



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 1. März 2023

GR Nr. 2023/81

Dringliche Motion von Markus Knauss und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze, Bericht und Abschreibung

Am 3. April 2019 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) folgende Dringliche Motion, GR Nr. 2019/129, ein:

Der Stadtrat wird aufgefordert, eine kreditschaffende Weisung zu einer Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze vorzulegen. Der heute stark überdimensionierte Strassenraum ist auf zwei Spuren für den Durchgangsverkehr zu reduzieren und im Sinne eines Quartierzentrums mit einem Niedriggeschwindigkeitsszenario auszugestalten. Dabei sind sichere, ebenerdige Querungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger anzubieten.

Begründung:

Das Gebiet rund um die Thurgauerstrasse steht vor einer grundlegenden Neuorientierung. Mit der geplanten Grossüberbauung an der Thurgauerstrasse, dem Stadtpark und dem neuen Schulhaus, aber auch mit der Gebietsentwicklung östlich der Thurgauerstrasse wird sich das Gebiet stark verändern. Damit hier Innenverdichtung mit angemessenem Lebens- und Freiraumqualität entstehen kann, muss sich diese Veränderung in der Gestaltung und dem Betrieb der Thurgauerstrasse niederschlagen.

Die Thurgauerstrasse im jetzigen Zustand führt zu erheblichen Lärmproblemen, die sich unausweichlich negativ auf die gewünschte Siedlungsentwicklung auswirken werden. So verhindert die Lärmproblematik eine sinnvolle Strukturierung der Bauten und eine optimale Gestaltung des neu entstehenden Stadtraums. Es ist daher notwendig, dass Grundlagen für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit weniger Lärmbelastung bereits früh geschaffen werden.

Eine nachhaltige Innenverdichtung in Zürich kann nur dann gelingen, wenn eine gute Lösung auf allen Ebenen angestrebt wird. Dazu gehört auch die einwohnerfreundliche Gestaltung des Strassenraums.

Vorbemerkungen

Der Gemeinderat erklärte die Motion am 17. April 2019 für dringlich. Am 22. Mai 2019 lehnte der Stadtrat die Motion ab und beantragte die Entgegennahme als Postulat. Der Gemeinderat überwies die Motion am 12. Juni 2019 dem Stadtrat. Am 27. Januar 2021 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristerstreckung um zwölf Monate bis zum 12. Juni 2022. Mit Antrag vom 9. Dezember 2021 ersuchte der Stadtrat den Gemeinderat, die Bearbeitungsfrist um weitere zwölf Monate bis zum 12. Juni 2023 zu erstecken. Der Gemeinderat stimmte dem Antrag, die Frist um weitere zwölf Monate bis zum 12. Juni 2023 zu verlängern, am 26. Januar 2022 zu.

Ausgangslage

Im Rahmen einer Potenzialstudie wurde untersucht, wie die in der Motion geforderten Themen in der Thurgauerstrasse umgesetzt werden können. Aufgrund des umfangreichen und erhaltenswerten Baumbestands und da die Strasse mit dem Bau der Glattalbahn erst 2006 erstellt wurde, wurde bei der Potenzialstudie vom Grundsatz ausgegangen, Optimierungen im



2/5

Sinne der Motion im Bestand zu untersuchen. Eine komplette Umgestaltung des Strassenquerschnitts stellt aus Sicht des Stadtrats keine Option dar. Der von Baumreihen und klarer Gestaltung geprägte Strassenraum wurde mit der Potenzialstudie weiterentwickelt.

In den Gestaltungsplänen für das Areal Thurgauerstrasse sind ein neuer Quartierpark, ein neues Schulhaus sowie eine neue Grossüberbauung für etwa 1800 Einwohnende geplant. Die Stadt beabsichtigt, auf diesem Areal einen lebendigen und identitätsstiftenden Quartierteil zu entwickeln. In diesem Kontext gilt es, die zukünftige Funktion der Thurgauerstrasse auf dem Abschnitt Binzmühlestrasse bis Stadtgrenze zu klären. Die Planung erfolgte gesamtheitlich, die Bearbeitung integral zu allen Themenfeldern Städtebau, Quartierentwicklung, Verkehr und Landschaft sowie Erholung. Die Erkenntnisse der Potenzialstudie werden nachfolgend zusammenfassend dargelegt.

Reduktion der Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Signalisation Höchstgeschwindigkeit

Die Thurgauerstrasse ist eine überkommunale Hauptverkehrsstrasse. Gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung (LS 101) ist die heutige Leistungsfähigkeit auf den überkommunalen Strassen zu erhalten oder in anderen Strassenabschnitten auszugleichen. Die Abklärungen zeigen, dass eine Spurreduktion in beide Richtungen und auf der ganzen Länge (einschliesslich Knoten) starke Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des MIV hätte. Die Kapazitäten für den MIV würden so stark reduziert, dass die Nachfrage diese um 25 Prozent bis 50 Prozent übersteigen würde. Aufgrund der Untersuchungen wird jedoch eine Reduktion der MIV-Fahrspuren zwischen den Knotenbereichen in beiden Richtungen als machbar beurteilt. Voraussetzung für eine solche Reduktion ist, dass die Spuraufteilung an den Knoten wie im Bestand bestehen bleibt. Über einen grossen Bereich des Perimeters können somit Flächen, die bisher durch den MIV genutzt werden, für andere Zwecke freigespielt werden.

Unter Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des MIV ist es grundsätzlich möglich, folgende betrieblichen Anpassungen gegenüber der Ist-Situation vorzunehmen:

- Reduktion von zwei auf einen MIV-Fahrstreifen stadtauswärts nach dem Knoten «Airgate» bis zu den Aufstellstreifen vor dem Knoten «Ambassador».
- Reduktion von zwei auf einen MIV-Fahrstreifen stadteinwärts zwischen dem Knoten «Ambassador» bis zu den Aufstellstreifen auf Höhe des geplanten Quartierparks.
- Zwischen geplantem Quartierpark und Knoten «Airgate» bedarf es stadteinwärts weiterhin zweier MIV-Fahrstreifen, damit der Rückstau in der Abendspitze aufgestellt und der Verkehr am Knoten abgewickelt werden kann.

3/5

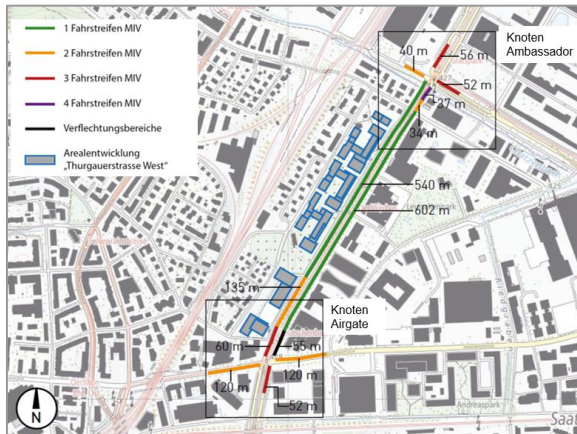


Abbildung 1: Übersicht über das zukünftige MIV-Spurbild mit der Anzahl erforderlicher MIV-Fahrstreifen (grün: Reduktion auf einen MIV-Fahrstreifen möglich).

Im Abschnitt zwischen dem Knoten «Airgate» und «Ambassador» soll gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021 zur Strassenlärmsanierung in Zusammenhang mit der Bebauung im Gestaltungsplan-Gebiet Thurgauerstrasse West Tempo 30 eingeführt werden. Die Umsetzungsplanung der Strassenlärmsanierung sieht vor, die Verkehrsvorschriften in der Bearbeitungsstufe 5 (2027/28) öffentlich zu publizieren und per Ende 2030 umzusetzen.

Bestvariante: Umsetzung Velovorzugsroute

Der frei werdende Platz auf der Fahrbahn soll dazu genutzt werden, eine eigene Infrastruktur für den Veloverkehr zu erstellen. Die ehemaligen MIV-Flächen werden pro Fahrtrichtung in einen Veloweg umgewidmet, wodurch ein mehrheitlich breites und qualitativ hochwertiges Veloweg-Angebot geschaffen werden kann. Dieses Angebot entspricht den Standards der Velovorzugsroute (VVR). Die beiden neuen Velowege sollen baulich von der Fahrbahn abgesetzt als Einrichtungs-Velowege signalisiert und mit der Markierung und Piktogrammen gemäss VVR-Standards ausgestattet werden. Das baulich vom MIV-Fahrstreifen getrennte Veloangebot kann die Bedürfnisse von Alltags- und Freizeitveloverkehr aufnehmen. Für die Velo-Zufahrt zu den Liegenschaften soll weiterhin die bestehende (stadtauswärts) und geplante (stadteinwärts) Nebenfahrbahn in der Vorzone genutzt werden. Mit diesen beiden Angeboten soll eine Entflechtung der Bedürfnisse von durchfahrendem Veloverkehr und Quell-/Zielverkehr erreicht werden, womit die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht werden kann. Bei den Verkehrsknoten «Ambassador» und «Airgate» muss aus Gründen der Leistungsfähigkeit das heutige MIV-Spurbild erhalten werden. Die Platzverhältnisse reichen dort daher nicht aus für einen abgesetzten Veloweg und der Veloverkehr wird weiterhin mit Velostreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der geplanten Schule Thurgauerstrasse können velofahrende Personen die geplante Nebenfahrbahn in der Vorzone der Schule nutzen, um zum Knoten «Airgate» zu gelangen.

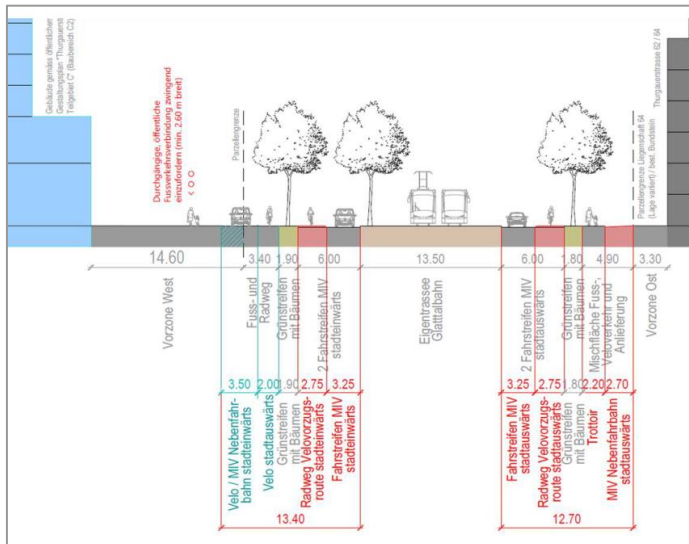


Abbildung 2: Regelquerschnitt der Bestvariante «Einrichtungsradweg entlang Fahrbahn» (hellblau: Umsetzung mit den Hochbau- projekten des Gestaltungsplans Thurgauerstrasse, rot: Umsetzung mit einem Strassenbauprojekt)

Querungssituationen

Gegenüber heute sollen mehrere Fussverkehrs-Querungen zusätzlich mit einer Radfurt ausgestattet werden. Somit soll der Veloverkehr weitere Möglichkeiten erhalten, die Strasse queren zu können. Generell hat die Thurgauerstrasse mit dem Gleisstrasse in der Mitte und den lichtsignalgeregelten Querungen weiterhin eine starke Trennwirkung. Die Verkehrs- sicherheit der ebenerdigen Querungen wird jedoch für die meisten Alters- und Nutzungs- gruppen als ausreichend eingeschätzt. Für Kinder, die den Kindergarten besuchen und die Thurgauerstrasse als Teil ihres Schulwegs queren müssen, ist die Situation jedoch kritisch. Das etappenweise Queren von Fahrbahn und Gleisstrasse ist für diese Altersstufe zu komplex. Die Schulwegsicherung für diese Altersstufe wird im Rahmen der Projektierung zu klären sein.

Realisierung und Finanzierung

Zur Umsetzung der genannten Massnahmen wird ein Strassenbauprojekt ausgelöst; das Vorprojekt startet im 1. Quartal 2023. Die Umnutzung der MIV-Flächen zugunsten der Veloinfrastruktur der Velovorzugsroute erfolgt im Bestand und unter der Voraussetzung, dass der Kanton das Projekt genehmigt. Der Kredit für die Umsetzung des Strassenbauprojekts liegt nicht in der Kompetenz des Gemeinderats und wird deshalb in der dafür zuständigen Kompetenz (voraussichtlich Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement oder Stadtrat) bewilligt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. Vom Bericht betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmüh- lestrasse und Stadtgrenze wird Kenntnis genommen.



5/5

- 2. Die Dringliche Motion, GR Nr. 2019/129, von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) vom 3. April 2019 betreffend Umgestaltung der Thurgauerstrasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti