



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 96. Ratssitzung vom 29. Mai 2024

### 3251. 2023/254

#### **Weisung vom 31.05.2023:**

#### **Motion von Markus Merki und Heidi Egger betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo, Bericht und Abschreibung**

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird abgeschrieben.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1 / Kommissionreferat Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 2:

**Heidi Egger (SP):** Am 3. Juli 2019 reichten Markus Merki (GLP) und ich eine Motion zum Veloverkehr an der Schaffhauserstrasse ein. Wir forderten eine Weisung, mit der die Velofahrer\*innen eine lückenlose Velofahrt vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz und umgekehrt haben. Vor einem Jahr erhielten wir in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) die Weisung mit dem geforderten Bericht. Darin wird aufgezeigt, dass der Strassenabschnitt der Schaffhauserstrasse von der Friesstrasse bis zum Seebacherplatz im Jahr 2010 im Rahmen eines Strassenbauprojekts saniert und umgestaltet wurde. Die Veloführung stadtauswärts wurde dabei auf dem Trottoir realisiert. Im Rahmen der Sanierung der Mischverkehrsflächen des Fuss- und Veloverkehrs wurde der Abschnitt im Jahr 2019 aufgrund eines Rechtsgutachtens neu signalisiert. Der Velostreifen auf dem Trottoir wurde demarkiert und die Signalisation «Velo gestattet» angebracht. Zur Verbesserung der Veloführung arbeitete die Verwaltung zwei Lösungsvorschläge aus. Die erste Version führt zu einem verschmälerten Trottoir und einem schmalen Velostreifen. Die Bäume wären bei dieser Lösung auf Spe-



zialbaumscheiben angewiesen, die erst entwickelt werden müssten. Dieser Lösungsansatz ermöglicht keine durchgehende Verbesserung der Veloführung stadtauswärts. Der Bereich der SBB-Unterführung bleibt weiterhin eine Engstelle, weil das Trottoir durch den Veloverkehr mitgenutzt wird. Als alternativer Lösungsansatz wurde der Mischverkehr von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Öffentlichem Verkehr (ÖV) untersucht, um Platz für einen Velostreifen stadtauswärts sowie einen verbreiterten Velostreifen stadteinwärts anbieten zu können. Es zeigte sich, dass der Bereich der SBB-Unterführung herausfordernd ist. Bei dieser Lösung wäre es nicht möglich, dass Trams und der MIV nebeneinander neben dem Velostreifen fahren. Das Fazit des Berichts ist klar: Die Untersuchungen zeigen, dass es keine zufriedenstellende Lösung gibt. Es ist nicht möglich, eine genügend breite und attraktive Veloinfrastruktur und damit die Motion umzusetzen. Der Mischverkehr MIV/ÖV ist aufgrund der Höhenbeschränkung der SBB-Unterführung nicht durchgängig möglich und zulässig. Bei einer Verbreiterung der Fahrbahn könnte nur ein 1,25 bis 1,5 Meter breiter Velostreifen realisiert werden. Gleichzeitig müsste das Trottoir verschmälert werden und der Erhalt der Bäume wäre gefährdet. Darum ist keine Optimierung für den Veloverkehr möglich. Verbesserungen können erst erreicht werden, wenn der Strassenraum umfassend umgestaltet wird. Der Strassenabschnitt wurde im Jahr 2010 saniert und ein Erneuerungsbedarf ist erst mittel- bis langfristig zu erwarten. Daher ist eine Umsetzung des Anliegens der Motion kurzfristig nicht möglich. Verschiedene Schwachstellen wurden jedoch gesehen und behoben. Stadteinwärts gibt es jetzt einen fast durchgehenden Velostreifen. Bei der gefährlichen Tankstelle ist er rot eingefärbt und ein paar Parkplätze wurden aufgehoben, weil sie für die Velofahrenden gefährlich sein könnten. Auch auf der umgebauten Friesstrasse ist jetzt ein breiter Velostreifen markiert. Nach vielen Fragen und Diskussionen beantragt die Mehrheit der SK SID/V, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und die Motion abzuschreiben. Als Motionär\*innen sind wir zwar enttäuscht, dass die Motion nicht umsetzbar ist, aber die stadtauswärts führende Seite ist ein Erfolg und sicher eine Verbesserung.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag und Schlussabstimmung zu Dispositivziffer 1:

**Stephan Iten (SVP):** Liest man das substanzielle Protokoll zur Motion GR Nr.2019/313, findet man mein Votum beinahe deckungsgleich im vorliegenden Bericht wieder; einzig die SBB-Unterführung hatte ich vergessen. Daher müssten wir den Bericht beinahe zur Kenntnis nehmen. Aber STR Simone Brander schaffte es, bei einem Prüfauftrag und Bericht vier Parkplätze abzubauen. Sie begründet das mit der Sicherheit und dem «Doo-ring». Selbstverständlich habe ich nachgefragt, wie viele Doo-ring-Unfälle es dort gegeben hat. Die Antwort: Null. Ich verstehe es nicht und das ist einer der Gründe, weshalb wir den Bericht nicht zur Kenntnis nehmen können. Wir hätten uns kompromissbereit gezeigt, wenn statt der vier Parkplätze wenigstens ein Umschlagplatz für das Gewerbe realisiert würde. Das wollte man nicht. Uns wurde gesagt, dass es vis-à-vis bei der Druckerei bereits Umschlagplätze habe. Stellt euch vor: Die Lastwagen kommen von der Autobahnausfahrt Seebach und über die Schaffhauserstrasse. Sie können nicht mehr parkieren. Sie müssen bis zum kritischen Bahnhof Oerlikon Ost fahren und dort kehren. Sie müssen über die Friesstrasse fahren, um auf den Umschlagplatz zu kommen. Wir



*haben also riesige Umwege. Was macht der Lastwagen, wenn er dort steht und eine Palette abladen muss? Wir haben keine Fussgängerstreifen. Das heisst, er muss die Palette mit dem Hubwagen über vier Gleise fahren. Ich fragte die zuständige Projektleiterin, ob sie jemals mit einer gefüllten Palette über ein Gleis gefahren sei, was sie verneinte. Wir stellen den Antrag, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Carla Reinhard (GLP):** *Die Behandlung des Geschäfts lässt uns enttäuscht zurück. Zwar nahm sich die Verwaltung viel Zeit für unsere Anliegen und prüfte unsere Vorschläge. Es ist trotzdem frustrierend, dass wir nun lediglich Verbesserungen rund um die Problemstelle an der Schaffhauserstrasse stadtauswärts haben, wo die Trennmarkierungen auf dem Trottoir verschwanden. Der Streckenabschnitt entlang der Schaffhauserstrasse sollte eigentlich dem Qualitätsstandard A entsprechen. Er wurde im Jahr 2019 verschlechtert und bleibt es weiterhin. Die Stelle ist aus unserer Sicht ein Symbol für ein grösseres Problem. Die GLP begrüsst zwar das Entflechten von Mischverkehrsflächen zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden, aber die neue Praxis seit dem Griffel-Kaufmann-Rechtsgutachten führt vielerorts zur deutlichen Verschlechterung für Velofahrende. Das ist weder zielführend noch realitätsnah. Velofahrende werden dann oft auf eine Strasse ohne gute Infrastruktur geführt, wie wir es auch auf der Schaffhauserstrasse beobachten können. Die Signalisation ist erstens verwirrend und zweitens herrscht Tempo 50 und viele Lastwagen verkehren dort. Darum fahren viele Velos weiterhin auf dem Trottoir. Die Situation ist also für alle schlechter als vorher mit der klaren Trennung. Da die rein farbliche Trennung mit einem markierten Streifen nicht mehr erlaubt ist, braucht es schnell und viel mehr baulich abtrennende Velowege – beispielsweise auf Trottoirhöhe mit einem kleinen Grünstreifen oder mit einer minimalen Absenkung. Wir begrüssen die angedachten und teilweise bereits umgesetzten Verbesserungen, auch den Abbau der vier Parkplätze. Das führt zu deutlich mehr Sicherheit für die Velofahrenden, auch wenn die Situation vor Ort immer noch gut beobachtet werden muss. Darum nehmen wir den Bericht leicht zähneknirschend zur Kenntnis und stimmen der Abschreibung zu, da im Bestand leider keine zufriedenstellende Lösung möglich ist.*

**Andreas Egli (FDP):** *Die allgemeine Enttäuschung liegt nicht daran, dass der Bericht schlecht wäre oder dass Fehler gemacht worden wären. Wir können die Kritik von Stephan Iten (SVP) nachvollziehen. Wir sind aber mittlerweile abgehärtet, sodass das für uns noch zu wenig Grund ist, einen Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen. Wir nehmen ihn zur Kenntnis, wir nehmen es, wie es ist. Der GLP geht es auf anderer Ebene ähnlich. Der Bahnübergang existiert nun mal. Es bringt nicht viel, die grossen, breiten Veloautobahnen an den Bahnübergang hinzuführen und dann zu verlangen, dass man dort absteigen müsse. Der Bericht machte Verschlimmbesserungen, aber das ist die Folge all dieser Anträge. Am Ende verschlechtert sich die Situation für alle.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.



**STR Simone Brander:** *Wir prüften jede erdenkliche Möglichkeit, wie wir im Bereich der SBB-Unterführung mehr Platz für das Velo und für diejenigen, die zu Fuss unterwegs sind, herausholen könnten. Im Bestand ging das beim besten Willen nicht. Wir konnten die Behebung bei neun Schwachstellen in Angriff nehmen und wir haben ein paar «Quick wins», die wir aus der heutigen Situation mitnehmen können. Es ist mir klar, dass das nicht befriedigend ist. Eine befriedigendere Lösung ist nur mit einer Umgestaltung des ganzen Strassenraums möglich. Der Abschnitt Bahnhof Oerlikon–Seebacherplatz bleibt auf der To-do-Liste des Tiefbauamts. Wir nehmen ihn wieder in Angriff, wenn der Strassenraum saniert werden muss, um die Situation gesamthaft zu verbessern.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit: Referat: Heidi Egger (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL), Jehuda Spielman (FDP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 101 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Referat: Heidi Egger (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL), Jehuda Spielman (FDP)

Minderheit: Referat: Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Derek Richter (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 101 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



5 / 5

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Referat: Heidi Egger (SP); Andreas Egli (FDP), Präsidium; Stephan Iten (SVP), Vizepräsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Markus Knauss (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL), Jehuda Spielman (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 113 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 5. Juni 2024

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat