



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 10. November 2021

GR Nr. 2021/433

Motion von Natalie Eberle betreffend Schliessung der Lücken der Veloroute Zweierstrasse–Hauptbahnhof, Bericht und Abschreibung

Am 31. Oktober 2018 reichte Gemeinderätin Natalie Eberle (AL) folgende Motion, GR Nr. 2018/409, ein, die dem Stadtrat am 13. November 2019 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Lücken der Veloroute Zweierstrasse–Hauptbahnhof schliesst. Der Hauptbahnhof soll von der Zweierstrasse / Seebahnstrasse über die Ankerstrasse–Kanonengasse bis zur Lagerstrasse erschlossen werden.

Begründung:

Für die Bewohner*innen aus dem Friesenberg sowie aus dem Rebhügel-Gebiet geht die direkteste Veloroute Richtung Hauptbahnhof vom Borweg über die Bühlstrasse zur Zweierstrasse auf die Ankerstrasse zur Kanonengasse in die Lagerstrasse zum HB.

Leider ist der Teil Ankerstrasse-Kanonengasse auch im neuen kommunalen Richtplan nicht als Veloroute festgehalten. Ein Ausbau der Veloroute ab der Ankerstrasse würde aber nicht nur den Anwohner*innen des Kreises 3 zugutekommen, sondern wäre auch für die Menschen aus dem Kreis 4 eine klare Verbesserung hinsichtlich Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs.

Die heute schon bestehende Veloroute über die Rotwandstrasse ist zwar für Velos in beide Richtungen befahrbar, aber die Strasse ist - wegen der Parkplätze - sehr eng und für Velos - sobald ein Auto entgegenkommt - sehr gefährlich. Man kann deshalb in keiner Weise für diese Strecke von einer sicheren Veloroute sprechen.

- Der Übergang Zweierstrasse-Seebahnstrasse Richtung Zweierstrasse braucht einen Velostreifen.
- Der Übergang Zweierstrasse-Ankerstrasse muss verbessert werden und die Veloroute Ankerstrasse bis und mit Kanonengasse geführt werden.

Das Bedürfnis nach sicheren Velorouten entspricht dem Willen der Stimmbevölkerung und des Gemeinderats. Der Stadtrat will laut Masterplan Velo noch weitere Zürcher*innen für das Velofahren begeistern, dafür braucht es aber gute und sichere Verbindungen. Diese sind auch mit dem neuen kommunalen Richtplan leider noch nicht genügend gesichert. Es sollen auch möglichst viele Pendler*innen bequem in die Quartiere kommen, darum ist es unerlässlich, möglichst viele Routen zum und vom Bahnhof zu realisieren, die Route Ankerstrasse–Kanonengasse–Lagerstrasse soll einen Teil zur Verbesserung der Lage beitragen.

Entgegennahme als Postulat

Mit Weisung vom 22. Mai 2019 beantragte der Stadtrat die Ablehnung der Motion und die Entgegennahme als Postulat. Der Gemeinderat lehnte die Entgegennahme als Postulat ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 13. November 2019 mit 63 gegen 43 Stimmen.

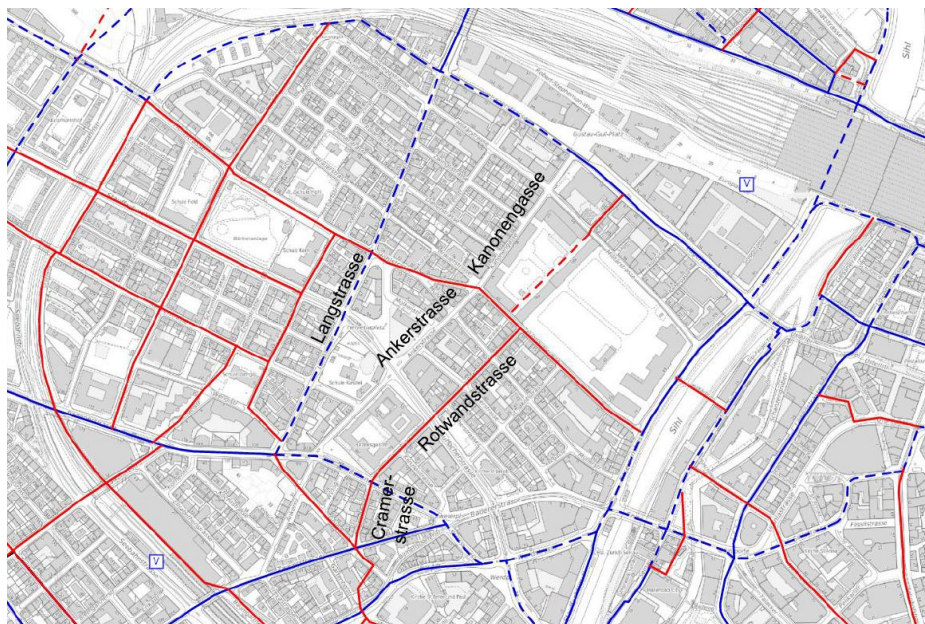
Ausgangslage

Die Motion verlangt Verbesserungen entlang der Veloroute vom Friesenberg und aus dem Gebiet Rebhügel in Richtung Hauptbahnhof. Dabei wird der Verlauf der Route in der Verlängerung von Borweg und Bühlstrasse über folgende Achsen beschrieben: Zweierstrasse-Ankerstrasse-Kanonengasse-Lagerstrasse.

Die beschriebene Route führt mehrheitlich über gemäss Richtplan kommunal klassierte sowie teilweise übergeordnet klassierte Velorouten. Ausnahme bilden die Ankerstrasse und



die Kanonengasse, die im Abschnitt zwischen Zweierstrasse und Lagerstrasse keine Velorouten gemäss Richtplan sind. Basierend auf dem Richtplan würde die von der vorliegenden Motion genannte Verbindung zwischen Friesenberg und Hauptbahnhof zwischen Zweier- und Lagerstrasse entweder über die Langstrasse oder über die Cramer- und Rotwandstrasse führen (vgl. folgende Abbildung).



Umsetzungstand der Route gemäss Motion

Im Folgenden wird die Veloführung in den einzelnen Abschnitten der Route beurteilt und aufgezeigt, welche Massnahmen oder Bauprojekte zur Verbesserung allenfalls bereits vorgesehen oder in Erarbeitung sind. Die Beschreibung der Route erfolgt in Richtung Hauptbahnhof. Für die in dieser Weisung behandelten Abschnitte auf Quartierstrassen mit Tempo 30 – sofern diese genügend grosse Durchfahrtsbreiten aufweisen – sind aufgrund der geringen Belastung durch motorisierten Verkehr keine Massnahmen für den Veloverkehr notwendig.

Zweierstrasse zwischen Birmensdorferstrasse und Seebahnstrasse

In diesem Abschnitt besteht bereits heute in beide Richtungen ein durchgehendes Veloangebot. In Richtung Hauptbahnhof verläuft ein von der Fahrbahn abgesetzter Velostreifen in Gegenfahrtrichtung zur Einbahnstrasse, in Richtung stadtauswärts verläuft ein Velostreifen auf der Fahrbahn. Es handelt sich zudem um eine Zone Tempo 30, in der keine weiteren Velomassnahmen vorgesehen sind.

Die Querung Seebahnstrasse ist in beide Richtungen möglich. Der Veloverkehr wird in zuführenden Velostreifen in beiden Richtungen an den Übergang herangeführt und in stadtauswärtiger Richtung auf einem Velostreifen weitergeführt. Die Veloführung in Richtung Hauptbahnhof erfolgt nach der Querung der Seebahnstrasse im Mischverkehr mit dem MIV, da dieser Abschnitt ebenfalls in einer Zone Tempo 30 liegt und nur von wenigen Motorfahrzeugen als Zufahrt zum Busbahnhof genutzt wird. Die Sperrung dieser Spur für den MIV und deren Nutzung als reine Velospur in stadteinwärtiger Richtung wird im Rahmen der



3/6

laufenden Bauprojekte «Baumgartnerstrasse» und «Perronaufgänge Bahnhof Wiedikon» geprüft. In der eigentlichen Querung der Seebahnstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse sind keine Velostreifen ohne die Änderung der Vortrittsverhältnisse und des signalgesteuerten Knotens möglich. Ein Bauprojekt zwischen Baumgartnerstrasse und Freyastrasse (Umsetzung ab 2025) und ein Expressprojekt zwischen Elisabethenstrasse und Baumgartnerstrasse werden die Situation durch einen durchgängigen Velostreifen in stadtauswärtiger Richtung zusätzlich verbessern.

Ankerstrasse zwischen Zweier- und Badenerstrasse

Um den Übergang von der Zweier- in die Ankerstrasse zu optimieren, haben das Tiefbauamt (TAZ) und die Dienstabteilung Verkehr (DAV) im April 2019 einen Velostreifen in Gegenrichtung zur Einbahn sowie einen indirekten Linksabbiegestreifen mit geschütztem Aufstellbereich errichtet.

Auf dem Abschnitt zwischen der Zweier- und der Badenerstrasse beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die Verkehrsbelastung ist mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von knapp 2000 Fahrzeugen gering. Zur Verbesserung der Verkehrsumgebung, insbesondere für Velofahrende, wird im Rahmen eines Expressprojekts der Abbau der Strassenparkierung in diesem Abschnitt geprüft.

Ankerstrasse zwischen Badener- und Stauffacherstrasse

Zwischen der Badener- und der Stauffacherstrasse beträgt der DTV ebenfalls rund 2000 Fahrzeuge. Im Sommer 2019 wurde in diesem Abschnitt Tempo 30 signalisiert. Zur Umsetzung der Velovorzugsroute Aussersihl im Jahr 2022 werden im Abschnitt Kanzleistrasse bis Badenerstrasse zum Schutz der Velofahrenden alle blauen Parkfelder entfernt.

Ankerstrasse und Kanonengasse zwischen Stauffacher- und Lagerstrasse

Relevant für diesen Abschnitt ist das Konzept der verkehrarmen Langstrasse, welches durch die Motion GR Nr. 2003/306 (abgeschrieben mit Gemeinderatsbeschluss [GRB] Nr. 2228 vom 3. Oktober 2007 [GR Nr. 2007/207]) ausgelöst wurde. Hiermit verknüpft ist die dringliche Motion GR Nr. 2016/405, die mit GRB Nr. 2849 vom 2. September 2020 (GR Nr. 2019/24) abgeschrieben wurde. Gemäss Konzept ist neu die verkehrarme Langstrasse als primäre Veloroute vorgesehen. Die gesamte Achse Ankerstrasse und Kanonengasse wird künftig zwischen Stauffacher- und Lagerstrasse als überkommunale Strasse den Motorfahrzeug-Verkehr der Langstrasse aufnehmen. Sie ist entsprechend im Richtplan nicht als Veloroute vorgesehen. Im Rahmen der Projektausarbeitung konnten daher die Anforderungen des Veloverkehrs in der notwendigen Interessensabwägung insbesondere vor dem Hintergrund des begrenzten Strassenraums nur untergeordnet berücksichtigt werden.

Die Ankerstrasse ist im Abschnitt Badener- bis Molkenstrasse Teil des Projekts «Molkenstrasse» (Bauprojekt Nr. 06139), das aktuell im Bau ist. Am Knoten Stauffacher-/Ankerstrasse wird ein zuführender Velostreifen geradeaus in stadtauswärtiger Richtung markiert. Das Abbiegen in Richtung Molkenstrasse erfolgt über eine neue Linksabbiegespur, gemischt mit dem MIV, die eine vom Durchgangsverkehr gesicherte Aufstellfläche schafft. In stadteinwärtiger Richtung kann aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse kein zuführender Velostreifen eingerichtet werden. In Anbetracht der geringen Verkehrsmengen und des T30-Regimes wird ein Velostreifen als nicht notwendig erachtet. Es sind keine weiteren Velomassnahmen vorgesehen.



4/6

Im Bauprojekt «Langstrasse und Anker-/Kanonengasse» (Bauprojekt Nr. 13039) ist im Abschnitt zwischen Molken- und Militärstrasse ein neuer Linksabbiegestreifen für den motorisierten Verkehr in die Militärstrasse geplant. Dadurch und aufgrund des insgesamt sehr engen Strassenraums sind keine durchgehenden Veloinfrastrukturen möglich, ohne die Trottoir-Bereiche unverhältnismässig zu verschmälern. Als Optimierung der Veloführung ist jedoch beidseitig je eine 0,6 m breite Randeinfärbung vorgesehen. Zudem wird mit dem Projekt ein neues Temporegime auf der Kanonengasse eingeführt und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert. Gegen das Strassenbauprojekt und gegen den Erlass funktioneller Verkehrsvorschriften sind innert Frist 41 Einsprachen eingegangen. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1091/2020 setzte der Stadtrat das Projekt fest und entschied über die Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt und gegen den Erlass funktioneller Verkehrsvorschriften. Der Beschluss ist rechtskräftig. Der Baubeginn des Projekts ist 2023 vorgesehen.

Der Abschnitt Militär- bis Lagerstrasse steht ebenfalls im Zusammenhang mit dem Konzept «verkehrsarme Langstrasse» und wurde 2019 und 2020 neu gebaut. Es wurde ein Linksabbiegestreifen für den motorisierten Verkehr in die Lagerstrasse erstellt, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Mfz-Verkehr gewährleisten zu können. Dies war Voraussetzung für die «verkehrsarme Langstrasse». Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse in diesem Abschnitt konnten keine zusätzlichen Velomassnahmen umgesetzt werden. Jedoch wurden in diesem Abschnitt alle blauen und weissen Parkplätze aufgehoben, um die Platzverhältnisse zu optimieren und die Sicherheit für Velofahrende zu verbessern.

Velorouten gemäss Richtplan

Gemäss den Festlegungen im Richtplan führt die Veloverbindung zwischen Friesenberg und Hauptbahnhof im Bereich der Zweier- und Lagerstrasse entweder über die Langstrasse oder über die Cramer- und Rotwandstrasse. Beide Routen stellen alternative und direkte Verbindungen dar zu der mit der Motion geforderten Führung via Ankerstrasse und Kanonengasse und erschliessen den Hauptbahnhof via Zollstrasse respektive Lagerstrasse.

Route via Langstrasse

Die Route via neu verkehrsaarm geplanter Langstrasse führt von der Zweierstrasse durch die Grüngasse. Die Grüngasse ist eine Zone Tempo 30 und weist eine sehr geringe Verkehrsbelastung auf, weshalb für den Veloverkehr keine Massnahmen erforderlich sind. Im Abschnitt zwischen Badenerstrasse und Ankerstrasse besteht für den Veloverkehr in Gegenrichtung zur signalisierten Einbahn ein Radstreifen.

Route über Cramer- und Rotwandstrasse

Die Zweierstrasse ist zwischen Anker- und Cramerstrasse aktuell eine Einbahnstrasse, Velos dürfen den Abschnitt in Richtung Hauptbahnhof nicht befahren. Aktuell ist kein Bauprojekt vorgesehen, weshalb im Rahmen eines Expressprojekts die notwendigen Anpassungen zur Öffnung des Abschnitts für Velos im Gegenverkehr geprüft werden.

Die Cramer- und Rotwandstrasse liegen beide in einer Zone Tempo 30. Es sind Einbahnstrassen, die jedoch für Velos auch im Gegenverkehr befahren werden können. Die Fahrbahn ist insbesondere im Bereich der heute bestehenden Parkierung zu schmal. Die Verbesserung der Situation, namentlich eine grosszügigere Fahrbahn stadtauswärts und



5/6

ein Velostreifen im Gegenverkehr stadteinwärts, wird ebenfalls im Rahmen von Expressprojekten geprüft.

Durch das Kasernenareal besteht grundsätzlich eine Wegverbindung, die jedoch aktuell von Velos nicht befahren werden darf. Zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr wird geprüft, ob diese für den Veloverkehr geöffnet werden kann. Längerfristig wird mit der Entwicklung des Kasernenareals die Wegverbindung zur Erschliessung des Areals sowie als Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr neugestaltet werden. Die Fortsetzung durch das Kasernenareal führt via Eisgasse und Lagerstrasse von und zum Hauptbahnhof. Auf der Lagerstrasse wird das Velo auf durchgehenden Velostreifen geführt, mit Abbiegemöglichkeiten von der und zur Kasernenstrasse oder von und nach Hauptbahnhof.

Alternativ besteht bereits heute via Zeughausstrasse und Kasernenstrasse ein Veloangebot für die Strecke zwischen Rotwandstrasse und Hauptbahnhof, ohne dass das Kasernenareal gequert werden muss. In der Zeughausstrasse wird das Velo im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr in einer Zone Tempo 30 geführt, in der Kasernenstrasse auf durchgehenden Velostreifen auf der Fahrbahn.

Fazit

Die von der Motion gewünschte Route entlang der Zweier- und Ankerstrasse bis zur Stauffacherstrasse besteht bereits heute und entspricht den aktuell gültigen Velostandards der Stadt.

In der Fortsetzung ist insbesondere die Bedeutung und Ausgestaltung der Abschnitte zwischen Stauffacherstrasse und Lagerstrasse massgebend. In diesen Abschnitten werden aktuell und demnächst Bauprojekte umgesetzt, für die das Konzept «verkehrsarme Langstrasse» als Grundlage dient.

Gemäss Konzept und Klassierung nach Richtplan ist die neu verkehrsarme Langstrasse als primäre Veloroute vorgesehen. Diese Route führt zudem in ihrer Verlängerung zur Langstrassenunterführung. Diese ist bis zur Umsetzung des Velotunnels beim Hauptbahnhof eine der wenigen und damit die wichtigste Gleisquerung für den Veloverkehr für den Anschluss an die Gebiete auf der Nordseite des Hauptbahnhofs. Dafür wird die Kanonengasse zwischen Stauffacher- und Lagerstrasse zukünftig als überkommunale Strasse den Motorfahrzeugverkehr der Langstrasse aufnehmen. Aufgrund des beschränkten Strassenraums konnten die aktuellen Projekte mit keinen oder lediglich untergeordneten Verbesserungen für den Veloverkehr projektiert und zum Teil bereits umgesetzt werden.

Für die von der Motion gewünschte Verbindung vom Friesenberg oder vom Gebiet Rebhügel in Richtung Hauptbahnhof bestehen gemäss kommunalem Richtplan Alternativrouten über die Langstrasse oder die Verbindung via Cramerstrasse-Rotwandstrasse.

Die Route via Langstrasse wird mit dem Bauprojekt Langstrasse und Anker-/Kanonengasse (Bauprojekt Nr. 13039) umgesetzt und führt grösstenteils über verkehrsberuhigte Strassen.

Auf der Route via Cramer- und Rotwandstrasse besteht in einzelnen Abschnitten Optimierungsbedarf und insbesondere für die Fahrtrichtung Hauptbahnhof muss die durchgängige Befahrbarkeit für Velos noch geplant und umgesetzt werden. Diese Anpassungen werden im Rahmen von Expressprojekten voraussichtlich in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden können.



6/6

Die Veloroute auf den gemäss Motion geforderten Strassenabschnitten kann im Abschnitt Ankerstrasse und Kanonengasse zwischen Stauffacherstrasse und Lagerstrasse aktuell und auch längerfristig nicht durchgehend für den Veloverkehr gemäss den Velostandards ausgestaltet werden. Durch die Reduktion der mit dem Veloverkehr konkurrierenden Strassenparkierung im Abschnitt Zweierstrasse bis Stauffacherstrasse wird das allgemeine Verkehrsumfeld und die Sicherheit für Velofahrende verbessert. Mit der Umsetzung des Konzepts verkehrsarme Langstrasse wird parallel ein durchgehendes Angebot im Sinne der Motion erstellt. Zudem wird mit kleineren Massnahmen eine zusätzliche Alternative via Cramer- und Rotwandstrasse angeboten.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat die Abschreibung der Motion.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

- 1. Vom Bericht betreffend Schliessung der Lücken der Veloroute Zweierstrasse-Hauptbahnhof wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2018/409, von Natalie Eberle (AL) vom 31. Oktober 2018 betreffend Schliessung der Lücken der Veloroute Zweierstrasse-Hauptbahnhof 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 Cuche-Curti