgeblich verlängert und damit reduziert. Mit einer Optimierung des Knotens Mutschellen-/Waffenplatz-/Brunastrasse wird zudem der Verkehr von der südlichen Mutschellenstrasse Richtung Allmendstrasse gelenkt, um den MIV möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu führen. Die lokale Erschliessung des Brunaquartiers bleibt mit kleineren Umwegfahrten gewährleistet. Sollte dies noch zu wenig Wirkung bezüglich gebietsfremdem Schleichverkehr zeigen, können ergänzende Massnahmen ergriffen werden (z. B. Rechtsabbiegegebot von der Brunastrasse in die Seestrasse oder Sperrung der Brunastrasse im Bereich Rossbergstrasse/Kurfürstenstrasse).

2. Schritt: Aufwertung der Achse Mutschellen-/Waffenplatz-/Rieterstrasse:

Durch Einführung von Einbahnringen für den MIV im Bereich Mutschellen-/Waffenplatz-/Rieterstrasse beim Rieterplatz in beide Richtungen wird auch die lokale Schleichverkehrsrouten Wollishofen–Stadtzentrum unterbunden und die Achse Mutschellen-/Waffenplatz-/Rieterstrasse vom Autoverkehr entlastet. Die Anforderungen der Richtplanung werden damit umgesetzt, die Voraussetzungen für die Umsetzung der Velovorzugsrouten geschaffen sowie die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs deutlich verbessert.

Schritt für Schritt zu mehr Lebensqualität im Brunagebiet

Die schrittweise Umsetzung ermöglicht einerseits eine kommunikativ begleitete Anpassungsphase an Veränderungen und andererseits, dass in einem Optimierungsprozess und mittels systematischem Monitoring relevanter Aspekte (Missachtungsraten, MIV-Belastungen auf den relevanten Strassen und Rückstaulängen bei Knoten, Unfälle, wichtige von-nach-Beziehungen, ÖV-Verlustzeiten) die mittelfristigen Massnahmen auf die ersten Veränderungen abgestimmt projiziert und ggf. weiterentwickelt werden können. Zudem können die flankierenden Massnahmen für die mittelfristigen Massnahmen noch weiter vertieft und mit den Erfahrungen aus dem 1. Schritt optimiert werden. Während des Optimierungsprozesses wird der Dialog mit den Akteur*innen aus dem Quartier weitergeführt.

Entsprechend wichtige Massnahmen des Verkehrskonzeptes sind ein Monitoring- sowie ein Kommunikationskonzept. Diese müssen prioritär erarbeitet werden.

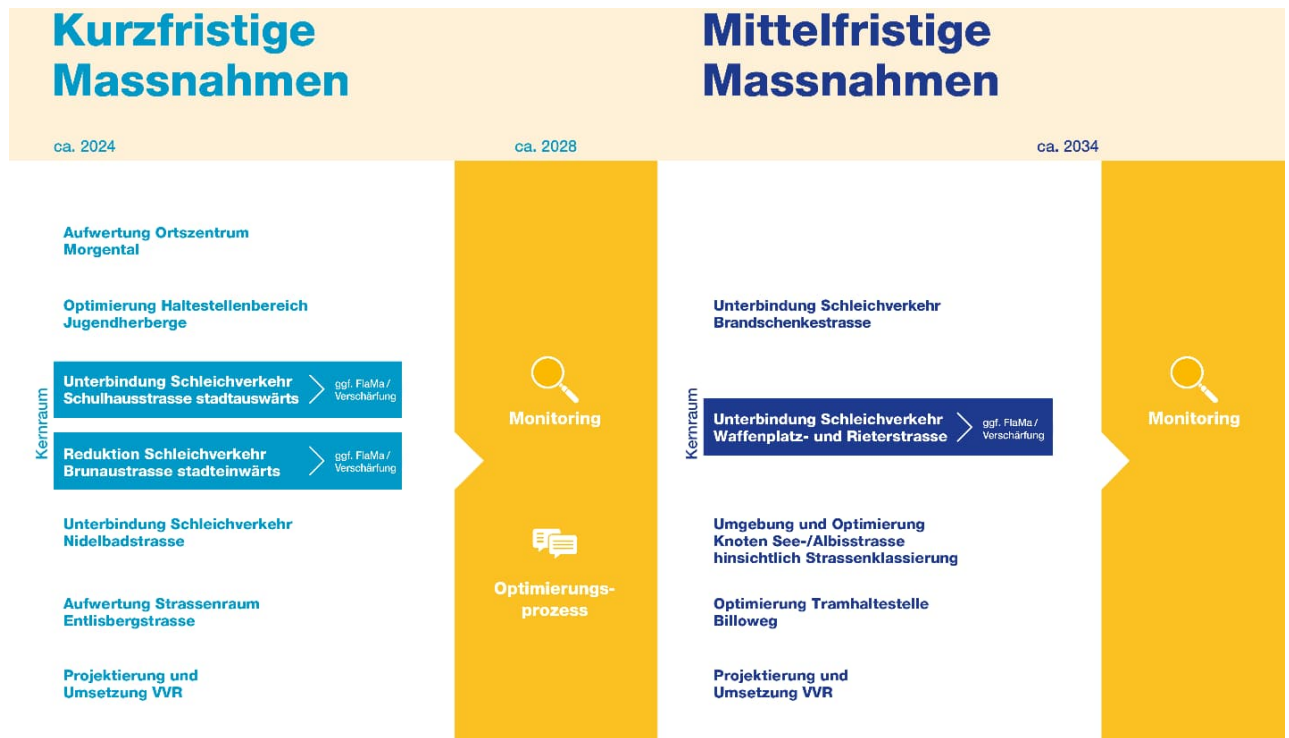


Abbildung 11 Umsetzungsprozess VK Brunaugebiet

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Für die Umsetzung der Massnahmen und deren Erfolg kommt der Kommunikation der Massnahmen sowie der aktiven Öffentlichkeitsarbeit im Brunaugebiet und darüber hinaus eine grosse Bedeutung zu. Das Verkehrskonzept beinhaltet Massnahmen im Kernraum wie auch ausserhalb und die Betroffenheit in den Teilgebieten ist sehr unterschiedlich.

Begleitende kommunikative Massnahmen dienen nicht nur dazu, das Gesamtkonzept und die Bedeutung einzelner Massnahmen gut zu vermitteln, sondern auch um das Mobilitätsverhalten, wo immer möglich und sinnvoll, aktiv anzusprechen. Das betrifft die nicht mehr erwünschte Durchfahrt vom Autobahnanschluss Brunau direkt in das Stadtzentrum sowie den lokalen Binnenverkehr. Ein Kommunikationskonzept umfasst Informationsveranstaltungen, zusätzliche Informationen vor Ort und bettet auch die qualitativen Erkenntnisse aus dem weiterführenden Dialog mit den Akteur*innen in den Rahmen des geplanten Monitorings ein. Gemäss dem letzten Treffen in der Begleitgruppe soll der Dialog fortgeführt und in Partnerschaft mit den Quartiervereinen Enge und Wollishofen aktiv gestaltet werden.

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt