

**Gemeinderat von Zürich**

16.09.2009

**Interpellation**Hans Jörg Käppeli (SP)  
und André Odermatt (SP)

Das Velonetz um den Bahnhof Oerlikon ist heute lückenhaft und teilweise nur in einer Fahrrichtung befahrbar. Die Orientierung für die Radfahrenden ist äusserst schwierig, weil die Wegführung nicht erkennbar, uneinheitlich und teilweise unlogisch ist. Es existiert mindestens ein Abschnitt mit Linksverkehr. Die Konfliktsituationen mit Zu-Fuss-Gehenden sind ausgeprägt und häufig, weil keine durchgehenden Fahrstreifen sondern nur sporadisch Velopiktogramme aufgemalt sind. Die Planung für den Bahnhofplatz Süd scheint nun in keinerlei Weise eine Verbesserung der Situation zu bringen.

Wir bitten den Stadtrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche nationalen, regionalen und kommunalen Velorouten führen über den Bahnhof Oerlikon, bzw. tangieren diesen in nicht mehr als 300 m Distanz zu den Perronanlagen?
2. Welche Veloabstellanlagen sind geplant? Wir bitten um eine detaillierte Auflistung nach Ort, Grösse (Anzahl Plätze), Art (ober- oder unterirdisch), Ausstattung (Wetterschutz, Diebstahlsicherung, Bewachung) und Realisierungszeitpunkt.
3. Bei der Beratung der Vorlage für die Quartierverbindung konnte der Stadtrat nicht aufzeigen wie die Rad-Wegführung von den Rampen beidseits der Bahnanlage auf das kommunale Rad-Wegnetz weitergeführt werden soll. Ist der Stadtrat nicht der Ansicht, dass der Nutzen der Quartierverbindung für Radfahrende erst durch eine Vernetzung mit dem übergeordneten Radwegnetz zum Tragen kommt?
4. Im aktualisierten Entwicklungsrichtplan 2009 ist die Velowegführung nur rudimentär festgelegt. Bei der laufenden Planung für den Bahnhofplatz Süd ist nicht ersichtlich, wie die Velowegführung konkretisiert werden soll und insbesondere ist weiterhin nicht erkennbar wie die Anknüpfung an die Quartierverbindung erfolgen soll. Der neue Bahnhofplatz Süd soll vor allem als verkehrsberuhigter Platz den Zu-Fuss-Gehenden zu Verfügung stehen. Was gedenkt der Stadtrat vorzukehren, damit die Konflikte mit den Zu-Fuss-Gehenden nicht zunehmen sondern durch eine funktionierende Veloführung in beiden Richtungen reduziert werden können?
5. In der Hofwiesenstrasse besteht heute für Radfahrende ein Einbahnregime. Dies führt zwangsläufig dazu, dass Radfahrende in der Gegenrichtung den Weg selbst suchen und dabei vor allem auf die den Zu-Fuss-Gehenden vorbehaltenen Flächen ausweichen. Ausserdem werden sie dazu verleitet an allen möglichen, aber ungeeigneten Stellen die Strassenseite wechseln. Was ge-

denkt der Stadtrat vorzukehren, dass dieses chaotische System in ein nachvollziehbares, klar erkennbares und vollumfänglich in beiden Richtungen befahrbares Velowegnetz überführt werden kann?

6. Heute weisen mehrheitlich Piktogramme den Weg. Diese sind zumeist in sehr grosser Distanz zu einander angeordnet, sodass die Wegführung nicht erkennbar ist. Mindestens in der Affolternstrasse besteht sogar, ohne jegliche Logik, der Linksverkehr. Wieso werden nicht durchgehende Fahrstreifen aufgemalt sondern nur Piktogramme? Ist der Stadtrat nicht auch der Ansicht, dass durchgehende Fahrstreifen oder zumindest klar erkennbare Piktogramme für Radfahrende die Sicherheit erhöhen und die Konflikte mit Zu-Fuss-Gehenden reduzieren könnten? Wie kann der Übergang vom Radweg/-streifen zu einer Zone mit Vortrittsrecht für Zu-Fuss-Gehende (zB Fussgängerzone) deutlicher ausgestaltet werden, damit deren Vortrittsrecht respektiert wird.
7. Wegverzweigungen sind nicht als solche erkennbar. Richtungsänderungen sind, wenn überhaupt, nur mit schlecht erkennbaren, uneinheitlich und mit zu kleinen Tafeln signalisiert. Wie gedenkt der Stadtrat eine gut sichtbare, logische und optische Linienführung für die Radfahrenden sicherzustellen?
8. Wie gedenkt der Stadtrat im Zusammenhang mit dem Bau der Quartierverbindung, des Bahnhofplatzes Süd, des Max-Frisch-Platzes, der Anbindung der Andreasstrasse an den Bahnhof Oerlikon, sowie der Umgestaltung des Strassenraumes der Schaffhauserstrasse im Bereich der Bahnbrücken ein übersichtliches und sicheres Velowegnetz so wie es im Entwicklungsrichtplan und städtischem Richtplan vorgesehen ist, anforderungsgerecht und etappenweise umzusetzen? Welche zeitlichen Vorstellungen für die Umsetzung bestehen?

