



Beschluss des Stadtrats

vom 16. Juni 2021

GR Nr. 2021/128

Nr. 595/2021

Schriftliche Anfrage von Res Marti, Markus Knauss und 12 Mitunterzeichnenden betreffend Projekt Badenerstrasse im Rahmen der Velostrategie 2030, Beurteilung der Velomassnahmen und der damit verbundenen Standards und Qualitätsanforderungen

Am 24. März 2021 reichten Gemeinderat Res Marti, Gemeinderat Markus Knauss (beide Grüne) und zwölf Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/128, ein:

Am Freitag 19.3.21 hat der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Richard Wolff zusammen mit der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Karin Rykart die neue Velostrategie 2030 vorgestellt.

Auf der Webseite zu dieser neuen Velostrategie mit dem Titel «Die Zukunft auf zwei Rädern.» (<https://www.stadt-zuerich.ch/site/velo/de/index/die-zukunft-auf-zwei-raedern.html>) werden einige Projekte vorgestellt, deren Umsetzung in den nächsten Monaten beginnen soll. Als Beispiel wird unter anderem das Projekt Badenerstrasse erwähnt. Das Projekt, welches nach § 16 aufgelegt wurde, erfüllt aber nicht einmal die Qualitätsmerkmale der Qualitätsstufe B gemäss Stadt Zürcher Velostandards, sondern weist auf mindestens einem neuralgischen Teil nur die Qualitätsstufe C (auch bekannt als gar keine Massnahmen) auf. Und das auf einer Hauptroute gemäss dem nun überholten Masterplan Velo.

Auf der oben zitierten Webseite wird das Projekt Badenerstrasse mit folgendem Text beschrieben: «Die Veloinfrastruktur im Abschnitt Albisriederplatz bis Sihlfeldstrasse werden wir durch beidseitige Velostreifen und übersichtlichere Kreuzungen optimieren. Weiter werden wir den Strassenbelag erneuern».

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Stadtrat der Meinung, dass dieser Text das Projekt korrekt beschreibt, auch wenn das Projekt in einem wichtigen und besonders gefährlichen Teil keinen Velostreifen oder sonstige Velomassnahmen aufweist?
2. Ist der Stadtrat der Meinung, dass in diesem Projekt – wie das Wort «optimieren» impliziert – die Veloinfrastruktur optimal ausgestaltet ist und im gegebenen Umfeld keine weitere Optimierung möglich ist?
3. Das Projekt Badenerstrasse hatte im Einwendungsverfahren nach § 13 noch einen durchgehenden Velostreifen von mindestens 1.25 m enthalten. Gemäss Einwendungsbericht sind keine Einwendungen eingegangen, welche die Aufhebung des Velostreifens zwischen Albisriederplatz und Fridaustasse forderten oder eine Aufhebung zur Erfüllung anderer Interessen nötig machen würden. Auch Gruppen und Verbände, welche die Interessen der zu Fussgehenden oder der Autofahrenden vertreten, haben in diesem Projekt offenbar keine Einwendung eingereicht und waren mit dem Projekt zumindest soweit zufrieden, um von einer Einwendung abzusehen. Trotzdem wurde auf der Südseite zwischen Albisriederstrasse der geplante Velostreifen gestrichen. Weshalb wurde das Projekt in diesem Bereich nochmals zuungunsten der Velofahrenden und zugunsten von MIV und Fussverkehr umgeplant?



2/4

4. Das gemäss § 13 aufgelegt Projekt Badenerstrasse hat auf der gegenüberliegenden Seite im Abschnitt Fridaustasse bis Albisriederplatz noch einen Velostreifen mit der Breite 1.5 m. Im zuletzt aufgelegten Projekt nach § 16 wurde der Velostreifen von der Qualitätsstufe A auf die Qualitätsstufe B (1.25 m) heruntergestuft. Der freiwerdende Raum wurde ausschliesslich zur Verbreiterung der MIV-Spur verwendet. Warum wurde das Projekt im Wissen um die mehrmaligen klaren politischen Entscheide, welche eine Priorisierung der Veloinfrastruktur gegenüber den der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr fordern, nachträglich zuungunsten der Velofahrenden und zugunsten des MIV umgeplant?
5. Entspricht das gemäss § 16 aufgelegte Projekt Badenerstrasse der Velostrategie 2030 und damit den Ansprüchen, welche sich der Stadtrat an eine wichtige Veloroute (Hauptroute) in der Stadt Zürich stellt?

Gemäss Medienkonferenz sollen Velorouten in der Stadt Zürich in Zukunft grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 1.5 m geplant werden. Wurde oder wird das Projekt Badenerstrasse in der Weiterbearbeitung seit der Auflage gemäss § 16 weiter optimiert um zumindest den alten Qualitätsanforderungen gemäss den Städtzürcher Velostandards gerecht zu werden und sei dies auch nur der Qualitätsstufe B mit einer Breite von 1.25 m?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Ist der Stadtrat der Meinung, dass dieser Text das Projekt korrekt beschreibt, auch wenn das Projekt in einem wichtigen und besonders gefährlichen Teil keinen Velostreifen oder sonstige Velomassnahmen aufweist?»):

Eine Optimierung erfolgt im Rahmen des integralen Strassenraumentwurfs immer innerhalb der vorhandenen Randbedingungen und unter Berücksichtigung der übrigen berechtigten Interessen an den öffentlichen Raum. Mit dem sehr kurzen und knappen Projektbescrieb auf der Internetseite des Tiefbauamts sind lediglich die Kernelemente des Projekts erfasst worden. Im Detail heisst das, dass die Velostreifenlänge gegenüber heute um mehr als einen Faktor vier erhöht wird und der Velostreifen stadtauswärts auf der ganzen Länge bis kurz vor den Albisriederplatz und stadteinwärts ab Höhe Friedaustasse ohne Unterbruch bis Sihlfeldstrasse umgesetzt werden kann. Der Stadtrat erachtet den Projektbescrieb daher für den dargestellten Zweck als korrekt und adäquat.

Zu Frage 2 («Ist der Stadtrat der Meinung, dass in diesem Projekt – wie das Wort «optimieren» impliziert – die Veloinfrastruktur optimal ausgestaltet ist und im gegebenen Umfeld keine weitere Optimierung möglich ist»):

Im gegebenen Umfeld der Badenerstrasse (enger Strassenquerschnitt, Quartierzentrum, wichtige ÖV-Linien) und mit den gegebenen Randbedingungen (Forderung Eigentassierung ÖV, fixe Gleislage beim Albisriederplatz infolge neuer Gleisanlagen der Verkehrsbetriebe [VBZ]) wurde nach Meinung des Stadtrats die Situation für den Veloverkehr bestmöglich ausgestaltet. Eine weitere Optimierung zur Behebung dieser Lücke im Veloroutennetz kann erst zu dem Zeitpunkt erfolgen, wenn die Gleisanlagen der VBZ im Bereich des Albisriederplatzes ersetzt werden müssen. Dann kann deren Lage den Bedürfnissen angepasst bzw. gegen Norden verschoben werden.



3/4

Zu Frage 3 («Das Projekt Badenerstrasse hatte im Einwendungsverfahren nach § 13 noch einen durchgehenden Velostreifen von mindestens 1.25 m enthalten. Gemäss Einwendungsbericht sind keine Einwendungen eingegangen, welche die Aufhebung des Velostreifens zwischen Albisriederplatz und Fridastrasse forderten oder eine Aufhebung zur Erfüllung anderer Interessen nötig machen würden. Auch Gruppen und Verbände, welche die Interessen der zu Fussgehenden oder der Autofahrenden vertreten, haben in diesem Projekt offenbar keine Einwendung eingereicht und waren mit dem Projekt zumindest soweit zufrieden, um von einer Einwendung abzusehen. Trotzdem wurde auf der Südseite zwischen Albisriederstrasse der geplante Velostreifen gestrichen. Weshalb wurde das Projekt in diesem Bereich nochmals Zuungunsten der Velofahrenden und zugunsten von MIV und Fussverkehr umgeplant?»):

Obwohl im Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) keine Einwendungen gegen die Reduktion der Gehwegbreite eingegangen sind, wurde das Projekt hinsichtlich der Bedürfnisse des Fussverkehrs nochmals überprüft und weiterentwickelt. Gemäss den geltenden «Standards Fussverkehr» ist in Quartierzentren neben Verkaufsständen eine Gehwegbreite von 4,10 m anzustreben. Heute ist der Gehweg lediglich 3,30 m breit. Ohne den Verzicht auf den Velostreifen auf einer Länge von rund 60 m hätte die heutige Gehwegbreite von 3,30 m auf 2,40 m reduziert werden müssen, was an diesem Ort keine akzeptable Situation darstellt.

Zu Frage 4 («Das gemäss § 13 aufgelegt Projekt Badenerstrasse hat auf der gegenüberliegenden Seite im Abschnitt Fridastrasse bis Albisriederplatz noch einen Velostreifen mit der Breite 1.5 m. Im zuletzt aufgelegten Projekt nach § 16 wurde der Velostreifen von der Qualitätsstufe A auf die Qualitätsstufe B (1.25 m) heruntergestuft. Der freiwerdende Raum wurde ausschliesslich zur Verbreiterung der MIV-Spur verwendet. Warum wurde das Projekt im Wissen um die mehrmaligen klaren politischen Entscheide, welche eine Priorisierung der Veloinfrastruktur gegenüber den der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr fordern, nachträglich zugunsten der Velofahrenden und zugunsten des MIV umgeplant?»):

Zwischen dem Haus Nr. 316 kurz vor der Denzlerstrasse und dem Haus Nr. 342 kurz vor dem Albisriederplatz ist die stadtauswärtige Fahrspur einschliesslich Velostreifen 4,25 m breit. Dies war bereits bei der Planaufgabe gemäss § 13 StrG so. Da dannzumal noch Parkplätze auf dem Trottoir zwischen den neuen Bäumen geplant waren, musste für die Velofahrenden ein Sicherheitszuschlag von 50 cm eingeplant werden. 25 cm dieses Sicherheitszuschlags fielen auf den Randstein, 25 cm auf die Strasse. So war der geplante Velostreifen zum grössten Teil nicht 1,50 m breit, sondern nur 1,25 m (plus 25 cm Sicherheitszuschlag). Dies war in den Auflageplänen so ersichtlich. Als die Trottoirparkplätze aus dem Projekt gestrichen wurden, konnte – ohne Qualitätseinbussen für Velofahrende – auf den Sicherheitszuschlag von 25 cm verzichtet werden. Diese 25 cm wurden neu der MIV-Spur zugerechnet, um das Risiko einer Störung des Trambetriebs auf dem angrenzenden Eigentrassee zu minimieren. Das geometrische Normalprofil eines Lastwagens kann weder bei Tempo 50 noch bei Tempo 30 innerhalb einer Spurbreite von 2,75 m abgedeckt werden. Daher wurde die Breite der MIV-Spur auf 3 m vergrössert und der Velostreifen bei 1,25 m belassen.



4/4

Zu Frage 5 («Entspricht das gemäss § 16 aufgelegte Projekt Badenerstrasse der Velostrategie 2030 und damit den Ansprüchen, welche sich der Stadtrat an eine wichtige Veloroute (Hauptroute) in der Stadt Zürich stellt?»):

Die Velostrategie 2030 ist eine von vielen behördenverbindlichen Strategien für den öffentlichen Raum der Stadt Zürich. Jedes Projekt bedarf eines sorgfältigen Abwägens und Projektierens, um im Sinne des städtischen Gesamtinteresses eine gute Lösung zu finden. Gemäss Velostrategie steht die Netzbetrachtung und nicht die einzelne Achse im Vordergrund. Bei Hauptrouuten liegt der Fokus verstärkt auf der Durchgängigkeit und Sichtbarkeit der Route. Hauptrouuten sollen eine direkte Verbindung für den Alltagsverkehr bieten. Dabei haben Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Knoten Priorität, was beim Knoten Zypressenstrasse der Fall ist. Im gemäss § 16 StrG aufgelegten Projekt Badener- und Zypressenstrasse wurde dieser Prozess der integralen Planung durchgeführt und das Projekt ist unter den bestehenden Randbedingungen und im gegebenen Umfeld nach Meinung des Stadtrats ein ausgewogenes Projekt.

Zu Frage 6 («Gemäss Medienkonferenz sollen Velorouten in der Stadt Zürich in Zukunft grundsätzlich mit einer Breite von Mindestens 1.5 m geplant werden. Wurde oder wird das Projekt Badenerstrasse in der Weiterbearbeitung seit der Auflage gemäss § 16 weiter optimiert um zumindest den alten Qualitätsanforderungen gemäss den Städtzürcher Velostandards gerecht zu werden und sei dies auch nur der Qualitätsstufe B mit einer Breite von 1.25 m?»):

Das Projekt wurde mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 2023/2020 ohne Änderungen gegenüber der Planaufgabe gemäss § 16 StrG festgesetzt. Eine weitere Verbreiterung der Velostreifen wäre mit einer Aufhebung des ÖV-Eigentrassees verbunden. Diese Lösung wird zurzeit mit Blick auf die Wichtigkeit der ÖV-Achse nicht weiterverfolgt.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti