

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 7. Dezember 2010

### **1777. Strassen (Zürich, Albisstrasse kant. S-76)**

Mit Schreiben vom 29. April 2009 bzw. 8. April 2010 unterbreitete das Tiefbauamt der Stadt Zürich der Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (AFV), die Teilprojekte für die Erneuerung der Albisstrasse, Abschnitt Kilchbergsteig bis Lettenholzstrasse, Zürich (Bau Nrn. 07 256, 06 157, 99 381, 95 380), sowie der Butzenstrasse, Speer- bis Frohalpstrasse (Bau Nr. 92 390), zur Genehmigung durch den Regierungsrat im Sinne von § 45 des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1). Gleichzeitig ersuchte es um die Zusicherung der Anrechenbarkeit an die Baupauschale.

#### **Das Projekt**

Das Gesamtprojekt sieht vor, die Albisstrasse im Abschnitt Kilchbergsteig bis Lettenholzstrasse sowie die Butzenstrasse im Abschnitt Speer- bis Frohalpstrasse zu erneuern und die Tramhaltestelle Morgental neu zu gestalten (Teilprojekt Morgental). Durch die Neugestaltung der Tramhaltestelle soll das Quartierzentrum aufgewertet werden. Die neue Tramhaltestelle Morgental soll als Kaphaltestelle und Doppelhaltestelle für Bus und Tram ausgebildet werden. Im Haltestellenbereich sollen mit je etwa 6 m breiten Gehwegen grosszügige Fussgängerflächen mit Bäumen hinter den Haltestellenkanten entstehen. Für die Abbiegebeziehung in die Mutschellenstrasse soll neu ein zwischen den Gleisen liegender, breiter Linksabbiegestreifen eingerichtet werden. Es ist vorgesehen, den gesamten Haltestellenbereich mit einer Lichtsignalanlage zu steuern.

Ausserhalb des Haltestellenbereiches Morgental, also in den Projektabschnitten Lettenholz- bis Tannenrauchstrasse und Mutschellenstrasse bis Kilchbergsteig, werden die abgenutzten Tramgleise ersetzt und der Strassenbelag erneuert. Zur Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (öV) sollen zukünftig die Buslinien auf dem Tramtrasse geführt werden, weshalb eine Spreizung der Gleise erforderlich wird. Bei der Haltestelle Butzenstrasse handelt es sich um eine kombinierte Tram-/Bushaltestelle. Damit ein behindertengerechter Ausbau für beide Fahrzeugtypen möglich wird, wird ein örtlich begrenztes Belagskissen erstellt. Am Knoten Butzen-/Albisstrasse wird eine Lichtsignalanlage für die Busbevorzugung erstellt. Dies ermöglicht das sichere Rechtsabbiegen der stadtauswärts fahrenden Busse der Linie 70 vom öV-Trasse in die Butzenstrasse.

Bergwärts ist ab der Einmündung Tannenrauchstrasse bis zur Haltestelle Butzenstrasse eine Veloführung vorgesehen.

In der Butzenstrasse, Abschnitt Frohalp- bis Speerstrasse wird die Bushaltestelle Verenastrasse mit einer begrünten Mittelinsel und einem Fussgängerstreifen auf der Ostseite neu gestaltet. Zudem wird der Strassenbelag erneuert.

Im Zuge der Bauarbeiten werden sowohl in der Albis- wie auch in der Butzenstrasse die Werkleitungen erneuert.

#### **Stand des städtischen Verfahrens**

Beim Auflageverfahren nach § 16 StrG gingen innerhalb der Auflagefrist fünf Einsprachen gegen das Gesamtprojekt ein. Der Entscheid über die Einsprachen und die Projektfestsetzung erfolgte mit Stadtratsbeschluss Nr. 1504 vom 10. Dezember 2008. Das von vier Einsprechenden hiegegen angestrebte Rekursverfahren wurde bis zur rechtskräftigen Genehmigung des Projekts durch den Regierungsrat sistiert (RRB Nr. 954/2009). Mit Beschluss vom 2. September 2009 bewilligte der Gemeinderat der Stadt Zürich für die Neugestaltung der Haltestelle Morgental und für weitere damit im Zusammenhang stehende Massnahmen einen Objektkredit von rund 2 Mio. Franken.

#### **Beurteilung des Projekts in seinem Umfeld**

Im Rahmen der Genehmigung geht es um die Überprüfung der Vereinbarkeit des von der Stadt Zürich ausgearbeiteten Projektes mit den übergeordneten kantonalen Interessen. Konkret geht es darum, die verschiedenen Interessen im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zu definieren, zu bewerten und schliesslich gegeneinander abzuwägen. Die Genehmigung kann erteilt werden, wenn das Projekt keinen überwiegenden kantonalen Interessen widerspricht.

Das Gesamtprojekt wurde von der Stadt Zürich als flankierende Massnahme N4/N20 Westumfahrung eingereicht. Die im Teilprojekt Morgental vorgesehenen Gestaltungsmassnahmen im Zentrum Morgental sind zwar im Konzept Flankierende Massnahmen N4/N20 (FlaMa) vorgesehen (RRB Nr. 1762/2001), allerdings nur unter «zu prüfende Massnahmen». Im Gegensatz zu den im Konzept enthaltenen zwingenden und ergänzenden Massnahmen sind die zu prüfenden Massnahmen zur Sicherstellung der Umlagerungseffekte der N4/N20 Westumfahrung nicht zwingend nötig. Dementsprechend ist auch keine Mitfinanzierung des Bundes vorgesehen. Die Umgestaltung des Morgentals ist aber auch Teil des städtischen Konzepts zur Aufwertung von Stadträumen in den Quartierzentren (QUARZ), das wiederum Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Kantons Zürich ist. Gegenstand des Konzepts sind 34 im kommunalen Richtplan festgelegte Gebiete, die zum Teil an

Strassen mit überkommunaler Bedeutung im Sinne von § 43 Abs. 2 StrG liegen. Ziel des Konzepts ist es, mit der Schaffung von attraktiven, fussgängerfreundlichen Bereichen deren urbane Qualitäten zu verbessern und die Aufenthaltsqualität und die Standortattraktivität zu steigern. Wie das Tiefbauamt der Stadt Zürich in seinem Objektblatt zum Morgental darlegt, sind aus Sicht der Stadt die Anliegen des Fussgängerverkehrs sowie eine hohe Aufenthaltsqualität von zentraler Bedeutung. Dies will die Stadt Zürich mit gezielten Massnahmen fördern. Die Stadt Zürich begründet das Projekt somit in erster Linie mit kommunalen städtebaulichen Gesichtspunkten. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass das QUARZ-Konzept Gegenstand des vom Kanton beantragten Agglomerationsprogramms ist. Als Programm mit hohem Abstraktionsgrad nimmt es verschiedene Anliegen der Planungsträger auf. Die kommunalen Interessen werden dadurch indessen nicht zu kantonalen Interessen. Die Interessenabwägung findet stets bei der konkreten Umsetzung statt.

Die Albisstrasse ist eine bedeutende, seit dem 26. März 2007 im kantonalen Richtplan eingetragene Strasse mit überkommunaler Bedeutung. Sie ist der Zubringer zur A3. Zudem ist die Albisstrasse für den Fall, dass die A3 im Abschnitt Anschluss Wollishofen–Dreieck Zürich Süd gesperrt werden muss, die einzige verfügbare Ausweichroute. Ihre grosse Bedeutung für das kantonale Strassennetz ist somit ausgewiesen. Zudem handelt es sich bei der Albisstrasse um eine Durchgangsstrasse des Bundes (Art. 2 Abs. 1 lit. a Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958; SR 741.01), die für den Durchgangsverkehr offen zu halten ist.

Der Regierungsrat hat im Gesamtverkehrskonzept im September 2006 festgelegt, dass unter Wahrung der Verhältnismässigkeit das Hauptstrassennetz in den Siedlungsräumen unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden und der verschiedenen damit verbundenen Funktionen angebotsorientiert erstellt und betrieben werden soll. Die bauliche Gestaltung und der angepasste Betrieb sollen dabei die sichere Zirkulation des motorisierten Individualverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehr und des Fuss- und Veloverkehrs gewährleisten. Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität können an Hauptverkehrsstrassen vorgesehen werden, wenn die Verkehrsbelastung dies zulässt (Kantonaler Richtplan, Kapitel 4.2.2.). Daraus folgt, dass der Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität für den MIV bei der Beurteilung des Projektes ein besonderes Gewicht beizumessen ist.

Es ist somit zu prüfen, ob das überwiegend dem städtischen Interesse der Quartieraufwertung dienende Projekt dem kantonalen Interesse an der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrskapazität in genügendem Masse Rechnung trägt.

Beim Einrichten einer Mischverkehrsfläche, wie es bei einer Kaphaltestelle der Fall ist, wird die Verkehrskapazität für den MIV nicht nur durch den verminderten Strassenquerschnitt, sondern vor allem durch den Takt des öffentlichen Verkehrs bestimmt. Heute verkehrt auf dem betreffenden Abschnitt eine Tramlinie im 7,5-Minuten-Takt (rund acht Halte pro Stunde und Richtung). In Zukunft soll das öV-Angebot der Buslinien so ausgebaut werden, dass 18 Halte pro Stunde und Richtung erfolgen. Darüber hinaus würde die neu vorgesehene Haltestelle Umsteigebeziehungen zwischen zwei hinter einanderstehenden öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, was zu längeren Haltedauern der Trams und Busse führt. Es ist somit davon auszugehen, dass die vorgesehene Kaphaltestelle zusammen mit der Taktverdichtung des öV eine Verminderung der Kapazität für den MIV bewirken wird. Dabei gilt es indessen, zwischen den beiden Fahrtrichtungen zu unterscheiden. Die Beeinträchtigung für den stadtauswärtsfahrenden Verkehr ist im Vergleich zur bestehenden Situation vergleichsweise gering, da der MIV durch aus- bzw. umsteigende Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Fahrbahn auf der ganzen Länge der heute zu schmalen Halteinsel überqueren, blockiert wird. In der Gegenrichtung ist allerdings eine wesentlich stärkere Beeinträchtigung des Verkehrsflusses zu erwarten. Die Verkehrssituation ist bereits heute vor allem in der Morgenspitze bezüglich des sich in Richtung Autobahnanschluss Wollishofen aufbauenden Rückstaus kritisch. Dies wurde durch eine im Auftrag der Baudirektion 2004 eingeholte Studie der Ernst Basler + Partner AG (Studie EBP) ermittelt. Die Studie berücksichtigte den geplanten Ausbau des öV-Angebots. Diese Situation würde sich durch die vorgesehene Kaphaltestelle verstärken, insbesondere beim zukünftig denkbaren weiteren Ausbau des öV-Angebots. Die vorgesehene Lichtsignalsteuerung des gesamten Abschnitts erweist sich zudem als äusserst komplex. Es ist gemäss der Studie fraglich, ob die betrieblichen Anforderungen im Alltag erreicht werden können. Die Kapazitätseinschränkungen stadteinwärts sind somit erheblich.

Mit der Umgestaltung der Haltestelle Morgental werden zwar durchaus auch Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation erreicht. Diese sind in erster Linie im Errichten des geschützten Linksabbiegestreifens Richtung Mutschellenstrasse, verbesserten öV-Umsteigebeziehungen und grosszügigeren Fussgängerflächen zu finden. Diese Vorteile des Projektes vermögen indessen seine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strasse nicht aufzuwiegen.

Die zuständigen kantonalen Behörden hatten bereits verschiedentlich Gelegenheit, sich mit dem Teilprojekt Morgental auseinanderzusetzen. Wenngleich die Studie EBP zum Schluss gelangte, die vorliegend von der Stadt Zürich ausgearbeitete Variante könne aus verkehrstech-

nischer Sicht empfohlen werden, wurde die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche im Bereich der Haltestelle Morgental vom Kanton aus den genannten Gründen stets abgelehnt. Bereits mit Begehrensäusserungen vom 29. November 2004, 18. Juni 2007 und 3. Oktober 2008 habe sich das Tiefbauamt bzw. das AFV ablehnend zur Umgestaltung der Haltestelle Morgental geäußert. Indem die Albisstrasse 2007 in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurde, haben sich die Voraussetzungen für eine positive Beurteilung zusätzlich verschlechtert. Der Stadtrat von Zürich hat das Projekt ohne Berücksichtigung der Änderungsbegehren betreffend die Haltestelle Morgental festgesetzt und zur Projektgenehmigung durch den Regierungsrat eingereicht. Insgesamt ergibt die Beurteilung, dass dem Projekt überwiegende übergeordnete kantonale Interessen entgegenstehen. Die Umgestaltung der Haltestelle Morgental (Bau Nr. 99 381) zu einer Kaphaltestelle kann somit nicht genehmigt werden.

Die zu den Abschnitten Albisstrasse, Lettenholz- bis Tannenrauchstrasse und Mutschellenstrasse bis Kilchbergsteig sowie Butzenstrasse, Frohalp- bis Speerstrasse geäußerten Begehren wurden zwischen AFV und der Stadt Zürich bereinigt. Die übrigen geplanten Massnahmen in den Abschnitten Albisstrasse, Lettenholz- bis Tannenrauchstrasse (Bau Nr. 95 380) und Mutschellenstrasse bis Kilchbergsteig (Bau Nrn. 07 256 und 06 157) sowie Butzenstrasse, Frohalp- bis Speerstrasse (Bau Nr. 92 390) sind vorbehältlich des rechtskräftigen Rekursentscheides durch den Regierungsrat zu genehmigen.

### **Kosten**

Die Kosten für die Erneuerung der Albisstrasse, Lettenholz- bis Tannenrauchstrasse (Bau Nr. 95 380) und Mutschellenstrasse bis Kilchbergsteig (Bau Nrn. 07 256 und 06 157, ohne Bau Nr. 99 381 Haltestelle Morgental) sowie der Butzenstrasse, Frohalp- bis Speerstrasse (Bau Nr. 92 390), betragen Fr. 16 471 000 (einschliesslich Verwaltungskosten Werke). Die Aufwendungen zulasten der Baupauschale belaufen sich gemäss einer provisorischen Ermittlung auf voraussichtlich rund Fr. 3 825 000. Davon betragen die Aufwendungen für öffentlichen Verkehr voraussichtlich Fr. 356 000 (RRB Nr. 117/2006). Auf die einzelnen Baunummern teilen sich die Kosten wie folgt auf:

Bau Nr.	Anteil Baupauschale	Anteil Baupauschale öV
92 390	Fr. 709 000	Fr. 0.00
95 380	Fr. 2 100 000	Fr. 203 000
07 256	Fr. 660 000	Fr. 153 000

Bei der Baunummer 06 157 fallen keine Kosten zulasten der Baupauschale an, da es sich um eine kommunale Strasse handelt.

Nach Vorlage der Bauabrechnung und des Plans über das ausgeführte Bauwerk wird die Volkswirtschaftsdirektion gestützt auf §39 lit. d in Verbindung mit Anhang 2 der Finanzcontrollingverordnung vom 5. März 2008 (LS 611.2) denjenigen Betrag festsetzen, der von der Stadt Zürich der Abrechnung über die Baupauschale gemäss §46 StrG einschliesslich des Anteils für den öffentlichen Verkehr belastet werden kann.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Teilprojekt der Stadt Zürich für die Umgestaltung der Haltestelle Morgental in der Albisstrasse, Abschnitt Mutschellen- bis Tannenrauchstrasse (Bau Nr. 99381) wird nicht genehmigt.

II. Die Teilprojekte der Stadt Zürich für die Erneuerung der Albisstrasse, Lettenholz- bis Tannenrauchstrasse (Bau Nr. 95380) und Mutschellenstrasse bis Kilchbergsteig (Bau Nrn. 07256 und 06157) sowie Butzenstrasse, Frohalp- bis Speerstrasse (Bau Nr. 92390) in der Stadt Zürich werden im Sinne von §45 des Strassengesetzes vorbehältlich des rechtskräftigen Rekursentscheides genehmigt.

III. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Entscheid ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

IV. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, Stadthaus, Postfach, 8022 Zürich (E), das Tiefbauamt der Stadt Zürich, Postfach, 8021 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

Husi