



Beschluss des Stadtrats

vom 11. September 2024

GR Nr. 2024/287

Nr. 2632/2024

Schriftliche Anfrage von Dr. Roland Hohmann und Markus Knauss betreffend Velovorzugsroute Altstetten – Kreis 4, Einschätzung des hohen Verkehrsaufkommens auf der Bullingerstrasse und mögliche Massnahmen sowie Beachtung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Hard- und Herdernstrasse und mögliche Massnahmen zur Durchsetzung

Am 12. Juni 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Roland Hohmann und Markus Knauss (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/287, ein:

Am 9. März 2023 wurde die Velovorzugsroute (VVR) «Altstetten - Kreis 4» eingeweiht. Auf der VVR profitieren Velofahrerinnen und Velofahrer von breiten Velostreifen, Vortrittsberechtigung und Tempo 30. Um den Durchgangsverkehr zu unterbinden, wurde auf der Basler- und Bullingerstrasse abschnittsweise Einbahnverkehr für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeführt.

Als problematisch erleben wir die Umsetzung der VVR zwischen Hard- und Herdernstrasse. Stadteinwärts staut sich hier der MIV an manchen Samstag Nachmittagen und in Stosszeiten bis zur VBZ Busgarage Hardau und ist die VVR für Velofahrerinnen und Velofahrer nicht als solche nutzbar (Vgl. Bild auf der nächsten Seite). In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis von dem teilweise hohen MIV-Aufkommen auf besagtem VVR-Abschnitt auf der Bullingerstrasse?
2. Gibt es auf anderen VVR ähnliche Probleme?
3. Sind Massnahmen geplant, um den MIV auf besagtem Abschnitt auf der Bullingerstrasse zu reduzieren und so zu gewährleisten, dass Velofahrerinnen und Velofahrer auf der VVR nicht an den rechten, grün markierten Strassenrand gedrängt werden?
4. Zieht der Stadtrat bauliche Massnahmen in Betracht, wie beispielsweise Horizontalversätze, um es den Velofahrerinnen und Velofahrern zu ermöglichen, legal rechts an der stehenden Autokolonnen vorbeizufahren?

Stadtauswärts ist die Bullingerstrasse zwischen Hard- und Herdernstrasse für den MIV gesperrt. Das Einbahnregime wird jedoch oft missachtet. Gründe dafür könnten die verwirrende Signalisation an der Ecke Hardstrasse-Bullingerstrasse (Einbahnschild gefolgt von Tempo 30 Schild) und die fehlenden Signalisationen bei den Einfahrten Hardstrasse 69+81, Bullingerstrasse 41-67, der Shell Tankstelle, der Ausfahrt Parkhaus Hardau II und der Nostrasse sein.

5. Von wo bis wo gilt das Einbahnregime auf der Bullingerstrasse von der Hardstrasse stadtauswärts?
6. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass der Einbahnverkehr zwischen Hardstrasse und Herdernstrasse nur ungenügend beachtet wird?
7. Sind Massnahmen geplant, um das Einbahnregime auf der Bullingerstrasse zwischen Hard- und Herdernstrasse durchzusetzen?



2/3

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR) erfolgt schrittweise und ist Teil der Velostrategie 2030, die auf die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zurückgeht. Bislang sind 153 Projekte zur Realisierung der VVR geplant, von denen 13 bereits umgesetzt und 7 im Bau sind (Stand April 2024, Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 2402/2024). Die Routen sollen ein sicheres und sichtbares Netz von über 130 km bieten, wobei mindestens 50 km im Sinne der Volksinitiative realisiert werden.

In einem ersten Schritt werden die Routen signalisiert und mit Markierungen sichtbar gemacht. Der bestehende Platz in den Strassen soll dabei optimal genutzt werden. Weitere Massnahmen umfassen unter anderem die Aufhebung des Rechtsvortritts an Kreuzungen oder die Aufhebung respektive Versetzung von Parkplätzen. So soll das Velofahren sicherer und einfacher werden. Auf Abschnitten, auf denen die Umsetzung der Vorzugsrouten anspruchsvoller ist, erfolgt danach die Aufwertung für die Velofahrenden im Rahmen von Strassenbauprojekten. Teilweise ist vorgängig die Erarbeitung von Verkehrsstudien erforderlich, um die Rahmenbedingungen zu klären und Handlungsspielräume für die Umsetzung der Velovorzugsrouten zu schaffen.

Auf der Grundlage von Beobachtungen und Messungen werden auf den realisierten VVR fortlaufend mögliche Verbesserungen für die Velofahrenden umgesetzt. Zudem werden bei allen VVR nach einem und nach drei Jahren Nacherhebungen durchgeführt. Unter anderem werden auch der Durchgangsverkehr erhoben, und wenn nötig Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehr geprüft und umgesetzt.

Bei der Baslerstrasse handelt es sich um die erste umgesetzte VVR. Aufgrund der bisher beobachteten Zunahme der Velofrequenzen kann festgehalten werden, dass sich das Vorgehen für eine schrittweise Umsetzung der VVR bewährt.

Frage 1

Hat der Stadtrat Kenntnis von dem teilweise hohen MIV-Aufkommen auf besagtem VVR-Abschnitt auf der Bullingerstrasse?

Die erste Erhebung nach der Realisierung der Velovorzugsroute (VVR) erfolgte Mitte Mai 2024. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und bestätigen die Beobachtung, dass auf bestimmten Abschnitten zeitweise ein hohes MIV-Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist. Entsprechende Massnahmen werden zurzeit erarbeitet und sollen nach Möglichkeit noch in diesem Jahr festgelegt werden. Die Umsetzung ist ab Anfang 2025 geplant.

Frage 2

Gibt es auf anderen VVR ähnliche Probleme?

Die VVR Baslerstrasse ist die erste realisierte VVR in der Stadt Zürich. Die zweite VVR in der Mühlebach- und Zollikerstrasse wurde erst im April dieses Jahres fertiggestellt. Daher sind Aussagen zum durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) auf diesem Abschnitt derzeit noch nicht möglich. Allerdings ist festzuhalten, dass die DTV-Zahlen auf der Mühlebach- und Zollikerstrasse mit 400–1800 Fahrzeugen pro Tag schon vor der Umsetzung der VVR auf einem deutlich niedrigeren Niveau lagen als die Zahlen in der Basler- und Bullingerstrasse mit 4000–



3/3

7700 Fahrzeugen pro Tag (alle DTV-Angaben stammen aus Erhebungen, die vor der Realisierung der VVR durchgeführt wurden).

Frage 3

Sind Massnahmen geplant, um den MIV auf besagtem Abschnitt auf der Bullingerstrasse zu reduzieren und so zu gewährleisten, dass Velofahrerinnen und Velofahrer auf der VVR nicht an den rechten, grün markierten Strassenrand gedrängt werden?

Ja, in der Bullinger- und der Herdernstrasse werden verschiedene Möglichkeiten und Massnahmen evaluiert und überprüft, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Frage 4

Zieht der Stadtrat bauliche Massnahmen in Betracht, wie beispielsweise Horizontalversätze, um es den Velofahrerinnen und Velofahrern zu ermöglichen, legal rechts an der stehenden Autokolonnen vorbeizufahren?

Solche baulichen Massnahmen sind derzeit nicht vorgesehen. Angestrebt wird, den Durchgangsverkehr so weit zu reduzieren, dass Horizontalversätze nicht notwendig sind. Dabei soll der Rückstau durch die Einrichtung von Abbiegeverboten und -gebote deutlich reduziert werden, sodass er nicht mehr über den markierten Velostreifen hinausragt.

Frage 5

Von wo bis wo gilt das Einbahnregime auf der Bullingerstrasse von der Hardstrasse stadtauswärts?

Das Einbahnregime gilt nur auf den ersten 50 Metern nach der Hardstrasse. Danach kann die Bullingerstrasse im Gegenverkehr befahren werden.

Frage 6

Ist sich der Stadtrat bewusst, dass der Einbahnverkehr zwischen Hardstrasse und Herdernstrasse nur ungenügend beachtet wird?

Nach heutigem Kenntnisstand liegt kein Problem mit häufiger Missachtung des Einbahnregimes auf den ersten 50 Metern vor.

Frage 7

Sind Massnahmen geplant, um das Einbahnregime auf der Bullingerstrasse zwischen Hard- und Herdernstrasse durchzusetzen?

Wie in Beantwortung der Frage 6 ausgeführt, liegt nach heutigem Kenntnisstand kein Problem mit häufiger Missachtung des Einbahnregimes vor. Es sind somit derzeit keine weiteren Massnahmen zur Durchsetzung des Einbahnregimes geplant, die Situation wird jedoch weiter beobachtet.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter