

## Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 25. November 2020

### Motion von Marco Denoth und Sven Sobernheim betreffend Bau von Veloschnellrouten, Bericht und Abschreibung

Am 12. Juli 2017 reichten Gemeinderäte Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) folgende Motion, GR Nr. 2017/243, ein, die dem Stadtrat am 17. Januar 2018 mit nachfolgender Textänderung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, welche den Bau der folgenden Veloschnellrouten vorsieht:

1. Baslerstrasse – Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse (bis Feldstrasse)
2. Kreuzplatz – Freiestrasse – Verbindung über Rämistrasse – Sonneggstrasse – Scheuchzerstrasse – Irchel – Verbindung über Schaffhauserstrasse – Oerlikonerstrasse – Zentrum Oerlikon
3. Bachmannweg – Riedenhaldenstrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrasse – Affolternstrasse – Regensbergstrasse
4. Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse

Unter Veloschnellrouten zu verstehen sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separaten Trassen möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen - vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Der Anschluss an Veloschnellrouten in der Umgebung der Stadt Zürich ist anzustreben.

Begründung:

In der Revision des regionalen Richtplanes sind die oben genannten Strassenabschnitte als Velostrassen vom Gemeinderat beantragt worden. Mittlerweile ist der Richtplan vom Regierungsrat festgesetzt worden, jedoch die Velostrassen samt den aufgeführten Abschnitten herausgestrichen worden. Die Notwendigkeit nach Velostrassen ist aber in Zürich unbedingt gegeben. Die oben aufgeführten Velostrassen sollen sich so rasch als möglich in die Veloweglandschaft der Stadt Zürich einfügen, damit doch noch der Sprung zu einer attraktiven Velostadt gemacht werden kann. Die formalistische Begründung des Regierungsrates entbehrt jeder sachlichen Grundlage:

In der Begründung der Ablehnung des Regierungsrats beschreibt den Begriff «Veloschnellroute» mit einem Qualitäts- und Ausbaustandard, bei dem Velos nebeneinander fahren oder überholen können und über weite Strecken störungsfrei und zügig vorankommen. Dies kann, je nach Situation, mit einem Eigentrassee, mit breiten Velostreifen oder mit dem Verkehrsregime «Velostrasse» umgesetzt werden.

In der Basler- und Bullingerstrasse sind keine anderen Verkehrsrichtplaneinträge verzeichnet. Aus diesem Grund kann dort auf den Veloverkehr konzentriert werden. Es soll eine attraktive Veloverbindung zwischen der Innenstadt und Altstetten geben. Es wird auch in Kauf genommen, dass bei Vollendung der Velostrasse Strassenraum für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Badener- und/oder Hohlstrasse hergegeben werden kann.

Dem Antrag des Stadtrats vom 18. September 2019, die Frist zur Erfüllung der am 17. Januar 2018 überwiesenen Motion um zwölf Monate bis zum 17. Januar 2021 zu verlängern, stimmte der Gemeinderat mit Beschluss Nr. 2283 vom 4. März 2020 zu.

### Bericht

Anstelle des Begriffs «Veloschnellrouten» werden die mit der Motion geforderten Veloverbindungen als «Velovorzugsrouten» bezeichnet. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Velofahrenden auf den Routen bevorzugt geführt werden, sodass sie komfortabel und sicher vorankommen. Gleichzeitig wird ein besonderes Augenmerk auf eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Vorzugsrouten gelegt.

Das Tiefbauamt erarbeitet zurzeit die vier mit der Motion geforderten Velovorzugsrouten. Um diese möglichst zeitnah umsetzen zu können, wurden vier separate Projekte ausgelöst. Zur

Umsetzung der Velovorzugsrouten werden die in der Motion bezeichneten Strassenzüge nicht im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten vollständig neu geplant, sondern es erfolgt eine Aufwertung für Velofahrende im Sinne der Motion im bestehenden Strassenquerschnitt.

Der Planungsstand für die Velovorzugsrouten ist unterschiedlich, da auch die Komplexität der vier Projekte verschieden ist. Für alle vier Projekte ist eine einheitliche Sichtbarmachung der Velovorzugsrouten geplant, die den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden soll. Grundsätzlich ist vorgesehen, mittels grosser Velo-Piktogramme, Pfeilen und Zielortangaben die Velovorzugsrouten sichtbar bzw. einfach erkennbar zu machen und diese mittels Wegweisungen an signifikanten Stellen zu beschildern.

#### **Velovorzugsroute 1: Basler-, Bullinger-, Stauffacher- bis Feldstrasse**

Für die Route 1 wurde in einem ersten Schritt zunächst ein Express-Projekt ausgearbeitet. Auf einem grossen Teil der Route können Velostreifen markiert werden. Dazu müssen in der Baslerstrasse 77 Parkplätze aufgehoben werden, die nicht im Gebiet des Historischen Kompromisses liegen. Beim Knoten Bullingerstrasse / Herdernstrasse können die Velos neu direkt über die Herdernstrasse fahren. Zudem wird der Vortritt zugunsten der Velovorzugsroute geändert. Die entsprechende Verfügung wurde von der Dienstabteilung Verkehr am 17. Juni 2020 im Städtischen Amtsblatt veröffentlicht und ist rechtskräftig.

In einem zweiten Schritt werden aufbauend auf dem Express-Projekt grossräumige Verkehrsbetrachtungen durchgeführt und es wird geprüft, wie in der stark belasteten Baslerstrasse (DTV 6000 bis 9000 Fahrzeuge/Tag) der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert und damit die Strecke im Sinne einer Velovorzugsroute weitergehend gestaltet bzw. aufgewertet werden kann. Dies erfolgt im Projekt Velovorzugsroute Baslerstrasse.

#### **Velovorzugsroute 2: Kreuzplatz, Freie-, Scheuchzer-, Irchel-, Schaffhauser-, Oerlikonerstrasse bis Zentrum Oerlikon**

Für die Route 2 liegt ein Entwurf für ein Projekt vor. Auch hier ist erforderlich, dass Parkplätze aufgehoben oder verschoben werden. Für den Bereich Schaffhauserstrasse ist eine Umfahrung durch den Irchelpark vorgesehen, die für ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer angenehmer zu befahren ist.

#### **Velovorzugsroute 3: Bahnhof Affoltern, Im Böden, Zelgli-, Affoltern-, Regensberg- bis Oerlikonerstrasse**

Auch für die Route 3 wurde ein Entwurf für ein Projekt erarbeitet. Die Route soll allerdings nicht über die Riedenhaldenstrasse, sondern über Im Böden geführt werden, da hier die Steigungen wesentlich moderater sind und dies die von Velofahrenden bevorzugte Route ist. Auch auf dieser Route müssen Parkplätze aufgehoben und kleine bauliche Massnahmen wie beispielsweise Randsteinanpassungen umgesetzt werden. Gemäss heutigem Planungsstand müssen in der Riedenhaldenstrasse voraussichtlich zehn Parkplätze, in Böden neun Parkplätze, in der Zelglistrasse etwa 45 Parkplätze, in der Affolterstrasse etwa 39 Parkplätze und in der Regensbergstrasse etwa 44 Parkplätze aufgehoben werden. Derzeit wird noch detailliert geprüft, wie die Velovorzugsroute durch den Jonas-Furrer-Park geführt werden kann.

#### **Velovorzugsroute 4: Mühlebach-/Zollikerstrasse**

Das Projekt für die Velovorzugsroute 4 sieht vor, dass einerseits in der Mühlebachstrasse rund 64 Parkplätze und in der Zollikerstrasse rund 38 Parkplätze aufgehoben werden, andererseits sind kleine bauliche Massnahmen wie Randsteinanpassungen vorgesehen, um den Streckenverlauf velofreundlicher zu gestalten. Neun der aufzuhebenden Parkplätze in der Mühlebachstrasse befinden sich im Bereich des Historischen Kompromisses. Ausserdem ist vorgesehen, dass in allen Einbahnstrassen Velostreifen in Gegenrichtung markiert werden. Der bestehende

Veloweg zwischen der Feldeggstrasse und der Wiesenstrasse soll auf Strassenniveau geführt werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Projektierungsarbeiten für die vier Velovorzugsrouten befinden sich in der letzten Planungsphase und werden sukzessive fertiggestellt, damit die Ausgaben beantragt werden können. Um eine rasche und in zeitlicher Hinsicht voneinander unabhängige Umsetzung der vier Velovorzugsrouten zu ermöglichen, werden die Ausgaben mit vier separaten Vorlagen beantragt. Dieses Vorgehen entspricht dem Prinzip der Einheit der Materie, weil jede Velovorzugsroute eigenständig und unabhängig von den anderen realisiert werden kann.

Die Umsetzung der vier Velovorzugsrouten ist ab 2021 geplant. Die Realisierungstermine der einzelnen Velovorzugsrouten hängen davon ab, ob rechtliche Schritte gegen die geplanten Massnahmen (Bauliche Anpassungen, Aufhebung von Parkplätzen, geänderte Signalisation bzw. Verkehrsführung) ergriffen werden, die zur Umsetzung der Velovorzugsrouten erforderlich sind.

Per 1. Januar 2021 treten verschiedene Änderungen der Signalisationsverordnung in Kraft, die ermöglichen, dass der Rechtsvortritt zugunsten von Velos in Zonen Tempo 30 aufgehoben werden kann. Zudem dürfen ab diesem Zeitpunkt grosse Velopiktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden, die bis zu 2 auf 2 m gross sein können. Ferner dürfen Velofahrende neu bei Rot rechts abbiegen, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die mit der Motion bezeichneten vier Velovorzugsrouten ab 2021 umgesetzt werden. Die Ausgaben sollen aber nicht in einer einzigen kreditschaffenden Weisung, sondern in vier einzelnen Ausgabenbeschlüssen bewilligt werden. Die Anliegen der Motion können damit umgesetzt werden, weshalb die Abschreibung der Motion beantragt wird.

### **Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend Bau von Veloschnellrouten wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2017/243, von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12. Juli 2017 betreffend Bau von Veloschnellrouten wird abgeschrieben.**

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

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**