

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 24. August 2016

**642.**

### **Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Matthias Probst betreffend Planung von Velostrassen und Veloschnellrouten, Hintergründe zur fehlenden Koordination mit den Planungen des Kantons in Altstetten und Zürich-West**

Am 1. Juni 2016 reichten Gemeinderäte Markus Knauss und Matthias Probst (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/191, ein:

In der Einleitung zum Regionalen Richtplan heisst es: „Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen und räumlichen Entwicklung (§30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.“

Nun ist dem Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation zu entnehmen, dass der Kanton Zürich eine Veloschnellroute von Altstetten bis Killwangen mit der Priorität A plant. Für die erste Etappe Altstetten bis Schlieren auf der Achse Vulkanstrasse ist ein Betrag von 6 Millionen Franken angemeldet.

Der Gemeinderat hat in der Richtplandebatte vier so genannte Velostrassen in den regionalen Richtplan eingetragen. Der zuständige Stadtrat hat sich gegen diese Richtplaneinträge gewehrt mit der Begründung, für die Planung von Velostrassen sei das ASTRA in der Verantwortung und der Eintrag von einzelnen Strecken mache aus Netzüberlegungen keinen Sinn.

Ebenfalls in den Richtplan eingetragen wurde eine neue Tramstrecke auf der Vulkanstrasse als Fortsetzung des Trams Zürich West.

Bei dieser doch reichlich unkoordinierten Planung stellen sich folgende Fragen:

1. Warum wurde der Gemeinderat, resp. die zuständige Kommission, im Rahmen der Richtplandiskussionen nicht über die Planungen des Kantons für eine Veloschnellroute in Altstetten informiert?
2. Welche Qualitätsanforderungen sieht der Kanton Zürich für seine Veloschnellrouten vor?
3. Warum hat der Stadtrat die vom Gemeinderat geplanten städtischen Velostrassen nicht genutzt, um selber in Sinne des Netzgedankens eine Fortführung in der Stadt Zürich vorzusehen?
4. Warum wurde die Weiterführung der Veloschnellroute des Kantons Zürich bis zur Personenunterführung Bahnhof Altstetten–West (im Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal, 3. Generation, als Priorität A angemeldet) nicht in adäquater Form planerisch gesichert?
5. Warum wurde die geplante städtische Masterplanhauptroute Vulkanstrasse-Argauerstrasse als Fortführung der kantonalen Veloschnellroute nicht auch gleich als städtische Velostrasse vorgesehen, resp. dann auch im Agglomerationsprogramm angemeldet?
6. Warum wurde die kantonale Veloschnellroute nicht in den Kreis 5 weiter geführt, entweder mit einer Verbindung zur neu geplanten Veloroute Hardturmstrasse-Sihlquai-Stadttunnel-Sihltal oder mit der Veloroute Pflingstweidstrasse?
7. Warum wurde keine Verknüpfung mit der vom Gemeinderat beschlossenen Velostrasse Baslerstrasse-Bullingerstrasse-Stauffacherstrasse vorgesehen?
8. Warum hat der Stadtrat nicht die Richtplanrevision dazu genutzt, die diversen raumrelevanten Verkehrsbedürfnisse (Veloschnellroute des Kantons, Hauptfussgängerachse zum geplanten und im kantonalen Richtplan eingetragenen Eishockeystadion) planerisch darzustellen und so zusammen mit der vom Gemeinderat beschlossenen Traminie frühzeitig auf den Koordinationsbedarf hinzuweisen und sich eventuell auch kantonale Gelder zu sichern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In seinem Antrag vom 29. Oktober 2014 zum regionalen Richtplan legte der Stadtrat ein auf die kantonale Netzplanung abgestimmtes Velonetz aus Haupt- und Komfortrouten vor.

Im kommunalen Richtplan wird die Kategorie Nebenroute dazukommen. Die Einführung weiterer Kategorien mit sehr hohen, jedoch kaum umsetzbaren Ansprüchen an die Infrastruktur im bereits stark genutzten öffentlichen Raum wird als nicht realistisch eingeschätzt. Weitere

Kategorien waren deshalb kein Thema. Dieses Vorgehen wurde in der vorbereitenden Besonderen Kommission RP/BZO des Gemeinderats vertreten. Insbesondere wurde der erwähnten Kommission empfohlen, auf die Verwendung des Begriffs «Velostrasse» in ihren Anträgen zu verzichten, weil dieser Begriff noch nicht in der Signalisationsverordnung (SR 741.21) definiert ist.

Sämtliche Anschlüsse des Velonetzes an die geplanten Velorouten der Nachbargemeinden wurden vorgängig im Rahmen von Sitzungen und Vorprüfungen bestmöglich koordiniert. Einzelne Gemeinden waren zum Zeitpunkt der Erarbeitung des regionalen Richtplans in ihrer Planung noch nicht genügend weit fortgeschritten, weshalb nachträglich kleinere Anpassungen erforderlich sein können. Die Koordination mit der geplanten Veloschnellroute Limmattal ist jedoch gewährleistet, indem sie an eine städtische Hauptroute anschliesst.

Der Gemeinderat hat in der Debatte zum regionalen Richtplan zusätzliche Einträge vorgenommen, welche nun teilweise nicht mit den übrigen Festlegungen im regionalen Richtplan harmonisieren bzw. einer weiteren Koordination und Vertiefung bedürfen, sollten sie vom Regierungsrat so festgesetzt werden. Dies betrifft z. B. die erwähnten «Velostrassen» und die Tramlinie Vulkanstrasse.

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

**Zu Frage 1 («Warum wurde der Gemeinderat, resp. die zuständige Kommission, im Rahmen der Richtplandiskussionen nicht über die Planungen des Kantons für eine Veloschnellroute in Altstetten informiert?»):**

Die vom Kanton geplante Veloschnellroute auf der nördlichen Gleisseite reicht bis zur Stadtgrenze (RRB Nr. 591/2016). Die Weiterführung der Veloschnellroute auf der Vulkanstrasse ist mit der im Masterplan Velo (STRB Nr. 1411/2012) und der im neuen regionalen Richtplan (GR Beschluss Nr. 2016/1792) vorgesehenen Hauptroute gesichert. Diese Zuständigkeiten entsprechen der Kompetenzverteilung gemäss § 43 ff. des Strassengesetzes. Der Regierungsratsbeschluss zum kantonalen Velonetzplan erfolgte erst am 15. Juni 2016.

**Zu Frage 2 («Welche Qualitätsanforderungen sieht der Kanton Zürich für seine Veloschnellrouten vor?»):**

Gemäss den kantonalen Vorgaben im Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahmenblatt «Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten–Schlieren» gelten für Veloschnellrouten folgende Qualitätsanforderungen: Mindestlänge von etwa 5 km, pro Kilometer maximal 2 Störungen, möglichst homogene Führungsprinzipien des Verkehrsregimes, Gefälle < 6 Prozent, Radien > 30 m,  $V_p = 35$  km/h, Eigentrassee von mindestens 4,80 m Breite (2+2 Velofahrende).

**Zu Frage 3 («Warum hat der Stadtrat die vom Gemeinderat geplanten städtischen Velostrassen nicht genutzt, um selber in Sinne des Netzgedankens eine Fortführung in der Stadt Zürich vorzusehen?»):**

Der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements hat sich in der gemeinderätlichen Kommission aus den in den einleitenden Bemerkungen dargelegten Gründen gegen die Einführung von Velostrassen in den Richtplan ausgesprochen. Der Gemeinderat hat daraufhin gewisse «Velostrassen» als geplant festgelegt.

**Zu Frage 4 («Warum wurde die Weiterführung der Veloschnellroute des Kantons Zürich bis zur Personenunterführung Bahnhof Altstetten–West (im Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal, 3. Generation, als Priorität A angemeldet) nicht in adäquater Form planerisch gesichert?»):**

Der Stadtrat hat die Weiterführung der Veloschnellroute auf städtischem Gebiet in adäquater Form planerisch gesichert, indem er die Vulkanstrasse bereits im Masterplan Velo und in seinem Beschluss zum regionalen Richtplan als regionale Hauptroute bestimmt hat.

**Zu Frage 5** («Warum wurde die geplante städtische Masterplanhaupttroute Vulkanstrasse-Argauerstrasse als Fortführung der kantonalen Veloschnellroute nicht auch gleich als städtische Velostrasse vorgesehen, resp. dann auch im Agglomerationsprogramm angemeldet?»):

Der Stadtrat ist bei seinem Beschluss zum regionalen Richtplan von einem System aus Haupt- und Komforttrouten ausgegangen. Velostrassen sind nicht als Bestandteil des regionalen Richtplans vorgesehen. Im Agglomerationsprogramm wurden bezüglich Velomassnahmen andere Prioritäten gesetzt, beispielsweise der Ausbau der Gleisquerungen sowie zusätzliche Veloabstellplätze an diversen Bahnhöfen.

**Zu Frage 6** («Warum wurde die kantonale Veloschnellroute nicht in den Kreis 5 weiter geführt, entweder mit einer Verbindung zur neu geplanten Veloroute Hardturmstrasse-Sihlquai-Stadttunnel-Sihltal oder mit der Veloroute Pfingstweidstrasse?»):

Die kantonale Veloschnellroute wird als regionale Haupttroute über die Aargauer- und die Pfingstweidstrasse in den Kreis 5 weitergeführt.

**Zu Frage 7** («Warum wurde keine Verknüpfung mit der vom Gemeinderat beschlossenen Velostrasse Baslerstrasse-Bullingerstrasse-Stauffacherstrasse vorgesehen?»):

Die Achse Baslerstrasse–Bullingerstrasse–Stauffacherstrasse wurde nachträglich vom Gemeinderat in den Richtplan aufgenommen. Auf der südlichen Gleisseite knüpft die Veloschnellroute an die regionalen Haupttrouten Hohlstrasse und Badenerstrasse an.

**Zu Frage 8** («Warum hat der Stadtrat nicht die Richtplanrevision dazu genutzt, die diversen raumrelevanten Verkehrsbedürfnisse (Veloschnellroute des Kantons, Hauptfussgängerachse zum geplanten und im kantonalen Richtplan eingetragenen Eishockeystadion) planerisch darzustellen und so zusammen mit der vom Gemeinderat beschlossenen Tramlinie frühzeitig auf den Koordinationsbedarf hinzuweisen und sich eventuell auch kantonale Gelder zu sichern?»):

Richtpläne gibt es auf drei Stufen: kantonal, regional und kommunal. Die kommunale Stufe ergänzt die kantonalen und regionalen Einträge. Die Veloinfrastrukturen von regionaler Bedeutung werden im regionalen Richtplan behandelt. In der Vorlage des Stadtrats zur Gesamtrevision des regionalen Richtplans (STRB Nr. 925 vom 29. Oktober 2014) ist auf der Vulkanstrasse neu ein regionaler Radweg stufengerecht als Haupttroute festgelegt. Hinsichtlich Fussverkehr werden im regionalen Richtplan ausschliesslich die stadtquerenden Wanderwege behandelt. Die übrigen Fusswege werden im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt. Der kommunale Verkehrsplan befindet sich gegenwärtig in Überarbeitung und ergänzt den kantonalen und regionalen Richtplan. Der Eintrag einer Tramlinie auf der regionalen Velohaupttroute war dem Gemeinderat somit bekannt. Die Festsetzung des regionalen Richtplans obliegt dem Regierungsrat und der Kanton beteiligt sich an den Kosten der im regionalen Richtplan eingetragenen Velorouten, ungeachtet ihrer Bezeichnung als Haupttroute oder Veloschnellroute.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**