Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 14. März 2018

223. Strassen (Zürich, Universitätstrasse HVS 17)

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2017 unterbreitete das Tiefbauamt der Stadt Zürich der Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (AFV), das Projekt für die Sanierung und Neugestaltung der Universitätstrasse, im Abschnitt Bolleystrasse bis Rigiplatz, Zürich (Bau Nr. 06275), zur Genehmigung durch den Regierungsrat im Sinne von § 45 Abs. 3 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1). Gleichzeitig ersuchte es um die Zusicherung der Anrechenbarkeit an die Baupauschale.

Das Projekt sieht vor, im Anschluss an Gleis- und Werkleitungsarbeiten die heute deutlich zu schmale und zu kurze sowie nicht behindertengerechte Tramhaltestelle «Winkelriedstrasse» stadteinwärts neu als Kaphaltestelle auszubauen, wobei die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs mittels Lichtsignalanlage (Tramschleuse) sichergestellt wird. Diese Lösung ermöglicht trotz der sehr engen Platzverhältnisse die Umsetzung einer behinderten- und normgerechten Tramhaltestelle und trägt dazu bei, die Sicherheit massgeblich zu verbessern. Die im Masterplan Velo vorgesehene kommunale Veloroute von der Stapfer- in die Winkelriedstrasse kann im Schatten der Mittelinsel geführt werden. Weiter soll der Fussgängerstreifen beim Huttensteig mit einer Mittelinsel ausgestaltet (Schulwegsicherung) und die Einmündung der Bolley- in die Universitätstrasse als Trottoirüberfahrt ausgeführt werden.

Die Universitätstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse (HVS 17). Auf ihr verläuft zudem eine Ausnahmetransportroute Typ II. Der Baubeginn ist ab Juli 2018 geplant.

Mit Schreiben vom 17. Februar 2016 hat das AFV im Rahmen der Begehrensäusserung nach § 45 Abs. 1 StrG zum Projekt Stellung genommen. Die eingebrachten Bemerkungen wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt.

Die Auswirkungen des Projekts auf die Leistungsfähigkeit der Strasse stadteinwärts wurden seitens der Stadt Zürich anhand einer Verkehrssimulation überprüft. Die Einrichtung einer Kaphaltestelle ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in den Spitzenstunden nicht verschlechtert, hingegen verbessert sich die Sicherheit massgeblich. Heute queren die aussteigenden Trampassagierinnen und -passagiere die Fahrbahn und unterbrechen den MIV-Fluss. Zudem ist die Mittelinsel heute zu eng, weshalb zu Spitzenzeiten der Strassenraum der Universitätstrasse durch wartende Passagierinnen

und Passagiere beeinträchtigt wird. Die Kaphaltestelle begünstigt den Verkehrsfluss insofern, als die zur stadteinwärtsführenden Haltestelle gehenden Fussgängerinnen und Fussgänger die Fahrbahn nicht mehr queren müssen. Ausserdem beschränkt sich die Mischverkehrsfläche nur auf den Bereich der Tramhaltestelle «Winkelriedstrasse». Bei den übrigen vor- und nachgelagerten Haltestellen auf der Universitätstrasse bestehen keine Mischverkehrsflächen bzw. Kaphaltestellen. Stadtauswärts verändert sich das Verkehrsregime für den MIV nicht. Der vorhandene Stauraum reicht aus, um die wartenden Fahrzeuge des MIV aufzunehmen. Der Verkehrsfluss am Knoten Universität-/Gladbachstrasse und auf dem Rigiplatz wird nicht beeinflusst.

Erfahrungswerte und Forschungsberichte bezüglich der Machbarkeit von Mischverkehrsflächen und Kaphaltestellen zeigen, dass die Beurteilung der Stadt Zürich für den vorliegenden Strassenabschnitt plausibel ist.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Umsetzung einer sicheren, normkonformen und behindertengerechten Tramhaltestelle nur mit einer einseitigen Kaphaltestellenanordnung möglich ist. Durch den Umbau der Haltestelle wird die Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger (Schulweg) und für die wartenden Fahrgäste erheblich verbessert. Ausserdem kann im Zuge dieser Ausgestaltung zusätzlich eine Verbindung für die kommunale Veloroute Stapfer-/Winkelriedstrasse angeboten werden.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG wurde das Projekt 2009 erstmals öffentlich aufgelegt. Aufgrund von Einwendungen wurde das Projekt überarbeitet. Vom 9. Januar 2015 bis 9. Februar 2015 wurde die Planauflage nach § 13 StrG wiederholt. Vom 11. November 2016 bis 11. Dezember 2016 wurde das Projekt nach § 16 StrG öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist ging eine Einsprache ein. Mit Stadtratsbeschluss Nr. 649 vom 23. August 2017 wurde das Projekt festgesetzt. Der Beschluss ist rechtskräftig. Einer Genehmigung steht somit nichts entgegen.

Die Gesamtkosten für die Sanierung und Neugestaltung der Universitätstrasse, im Abschnitt Bolleystrasse bis Rigiplatz, betragen voraussichtlich rund Fr. 6954000 (einschliesslich Verwaltungskosten Werke). Die Aufwendungen zulasten der Baupauschale betragen rund Fr. 2686000, wovon Fr. 292000 zulasten der Baupauschale für den öV-Anteil gehen.

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, den die Stadt Zürich der Abrechnung über die Baupauschale gemäss § 46 StrG belasten kann.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

- I. Das Projekt der Stadt Zürich für die Sanierung und Neugestaltung der Universitätstrasse, Abschnitt Bolleystrasse bis Rigiplatz, Zürich, wird im Sinne von § 45 Abs. 3 des Strassengesetzes genehmigt.
- II. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, Stadthaus, Postfach, 8022 Zürich, das Tiefbauamt der Stadt Zürich, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli