

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 27. Januar 2016

57.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Spielraum für die Änderung von Strassenprojekten nach der Planaufgabe sowie Entwicklung von Qualitätsstandards für die Veloinfrastruktur der Stadt

Am 21. Oktober 2015 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/338, ein:

Bei der Planung von Strassenprojekten im Kanton Zürich ist die Mitwirkung der Bevölkerung und der rekurs- und beschwerdeberechtigten Personen und Organisationen im Strassengesetz geregelt. Allerdings kann die Mitwirkung der Bevölkerung nur dann garantiert werden, wenn auch die Überarbeitung von Projekten transparent und in einem klaren Rahmen erfolgt.

Hier ist insbesondere die Projektüberarbeitung nach erfolgtem Einwendungsverfahren von Bedeutung und lässt der Verwaltung einen erheblichen Ermessensspielraum. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie gross ist der Spielraum der Verwaltung, Projekte, die nach §13 Strassengesetz aufgelegt wurden, für die Auflage nach §16/17 abzuändern, ohne diese noch einmal nach §13 auflegen zu müssen und damit diese Veränderungen der Mitwirkung der Bevölkerung zu entziehen?
2. Gab es in den letzten zwei Jahren Projekte, die, nach der Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz, grössere Veränderungen erfahren haben, ohne dass eine erneute Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz erfolgt wäre (z. B. Velowege wurden wieder gestrichen, Parkplatzzahlen erhöht, mehr Bäume gefällt als ursprünglich vorgesehen; gebeten wird um eine Auflistung dieser Projekte und eine Begründung, warum auf eine neue Planaufgabe nach § 13 verzichtet wurde).
3. Wie beurteilt der Stadtrat das Projekt Albisriederplatz unter diesem Aspekt: Bei der Auflage nach §13 Strassengesetz im Jahr 2012 war rund um den Platz ein durchgehender Velostreifen geplant. In der Auflage nach § 16/17 Strassengesetz wurde auf den Velostreifen auf dem Platz verzichtet und dafür ein Kreisverkehr geplant, ohne eine neue Planaufgabe nach §13 Strassengesetz durchzuführen.
4. Eine lange Leidenszeit weist die Verkehrsorganisation Uraniastrasse/Sihlstrasse auf. Der Richtplaneintrag erfolgte im Jahr 1998, nachdem verschiedenste Konzeptstudien den Sinn einer autofreien Sihlstrasse erhärtet hatten. Seit dem Projektstart 2008 erfolgte die Auflage nach §13 Strassengesetz erst im Jahr 2012. Die Auflage nach §16/17 Strassengesetz ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Kann nun der Termin im Jahre 2016 eingehalten werden? Da davon auszugehen ist, dass das Projekt stark verändert wird, erfolgt noch einmal eine Planaufgabe nach § 13 oder erachtet der Stadtrat die Projektänderungen als untergeordnet?
5. Ein weiteres Projekt, das einen längeren Planungsprozess durchläuft, ist die Gutstrasse. Die Planaufgabe nach §13 Strassengesetz erfolgte 2012, diejenige nach §16/17 Strassengesetz 2014. Das Projekt ist mittlerweile rechtskräftig. Während im Budget 2015 noch ein Betrag von Fr. 50'000.- eingestellt worden ist, fehlt ein Betrag im Budgetentwurf 2016? Erfolgt hier eine Neuplanung? Falls ja, wie hoch war der Betrag für die Planungskosten bis zur rechtskräftigen Bewilligung? Mit welchen Kosten wäre bei einer allfälligen Neuplanung zu rechnen? Sind entsprechende Beträge im Budget 2016 eingestellt und unter welchem Konto finden sich diese?
6. Gibt es weitere Strassenbauprojekte, die zwar rechtskräftig bewilligt sind, bei denen aber eine Neuplanung erfolgt (gebeten wird um eine Auflistung der Projekte und die Gründe, warum eine Neuplanung erfolgt und wie der Verfahrensverlauf geplant ist, also nur noch Planaufgabe nach §13 oder nur noch nach § 16/17)?
7. Beim Projekt Stampfenbachstrasse wurde bei der Planaufgabe nach § 13 im Jahr 2013 der Veloweg bergwärts im östlichen Teil auf dem Trottoir geführt. Diese Veloführung wurde im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen 2014 verteidigt. Im Auflageprojekt nach § 16/17 werden die Velos nun nicht mehr auf dem Trottoir geführt, dafür findet sich neu eine Markierung „Randeinfärbung gemäss Entwurf Velostandards Stadt Zürich (B=0.60m)“. Wertet der Stadtrat diese Änderung als untergeordnet? Warum wurde im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, diese Veloführung noch verteidigt, später aber wieder abgeändert?

8. An der Medienkonferenz zum Masterplan Veloverkehr wurden 2012 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung von Velorouten in Aussicht gestellt. Der Verkehrskommission wurden 2013 solche Standards vorgestellt und in Aussicht gestellt, dass eine definitive Planungsanweisung „Veloinfrastruktur Stadt Zürich“ bis 2014 erarbeitet werde. Von Randeinfärbungen war allerdings nicht die Rede. Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass auch drei Jahre nach der Präsentation des Masterplans Velo durch die Stadtpräsidentin Mauch, die Stadträtin Genner und Stadtrat Leupi solche Qualitätsstandards immer noch fehlen? Und wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass Planungen aufgrund von Entwurfspapieren erfolgen? Ist der Stadtrat der Meinung, dass Randeinfärbungen auf kommunalen oder regionalen Velorouten genügen, um ein sicheres und alltagstaugliches Velowegnetz zu schaffen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Das Tiefbauamt ist zuständig für die Planung und Projektierung von Strassen sowie für die Baukoordination von sämtlichen Tiefbauten auf Stadtgebiet. Die Strassenprojekte werden zusammen mit den betroffenen Dienstabteilungen und Werken erarbeitet. Die Projektierung, die Mitwirkung der Bevölkerung sowie die Projektfestsetzung (von baulichen Massnahmen) richten sich nach dem kantonalen Strassengesetz (StrG; LS 722.1). Die stadintern bereinigten Vorprojekte werden der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme unterbreitet (§ 13 Abs. 1 StrG, Mitwirkung der Bevölkerung). In dieser Phase sind die Projekte erst in den Grundzügen definiert. Sie weisen im Unterschied zu den Bauprojekten für das nachgelagerte Einsprache- und Projektfestsetzungsverfahren (§§ 16 und 17 StrG) eine noch geringere Planungstiefe auf, damit die Bevölkerung die Möglichkeit hat, das Projekt mitzugestalten. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen nimmt das Tiefbauamt gesamthaft entweder mündlich in einer ersten oder nötigenfalls in einer weiteren Orientierungsversammlung bzw. durch separaten Bericht Stellung (§ 13 Abs. 2 StrG).

Sämtliche Einwendungen aus der Bevölkerung werden durch das Tiefbauamt zusammen mit den betroffenen Dienstabteilungen geprüft. Anregungen sowie konkrete Vorschläge für Projektanpassungen oder -änderungen werden auf ihre Machbarkeit überprüft und in Abwägung der Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG beurteilt. Soweit sich Projektanpassungen oder -änderungen aufgrund dieser Beurteilung und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel als angezeigt erweisen, werden diese in der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt. Unabhängig von Einwendungen können sich Projektanpassungen oder Änderungen aber auch aufgrund technischer oder rechtlicher Anforderungen oder infolge geänderter Verhältnisse oder Rahmenbedingungen in der weiteren Projektbearbeitung als notwendig oder sinnvoll erweisen. Während untergeordnete Projektanpassungen der Bevölkerung nicht mehr zur Stellungnahme unterbreitet werden, wird bei wesentlichen Projektänderungen die Mitwirkung gemäss § 13 StrG erneut gewährt.

Teilweise erfolgen im Rahmen von Strassenbauprojekten auch funktionelle Verkehrsanordnungen. Die Zuständigkeiten in diesem Bereich richten sich nicht nach dem Strassengesetz, sondern nach Art. 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr (SVG; SR 741.01), der Verordnung über die Strassensignalisation (SSV; SR 741.21), § 27 der Verordnung über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Kantons Zürich (Kantonale Signalisationsverordnung; KSigV; LS 741.2) sowie Art. 3 der Städtischen Signalisationsvorschriften (AS 551.320). Die Verkehrsanordnungen werden durch den Polizeivorstand durch Verfügung erlassen und von der Dienstabteilung Verkehr (DAV) öffentlich publiziert. Bei Projekten mit baulichen Massnahmen und Verkehrsanordnungen werden die Verfahren betreffend Projektfestsetzung und funktionelle Verkehrsanordnung koordiniert. Die Planaufgabe nach § 16 StrG und der Erlass der Verkehrsvorschriften werden gleichzeitig publiziert.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie gross ist der Spielraum der Verwaltung, Projekte, die nach §13 Strassengesetz aufgelegt wurden, für die Auflage nach §16/17 abzuändern, ohne diese noch einmal nach §13 auflegen zu müssen und damit diese Veränderungen der Mitwirkung der Bevölkerung zu entziehen?»):

Sinn und Zweck des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG ist es, die Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen. Die Bevölkerung soll sich ein Bild über die Strassenprojekte und deren finanzielle Folgen machen, die Meinung dazu abgeben und Vorschläge einbringen können. Im Gegensatz zur öffentlichen Planaufgabe nach § 16 StrG, bei der Direktbetroffene die rechtliche Überprüfung des Projekts verlangen können (vgl. § 17 StrG), handelt es sich beim Mitwirkungsverfahren nicht um ein formelles Verfahren, das mit Rechtsmitteln weitergezogen werden kann.

Soweit geplante Massnahmen untergeordnet angepasst werden und das Projekt dadurch nicht grundsätzlich geändert wird, ist eine Wiederholung der Mitwirkung gesetzlich nicht vorgeschrieben (§ 13 Abs. 1 StrG sowie VB.2006.00059 E. 3.2.2 mit Hinweisen). Untergeordnete Projektanpassungen können aufgrund von berücksichtigten Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren resultieren oder sich aufgrund von technischen, rechtlichen oder anderweitigen Vorgaben oder aus Kostengründen im Rahmen der Projektweiterbearbeitung als notwendig erweisen.

Was als untergeordnete Projektanpassung und was als wesentliche Projektänderung gilt, definiert das Strassengesetz nicht (vgl. § 13 StrG). Für die Beurteilung, ob Projektanpassungen oder -änderungen der Bevölkerung noch einmal zur Stellungnahme unterbreitet werden sollen, besteht ein Ermessensspielraum (RRB Nr. 1112/2015 E. 3d und RRB Nr. 1118/2011 E. 4c). Die zuständige Planungsbehörde hat diese Frage daher im konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung und in Abwägung sämtlicher Umstände zu beurteilen.

Zu Frage 2 («Gab es in den letzten zwei Jahren Projekte, die, nach der Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz, grössere Veränderungen erfahren haben, ohne dass eine erneute Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz erfolgt wäre (z. B. Velowege wurden wieder gestrichen, Parkplatzzahlen erhöht, mehr Bäume gefällt als ursprünglich vorgesehen; gebeten wird um eine Auflistung dieser Projekte und eine Begründung, warum auf eine neue Planaufgabe nach § 13 verzichtet wurde»):

Nein. Es gab keine Projekte, die nach der Planaufgabe wesentliche Änderungen erfahren haben, ohne dass eine erneute Planaufgabe bzw. Orientierungsversammlung nach § 13 StrG erfolgt ist.

Bei den Projekten Manessestrasse (Bau-Nr. 07 080), Universitätsstrasse (Bau-Nr. 06 275) und Freudenbergstrasse (Bau-Nr. 06 142) hingegen gab es wesentliche Änderungen. Deshalb wurde bei diesen Projekten das Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG wiederholt.

Beim Projekt Manessestrasse, Abschnitt Zurlindenstrasse bis Manesseplatz (Bau-Nr. 07 080) hat sich infolge Änderung der Linienführung der Buslinie 71 erst nach der Planaufgabe nach § 13 StrG vom 29. Juni 2012 bis 30. Juli 2012 das Bedürfnis nach einer Bushaltestelle manifestiert. Die Buslinie 71 führte vormals über die Steinstrasse. Die neue Linienführung über die Zurlindenstrasse und Manessestrasse Richtung Manesseplatz machte am Manesseplatz den Bau einer neuen Bushaltestelle erforderlich. Aufgrund dieser als wesentlich eingestuftes Projektänderung wurde das abgeänderte Projekt der Bevölkerung im Rahmen der Planaufgabe nach § 13 StrG vom 22. August bis 22. September 2014 erneut zur Stellungnahme unterbreitet.

Beim Projekt Universitätsstrasse, Abschnitt Bolleystrasse bis Rigiplatz (Bau-Nr. 06 275) wurde das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG im Jahr 2007 durchgeführt. Das Projekt sah den Ersatz der Inselhaltestelle Winkelriedstrasse an alter Lage vor. Gegen das Projekt wurden verschiedene Einwendungen erhoben. Neben anderen bemängelte die Kreisschulpflege insbesondere die schlechte Querungssituation für Schülerinnen und Schüler, die den Über-

gang auf dem Schulweg zu den Schulhäusern Hutten und Scherr nutzen. Die Querung der Universitätsstrasse war zudem Gegenstand diverser politischer Vorstösse. Aufgrund der verschiedenen Bedürfnisse wurde der gesamte Strassenabschnitt vom Rigiplatz bis zur Haltestelle ETH/Universitätsspital erneut untersucht. Nach Prüfung und Bewertung diverser Varianten wurde darauf die Haltestelle Winkelriedstrasse zur Verbesserung der Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für mehr Sicherheit und Komfort für die Trampassagiere neu als einseitige Kaphaltestelle geplant und behindertengerecht ausgestaltet. Das abgeänderte Projekt wurde der Bevölkerung im Rahmen einer Planaufgabe nach § 13 vom 9. Januar bis 9. Februar 2015 erneut zur Stellungnahme unterbreitet.

Bei der Freudenbergstrasse war im Abschnitt Toblerplatz bis Spyrsteig (Bau-Nr. 06 142) ursprünglich eine umfassende Neugestaltung mit einem neuen bergseitigem Trottoir zulasten der Fahrbahn sowie eine neue Baumreihe und die Aufhebung von rund 20 Strassenparkplätzen geplant. An der ersten Orientierungsversammlung am 11. Mai 2009 haben sich die Teilnehmenden mehrheitlich gegen das Projekt ausgesprochen und zahlreiche Einwendungen dagegen erhoben. Das Projekt wurde in der Folge überarbeitet. In Berücksichtigung der Einwendungen wurde auf das ursprünglich geplante bergseitige Trottoir verzichtet und die Fahrbahn durchgehend mindestens 4,4 m breit ausgestaltet, um das Kreuzen von Fahrzeugen zu ermöglichen. Ferner wurden weniger Parkplätze abgebaut als ursprünglich vorgesehen. Das dementsprechend geänderte Projekt wurde der Bevölkerung anlässlich einer zweiten Orientierungsversammlung am 16. November 2009 erneut zur Stellungnahme unterbreitet.

Bei den Projekten Gutstrasse (Bau-Nr. 02 323) im Teilabschnitt Fellenberg- bis Schaufelbergstrasse und Uraniastrasse (Bau-Nr. 06 069) sind ebenfalls wesentliche Änderungen geplant (vgl. dazu Ausführungen unter Frage 4 und 5). Die geänderten Projekte werden darum der Bevölkerung im Rahmen einer Neuauflage nach § 13 StrG erneut zur Stellungnahme unterbreitet.

So oder so gilt: Auch wenn keine Neuauflage nach § 13 StrG erfolgt, werden untergeordnete Anpassungen in der Planaufgabe nach § 16 StrG abgebildet.

Zu Frage 3 («Wie beurteilt der Stadtrat das Projekt Albisriederplatz unter diesem Aspekt: Bei der Auflage nach §13 Strassengesetz im Jahr 2012 war rund um den Platz ein durchgehender Velostreifen geplant. In der Auflage nach § 16/17 Strassengesetz wurde auf den Velostreifen auf dem Platz verzichtet und dafür ein Kreisverkehr geplant, ohne eine neue Planaufgabe nach §13 Strassengesetz durchzuführen.»):

Beim Auflageprojekt nach § 13 StrG war der Albisriederplatz noch als kreisförmiger Verkehrsknoten mit Radstreifen und nicht als Kreisverkehrsplatz geplant. In der nachfolgenden Detailprojektierung wurden die verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte von den zuständigen Fachstellen nochmals eingehend überprüft. Die dann realisierte Variante (einspuriger Kreisverkehr ohne Radstreifen) entspricht der Empfehlung der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS gemäss SN 640 252). Sie erweist sich für Velofahrende als sicherer, da diese ohne Radstreifenmarkierung in der Mitte der Fahrbahn fahren dürfen. Dadurch lassen sich gefährliche Konflikte mit aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Fahrzeugen vermeiden. An der Geometrie des Platzes hat sich nichts geändert. Die Regelung des Albisriederplatzes als Kreisverkehr ist eine funktionale Verkehrsanordnung. Diese neuen Verkehrsvorschriften wurden durch die DAV am 20. November 2013 ausgeschrieben. Dagegen wurden keine Rechtsmittel ergriffen. Die Verkehrsanordnung ist nun in Rechtskraft erwachsen.

Zu Frage 4 («Eine lange Leidenszeit weist die Verkehrsorganisation Uraniastrasse/Sihlstrasse auf. Der Richtplaneintrag erfolgte im Jahr 1998, nachdem verschiedenste Konzeptstudien den Sinn einer autofreien Sihlstrasse erhärtet hatten. Seit dem Projektstart 2008 erfolgte die Auflage nach §13 Strassengesetz erst im Jahr 2012. Die Auflage nach §16/17 Strassengesetz ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Kann nun der Termin im Jahre 2016 eingehalten werden? Da davon auszugehen ist, dass das Projekt stark verändert wird, erfolgt noch einmal eine Planaufgabe nach § 13 oder erachtet der Stadtrat die Projektänderungen als untergeordnet?»):

Es ist geplant, das Projekt Uraniastrasse (Bau-Nr. 06 069) im Jahr 2016 der Bevölkerung nochmals gemäss § 13 StrG zusammen mit den Projekten Sihlstrasse (Bau Nr. 12 052), Trülleplatz (Bau-Nr. 12 051) und St. Anna-Gasse/Pelikanstrasse (Bau-Nr. 12 053) als Gesamtprojekt zur Stellungnahme zu unterbreiten, weil wesentliche Anpassungen wie eine neue Spuraufteilung, die Begradigung der Strasse und eine Neuordnung der Bäume vorgesehen sind. Die Planaufgabe gemäss § 16 StrG kann darum vermutlich erst ab 2017 erfolgen.

Zu Frage 5 («Ein weiteres Projekt, das einen längeren Planungsprozess durchläuft, ist die Gutstrasse. Die Planaufgabe nach §13 Strassengesetz erfolgte 2012, diejenige nach §16/17 Strassengesetz 2014. Das Projekt ist mittlerweile rechtskräftig. Während im Budget 2015 noch ein Betrag von Fr. 50'000.- eingestellt worden ist, fehlt ein Betrag im Budgetentwurf 2016? Erfolgt hier eine Neuplanung? Falls ja, wie hoch war der Betrag für die Planungskosten bis zur rechtskräftigen Bewilligung? Mit welchen Kosten wäre bei einer allfälligen Neuplanung zu rechnen? Sind entsprechende Beträge im Budget 2016 eingestellt und unter welchem Konto finden sich diese?»):

Das Projekt Gutstrasse, Abschnitt Fellenberg- bis Birmensdorferstrasse (Bau-Nr. 02 323) ist noch nicht rechtskräftig festgesetzt. Gemäss den Auflageplänen, die vom 31. Januar bis 3. März 2014 nach § 16 StrG aufgelegt haben, waren in beiden Fahrtrichtungen separate Radwege, teilweise hinter Strassenparkplätzen vorgesehen.

Die geplante Ausgestaltung der Radwege wurde aus Sicherheitsgründen nochmals überprüft. Neu soll die Veloführung – im Einklang mit den jüngst definierten Qualitätsstandards für die Ausgestaltung von Velorouten in der Stadt Zürich (vgl. dazu Ausführungen unter Frage 8) – über beidseitige Radstreifen im Strassenraum erfolgen. Die geplante Projektanpassung wurde in Zusammenarbeit mit dem Velofachverband erarbeitet. Die geplante Projektanpassung ist keine wesentliche Projektänderung, weshalb für den Teilabschnitt Schaufelberger- bis Birmensdorferstrasse keine Wiederholung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG erforderlich ist. Wegen dieser Projektanpassung gegenüber dem Auflageprojekt nach § 16 StrG wird das in diesem Teilabschnitt angepasste Projekt im Rahmen einer Planaufgabe nach § 16 StrG nochmals aufgelegt.

Für das Projekt Gutstrasse, Abschnitt Fellenberg- bis Birmensdorferstrasse (Bau-Nr. 02 323) waren im Budget 2015 Fr. 50 000.– Baukosten eingestellt. Weil die Ausgestaltung des Radwegs nochmals überprüft wurde, sind im Jahr 2016 keine Baukosten budgetiert. Bis zur ersten Planaufgabe nach § 16 StrG beliefen sich die Planungs- und Projektierungskosten auf Fr. 380 000.–. Für die Überprüfung und Neuprojektierung sind bis dato Fr. 90 000.– angefallen. Um diese Arbeiten abschliessen zu können, ist noch mit Kosten von Fr. 25 000.– zu rechnen. Die gesamten Kosten von Fr. 115 000.– sind durch Umlagerungen gedeckt.

Im Teilabschnitt Fellenberg- bis Schaufelbergerstrasse (Platzbereich) ist geplant, den Strassenraum anders aufzuteilen. Weil diese geplante Projektänderung – im Gegensatz zur angepassten Veloführung – als wesentlich angesehen wird, soll dieser Teilabschnitt der Bevölkerung erneut, zusammen mit dem Anschlussprojekt, Gutstrasse, Abschnitt Fellenberg- bis Albisriederplatz (Bau-Nr. 12 107) nach § 13 StrG zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Zu Frage 6 («Gibt es weitere Strassenbauprojekte, die zwar rechtskräftig bewilligt sind, bei denen aber eine Neuplanung erfolgt (gebeten wird um eine Auflistung der Projekte und die Gründe, warum eine Neuplanung erfolgt und wie der Verfahrensverlauf geplant ist, also nur noch Planaufgabe nach § 13 oder nur noch nach § 16/17)?»):

Der Stadtrat hat, abgesehen vom Projekt Idaplatz, keine Neuplanungen von Projekten angeordnet, die bereits rechtskräftig festgesetzt sind, aber noch nicht realisiert wurden. Beim Projekt Idaplatz hat damals die Bevölkerung kurz vor Baubeginn gewünscht, dass der Platz belassen wird.

Zu Frage 7 («Beim Projekt Stampfenbachstrasse wurde bei der Planaufgabe nach § 13 im Jahr 2013 der Veloweg bergwärts im östlichen Teil auf dem Trottoir geführt. Diese Veloführung wurde im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen 2014 verteidigt. Im Auflageprojekt nach § 16/17 werden die Velos nun nicht mehr auf dem Trottoir geführt, dafür findet sich neu eine Markierung „Randeinfärbung gemäss Entwurf Velostandards Stadt Zürich (B=0.60m)“. Wertet der Stadtrat diese Änderung als untergeordnet? Warum wurde im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen, diese Veloführung noch verteidigt, später aber wieder abgeändert?»):

Das Strassenprojekt Stampfenbachstrasse hatte im Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG den Stand einer Vorstudie. In dieser Phase wird generell die Machbarkeit einer Lösung nachgewiesen. Zu diesem Zeitpunkt war bergwärts eine Mischverkehrsfläche Fuss/Velo geplant. Mit der weiteren Bearbeitung des Projekts hat sich gezeigt, dass in den Vorstudienplänen die Normbreiten für Kurven nach den massgeblichen Vorgaben des VSS nicht berücksichtigt worden sind. In Beachtung dieser Norm mussten die Spuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Tram und Bus verbreitert und der Randstein auf der Kurvenausseite weiter hinaus geschoben werden. Infolgedessen wurde das verbleibende Trottoir zu schmal, um darauf eine Mischverkehrsfläche Fuss/Velo anbieten zu können. Diese aufgrund technischer Anforderungen notwendige Anpassung ist von untergeordneter Bedeutung, weshalb auf eine nochmalige Planaufgabe nach § 13 StrG verzichtet wurde. Die Änderungen waren Gegenstand der Planaufgabe nach § 16 StrG vom 9. Oktober bis 9. November 2015.

Zu Frage 8 («An der Medienkonferenz zum Masterplan Veloverkehr wurden 2012 Qualitätsstandards für die Ausgestaltung von Velorouten in Aussicht gestellt. Der Verkehrskommission wurden 2013 solche Standards vorgestellt und in Aussicht gestellt, dass eine definitive Planungsanweisung „Veloinfrastruktur Stadt Zürich“ bis 2014 erarbeitet werde. Von Randeinfärbungen war allerdings nicht die Rede. Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass auch drei Jahre nach der Präsentation des Masterplans Velo durch die Stadtpräsidentin Mauch, die Stadträtin Genner und Stadtrat Leupi solche Qualitätsstandards immer noch fehlen? Und wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass Planungen aufgrund von Entwurfspapieren erfolgen? Ist der Stadtrat der Meinung, dass Randeinfärbungen auf kommunalen oder regionalen Velorouten genügen, um ein sicheres und alltagstaugliches Velowegnetz zu schaffen?»):

Die Qualitätsstandards für die Ausgestaltung von Velorouten wurden als «Velostandards der Stadt Zürich» am 9. September 2015 vom Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 beschlossen und im November 2015 den Mitgliedern der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr sowie der Velokommission ausgehändigt.

Die Velostandards orientieren sich an den geltenden einschlägigen Normen des VSS. Vor der Verabschiedung der Velostandards erfolgte die Planung von Strassenbauprojekten ebenfalls gestützt auf die geltenden Normen des VSS.

Gemäss den Velostandards genügen Randeinfärbungen nicht, um die gewünschte Qualität für Velorouten zu erreichen. Randeinfärbungen sind gemäss der VSS-Norm SN 640 214 «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» (FGSO) nicht als Velomassnahme vorgesehen. «Breite Bänder am Fahrbahnrand», wie diese Randeinfärbungen in der erwähnten Norm offiziell genannt werden, können das Verhalten des motorisierten Individualverkehrs beeinflussen. Fahrzeuglenkerinnen und -lenker fahren je nach Breite und Ausgestaltung der Bänder eher in der Fahrbahnmitte. Wenn an bestimmten Stellen im Strassenraum aufgrund des fehlenden Platzes keine Velomassnahmen gemäss städtischen Velostandards realisiert werden können, helfen Randeinfärbungen, die Situation für den Veloverkehr zu verbessern.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti