

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 7. Dezember 2011

1496. Schriftliche Anfrage von Cäcilia Hänni-Etter betreffend Umbau der Schmiede Wiedikon, sichere Verkehrsführung im Hinblick auf den Abschluss der Umbauarbeiten.

Am 14. September 2011 reichte Gemeinderätin Cäcilia Hänni-Etter (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/340, ein:

Die Abstimmungsvorlage vom 13. Juni 2010 erläuterte den Umbau rund um die Schmiede Wiedikon. Die Verkehrsführung für Auto- und Velofahrer wurde klar aufgezeigt. Die Vorlage sah vor, dass Auto- und Velofahrer die Schmiede künftig sowohl stadteinwärts wie auch stadtauswärts umfahren müssen. Die grosszügiger geplante Haltestelle wurde als sicherer Aufenthaltsort zum Verweilen und Flanieren für Fussgänger und Fussgängerinnen beworben.

Was das Referendumskomitee bereits im Vorfeld der Abstimmung aufgezeigt hat, zeigt sich nun deutlich: Der Umbau birgt im Alltag grosses Verwirrungspotenzial für sämtliche Verkehrsteilnehmenden: Velofahrende, zu Fussgehende und Autofahrende, aber auch öV-Lenker und –Lenkerinnen müssen fortwährend damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer sich nicht regelkonform verhalten und damit sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Im Hinblick auf den definitiven Abschluss der Umbauarbeiten in den nächsten Wochen bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie will der Stadtrat sicherstellen, dass dieser Aufenthaltsort für die Fussgänger und Fussgängerinnen in Realität so sicher wird, wie er in der Abstimmungsvorlage versprochen wurde bzw. wie will er sicherstellen, dass die Velofahrenden ausschliesslich die für sie gemäss Abstimmungsvorlage gestatteten Routen benutzen und nicht die Fussgänger auf den «Flanierbereichen» gefährden?
2. Wie will der Stadtrat sicherstellen, dass die Zufahrt zum Kreisgebäude und zum Parkplatz des Gasthofes Falken für Autofahrende und Lieferfahrzeuge gefahrlos möglich ist?
3. Die Fussgängerbereiche zwischen Schmiede Wiedikon und Goldbrunnenplatz wurden auf der einen Strassenseite merklich verschmälert, so dass ein Kreuzen von zwei Personen bzw. ein Spazieren nebeneinander erschwert ist. Dafür wurde eine leicht abgesetzte Velospur gebaut. Wie beurteilt der Stadtrat das Gefährdungspotenzial, dieser beiden Verkehrsbereiche, insbesondere für ältere Fussgängerinnen und Fussgänger bzw. für Kinder, die sich der Abgrenzung der beiden Bereiche zu wenig bewusst sind?
4. Wie beurteilt der Stadtrat das Gefährdungspotenzial für Velofahrende durch den stetigen Wechsel zwischen abgetrennter Velospur und Fahrbahn zusammen mit dem MIV?
5. In der Quartierplanung wurde der Abschnitt zwischen Talwiesenstrasse und Schmiede Wiedikon als kommunaler Fussgängerbereich bezeichnet. Das vorliegende Projekt sei ein Baustein in der Umsetzung des Verkehrsplans zur Aufwertung der Quartierzentren. Wie stellt sich der Stadtrat das konkrete Aufwertungspotenzial vor, wenn gleichzeitig immer mehr Verkehrsströme von öV, Velo- und Autoverkehr durch dieses Nadelöhr gelenkt werden und andere Verkehrsquerungen dafür für den MIV (z.B. Haldenstrasse) faktisch unpassierbar gemacht werden sollen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Rund um die Schmiede Wiedikon verhalten sich einzelne Velofahrende (noch) nicht korrekt und fahren zwischen den beiden Haupthaltestellen «Schmiede Wiedikon» durch. Eine gewisse Eingewöhnungszeit für die Verkehrsteilnehmenden ist abzuwarten. Die Dienstabteilung Verkehr hat bereits Nachbesserungen in Form von Verdeutlichung der Signalisationen und Markierungen vorgenommen. Die Situation wird weiterhin beobachtet und bei Bedarf entsprechend angepasst. Diesbezüglich möchte der Stadtrat darauf aufmerksam machen, dass das Veloregime rund um die Schmiede Wiedikon, insbesondere nordöstlich der Zurlindenstrasse sowie an der Schlossgasse, gemischt ist.

Zu Frage 2: Zubringerdienste fahren im besagten Abschnitt im Schritttempo. Der aktuelle Misstand ist ein Akzeptanzproblem der wartenden Verkehrsteilnehmer. Erfahrungsgemäss

wird sich die Situation nach einer gewissen Eingewöhnungsphase beruhigen. Der Stadtrat möchte darauf hinweisen, dass die Zufahrt auch für Velofahrende gilt.

Zu Frage 3: Das Trottoir wurde auf eine Minimalbreite von 1,80 m und die Velospur auf 1,25 m reduziert. Die schmalen Fuss- und Velobereiche sind die Folge der engen Platzverhältnisse. Obwohl Breiten von 2 m für das Trottoir und 1,50 m für den Veloweg ideal wären, wird aufgrund der Umsetzung des regionalen Radwegs ein Kompromiss eingegangen. Die Abtrennung durch den gekippten Stein wurde gerade auch darum gewählt, weil sie sehr deutlich die beiden Bereiche voneinander trennt und auch von sehbehinderten Menschen erfasst werden kann. Die Abgrenzungsfrage wurde zusätzlich mit Piktogrammen dargestellt. Da diese Anordnung Neuland für Zürich ist, wird dieser Bereich genau beobachtet. Allenfalls kann es zu Behinderungen für die Velofahrenden führen, wenn Fussgänger beim Kreuzen den Velobereich betreten. Grundsätzlich ist der Bereich zwischen Schmiede Wiedikon und Goldbrunnenplatz für die Velofahrenden jedoch eine deutliche Verbesserung, insbesondere bei Verkehrsstau des motorisierten Individualverkehrs. Grundsätzlich stuft der Stadtrat sowohl den Fussgänger- wie auch den Velobereich zwischen Schmiede Wiedikon und Goldbrunnenplatz als ungefährlich ein.

Zu Frage 4: Ein Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn ist grundsätzlich nicht problematisch, wenn der Radstreifen auf der Fahrbahn weitergeführt wird. Bei der Einmündung Bremgartenstrasse wurde der Fussgängersicherheit bestmöglich Rechnung getragen und eine Schutzinsel errichtet. Dies führt dazu, dass im Bereich der Fussgängerschutzinsel der Radstreifen aus Platzgründen unterbrochen werden muss. Dieser Unterbruch geschieht leider zum Nachteil eines durchgehenden Veloverkehrs. Das Gefährdungspotenzial und der Konflikt zwischen Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr wären aber viel höher, wenn der Radstreifen durchgezogen würde: Autolenkende verlassen sich tendenziell darauf, dass markierte Fahrspuren genügend breit sind. Unter 3,60 m besteht die Gefahr, dass sie die ungenügende Fahrspurbreite nicht erkennen und zu einem gefährlichen Überholmanöver ansetzen. Daher wird aus Sicherheitsüberlegungen bei Engstellen die Radstreifenmarkierung unterbrochen und somit die ungenügende Breite visualisiert. Die Situation wird erkannt, und entsprechend vorsichtiger verhalten sich die Autolenkenden.

Zu Frage 5: Die Aufwertung des Quartiers um die Schmiede Wiedikon wird mit einer differenzierten gesamtheitlichen Betrachtungsweise vorangetrieben, um die konkurrierenden Ansprüche der verschiedenen Bedürfnisse bei beschränktem Raum möglichst optimal zu erfüllen.

Die Birmensdorferstrasse muss als bedeutende Hauptverkehrsstrasse, insbesondere auch zwischen Talwiesenstrasse und Schmiede Wiedikon, vielfältige Nutzungsfunktionen abdecken. Das Hauptaugenmerk der Aufwertung im langgezogenen Quartierzentrum entlang der Birmensdorferstrasse richtete sich auf die Schmiede Wiedikon, welche vom motorisierten Individualverkehr befreit werden konnte. In geringerem Masse wurden auch in den restlichen Abschnitten Verbesserungen für den Fussverkehr realisiert, u. a. mit sichereren Querungen oder mittels grösseren Wartebereichen bei Haltestellen. Die Verschmälerung der Trottoirs auf das Minimalmass wurde im Sinne des Optimums des Gesamtnutzens – d. h. Einrichten von Radstreifen, Beibehaltung Eigenstrasse öV im Sinne der öV-Priorisierung, Beibehaltung der Strassenkapazität zur Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dieser Hauptverkehrsstrasse – in Kauf genommen.

An der Haldenstrasse findet derzeit ein Pilotversuch statt mit dem Ziel, den massgeblichen Schleichverkehr in den Spitzenzeiten zu unterbinden bzw. auf die Hauptachsen zu lenken.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der städtebauliche Mehrwert des gesamten Umbaus Schmiede Wiedikon und Umgebung noch nicht vollumfänglich ersichtlich ist, da die Arbeiten in der Birmensdorferstrasse erst bis auf die Höhe der Aemtlerstrasse ausgeführt wurden. Diverse Aufwertungsmassnahmen, wie durchgehender Radstreifen bis in die Waldegg, ver-

breiterte Wartestellen sowie kürzere und sichere Fussgängerquerungen, werden erst in der Summe als Gesamtwerk wirken. Trotz diesen Aufwertungsmassnahmen konnte das Verkehrssystem so entwickelt werden, dass es mit der heutigen vorhandenen Verkehrslast funktioniert.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Ralph Kühne