

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 18. Dezember 2019

### **Dringliche Motion von Markus Merki und Matthias Wiesmann betreffend Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai betreffend Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs**

Am 30. August 2017 reichten Gemeinderäte Markus Merki und Matthias Wiesmann (beide GLP) folgende Motion, GR Nr. 2017/287 ein, die am 13. September 2017 für dringlich erklärt wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Projektierungskredit vorzulegen, damit auf der Einfallachse Bellerivestrasse/ Utoquai, im Abschnitt Bahnhof Tiefenbrunnen bis Schöckstrasse für einen mindestens dreijährigen Pilotversuch eine Reduktion der Fahrspuren vorgenommen und ein wechselseitiges Verkehrsregime eingeführt werden kann. Der Platzgewinn durch die aufgehobene Fahrspur soll zur Markierung eines beidseitigen Veloweges genutzt werden, damit u. a. auf die einschneidenden Rodungen und baulichen Anpassungen für die geplante Veloroute in der Utoquai-Anlage verzichtet werden kann. Allfällige notwendige bauliche Massnahmen für den Pilotversuch sollen im Zuge der laufenden Sanierungsplanung Bellerivestrasse berücksichtigt und umgesetzt werden.

Begründung:

Die heutige vier- bis fünfspurige Strasse mit fehlenden Velostreifen ist auf die MIV-Spitzenstunden ausgelegt: morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts. Tagsdurch und in Randstunden wären zwei MIV-Spuren ausreichend. Mit drei Fahrspuren und einer dynamischen, tagesstundenabhängigen Signalisation könnten die Verkehrsbelastungen ebenfalls bewältigt und die vorhandene Strassenfläche effizienter genutzt werden. Die beiden äusseren Fahrspuren wären einer Fahrtrichtung fix zugeordnet. Die dritte, mittlere Fahrspur ist je nach Tageszeit entweder für den stadteinwärts führenden Verkehr (Vormittag) oder den stadtauswärtsführenden Verkehr (Nachmittag) reserviert. Mit dem Platzgewinn können beidseitig VSS-konforme Velowege markiert werden.

Solche dynamische MIV-Verkehrsführungen bestehen teilweise in nord- und südamerikanischen Städten. Die Signalisation wird mittels Überkopfwechselsignalen und farblich differenzierenden Bodenlichter sichergestellt.

Die momentan geplante Sanierungsumsetzung der Bellerivestrasse und die damit verbundene, langfristige Zementierung der vierspurigen Verkehrsführung auf der wichtigen Einfallstrasse sorgen im betroffenen Quartier und bei Velofahrenden für grossen Unmut. Unseres Erachtens bietet die Sanierung eine grosse Chance, die Anliegen der Quartierbevölkerung, der Velofahrenden aber auch der MIV-Pendler mit geeigneten planerischen und baulichen Massnahmen zu berücksichtigen und eine Koexistenz der Anliegen zu ermöglichen: keine MIV-Kapazitätseinbussen für Berufspendler, eine beidseitige, durchgehende Markierung eines Velostreifens und keine unnötigen Eingriffe in die historische Utoquai-Anlage.

Der drei jährige Pilotversuch soll als Basis dienen, wechselseitige Verkehrsführungen auch auf anderen mehrspurigen Strassen zu prüfen, namentlich die Überlandstrasse in Schwamendingen.

Der Stadtrat beantragte mit Zuschrift vom 8. November 2017 die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies die Motion am 20. Dezember 2017.

#### **1. Entwicklung des ersten Strassenbauprojekts Bellerivestrasse und Verzicht auf dessen Realisierung**

Die Bellerivestrasse ist im Abschnitt Kreuzstrasse bis Stadtgrenze baulich in einem schlechten Zustand, weshalb eine Gesamterneuerung der Fahrbahn, der Trottoirs, der Kanalisationsleitungen und weiterer Werkleitungen erforderlich ist.

Die Bellerivestrasse ist heute von der Stadtgrenze bis zur Kreuzstrasse fast durchgehend vier-spurig. Ausnahmen sind zusätzliche mittige Abbiegespuren bei der Seepolizei (Bellerivestrasse 252), beim Bahnhof Tiefenbrunnen und bei der Hornbachstrasse. Die Fahrbahn hat eine Gesamtbreite von teilweise weniger als 11 m, was sehr schmale Fahrstreifenbreiten von etwa 2,75 m ergibt. Das Utoquai, als Fortsetzung der Bellerivestrasse in Richtung Bellevue, hat durchgehend eine fünfte Fahrspur. Diese wird in Fahrtrichtung stadtauswärts als separate

Abbiegespur genutzt. Auf der Bellerivestrasse und auf dem Utoquai verkehren zwischen Bellevue und Bahnhof Tiefenbrunnen in Fahrtrichtung stadtauswärts, und zu bestimmten Betriebszeiten auch stadteinwärts, die Buslinien 912 und 916.

Ab 2006 wurde während rund zehn Jahren ein Strassenbauprojekt für die Sanierung und Neugestaltung der Bellerivestrasse entwickelt. Die Auflage nach § 16 Strassengesetz erfolgte im Juni 2017. Im Wesentlichen sah dieses Projekt vor, die heutige Spurgeometrie zu erhalten und grösstenteils auf Velomassnahmen in der Bellerivestrasse zu verzichten. Auf der Höhe der Färberstrasse, der Hornbachstrasse und der Nebelbachstrasse waren drei zusätzliche Fussgängerübergänge vorgesehen. Im Rahmen des Einspracheverfahrens nach Strassengesetz wurden v. a. zwei durchgehende Velostreifen, eine Reduktion auf je eine Spur pro Fahrtrichtung und eine Temporeduktion als Lärmschutzmassnahme gefordert. Im September 2017 wurde das von der SP, Grünen, GLP und AL eingereichte Postulat, GR Nr. 2017/211, überwiesen, das die Prüfung der Zweispurigkeit zugunsten von Radstreifen in der Bellerivestrasse verlangt. Weil absehbar war, dass das Strassenbauprojekt nicht mehrheitsfähig ist, wurde entschieden, auf dessen Umsetzung zu verzichten.

## **2. Entwicklung eines neuen Strassenbauprojekts mit einem Beteiligungsverfahren**

In den Jahren 2017 und 2018 wurden zwei Verkehrsgutachten erarbeitet, um die Spielräume für verschiedene Betriebsszenarien der Bellerivestrasse und des Utoquais zu ermitteln. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurde u. a. auch die Variante Wechselspurbetrieb geprüft, die mit der Motion, GR Nr. 2017/287, vorgeschlagen wird. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Verkehrsgutachten können wie folgt zusammengefasst werden:

- Leistungsbestimmendes Element für die Gesamtachse Bellerivestrasse ist das Bellevue.
- An den weiteren Knoten im Abschnitt Kreuzstrasse bis Ida-Bindschedler-Strasse sind teilweise Leistungsreserven für den MIV vorhanden.
- Im Abschnitt Kreuzstrasse bis Ida-Bindschedler-Strasse ist deshalb ein Spurabbau möglich, ohne dass dies für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems relevante Auswirkungen hat.
- Je nach Spurangebot und der mit den Lichtsignalanlagen koordinierten Geschwindigkeit (grüne Welle) resultieren unterschiedliche Durchfahrtszeiten. Würde man beispielsweise im Abschnitt Kreuz- bis Ida-Bindschedler-Strasse den MIV auf je einer Fahrspur pro Richtung führen, so könnte daraus bei einer koordinierten Geschwindigkeit von 40 km/h eine Verlängerung der Reisezeit um rund zwei Minuten während der Hauptverkehrszeit im Vergleich zum heutigen System resultieren.
- Bei einem Abbau von Fahrspuren für den MIV verlagert sich die Stausituation in die Abschnitte vor der Spurreduktion.

Es ist geplant, aufgrund dieser Ergebnisse verschiedene mögliche Varianten im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens unter Einbezug von Interessenvereinigungen zur Diskussion zu stellen und weiter zu entwickeln. Ein erster Workshop hat am 3. Dezember 2019 stattgefunden.

Die erwähnten Verkehrsgutachten haben für die Variante Richtungswechselbetrieb mit drei Spuren folgende Erkenntnisse ergeben: Der Vorteil ist in einer erhöhten Kapazität je nach Bedarf zu erkennen. Als Nachteil resultiert wenig Platzgewinn im Querschnitt. Eine separate beidseitige Veloführung würde aufgrund der heutigen schmalen Fahrspuren eine Verbreiterung der Fahrbahn zulasten Trottoir oder Baumreihe bedingen, wenn ein dreispuriger Wechselbetrieb realisiert würde. Sodann würden Zusatzkosten von 3 bis 5 Millionen Franken im Vergleich zu einer Variante ohne Wechselbetrieb resultieren. Der erforderliche «Schilderwald» würde zudem einen gravierenden Eingriff in die städtebauliche Situation darstellen.

Als Risiken und offene Punkte der Variante Wechselbetrieb stehen insbesondere Vorbehalte bezüglich der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Die Gestaltung der Knoten, der Fussgängerquerungen, der Velomassnahmen und der Linksabbiegespuren ist sehr anspruchsvoll. Weiter ist eine Ausnahmegenehmigung des ASTRA erforderlich.

Bei dieser Ausgangslage ist es nicht zweckmässig, nur die Variante Wechselbetrieb zu entwickeln und im Rahmen eines dreijährigen Versuchs zu testen, wie dies mit der Motion verlangt wird, zumal diese Variante wie ausgeführt mit erheblichen Risiken belastet ist. Die Variante Wechselbetrieb soll aber im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nebst den anderen möglichen Varianten weiterhin zur Diskussion gestellt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat, auf die Umsetzung der Motion, GR Nr. 2017/287, zu verzichten und den Vorstoss abzuschreiben.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht zur Motion Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai zur Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2017/287, der Gemeinderäte Markus Merki und Matthias Wiesmann (beide GLP) vom 30. August 2017 betreffend Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai betreffend Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs wird abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**