

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 3. März 2010

383. Interpellation von Hans Jörg Käppeli und Dr. André Odermatt betreffend Verbesserung der Wegführung für Radfahrende. Am 16. September 2009 reichten die Gemeinderäte Hans Jörg Käppeli (SP) und Dr. André Odermatt (SP) folgende Interpellation, GR Nr. 2009/408, ein:

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 Zufussgehenden 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 Zufussgehenden zu Verfügung stehen. Was gedenkt der Stadtrat vorzukehren, damit die Konflikte mit den Zufussgehenden 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 Zufussgehenden vorbehaltenen Flächen ausweichen. Ausserdem werden sie dazu verleitet an allen möglichen, aber ungeeigneten Stellen die Strassenseite wechseln. Was gedenkt 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 Zufussgehenden reduzieren könnten? Wie kann der Übergang vom Radwegstreifen zu einer Zone mit Vortrittsrecht für Zufussgehende (z. B. 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?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Im Umkreis von 300 m zu den Perronanlagen sind im Richtplan folgende Velorouten klassiert:

Regional:

- Hofwiesen-/Ohmstrasse
- Schaffhauser-/Fries-/Dörflistrasse
- Thurgauerstrasse
- Franklinstrasse
- Regensbergstrasse (ab Hofwiesenstrasse westwärts)
- Birchstrasse

Kommunal:

- Andreas-/Affolternstrasse
- Ruedi-Walter-Strasse/Dynamoweg/Therese-Giehse-Strasse/Quartierverbindung/Schulhausstrasse
- Edisonstrasse
- Quer-/Wallisellenstrasse (ab Thurgauerstrasse westwärts)
- Schaffhauserstrasse (ab Dörflistrasse südwärts)
- Tramstrasse/Welchogasse
- Binzmühlestrasse
- Jungholzstrasse
- Eisfeld-/Jungstrasse (ab Jungholzstrasse ostwärts)

Auf nationaler Ebene existieren für den Veloverkehr keine Richtplanfestlegungen. Die nationalen und regionalen Routen von Schweiz Mobil verlaufen in der Regel über kommunale und regionale Routen. Im genannten Perimeter sind folgende Velorouten von Schweiz Mobil signalisiert:

- Birchstrasse – Affolternstrasse (regionale Route Nr. 32, Zubringer zur nationalen Route Nr. 5 via Zürich Affoltern)
- Affoltern-/Andreasstrasse ab Birchstrasse ostwärts (Zubringer zur nationalen Route Nr. 5 via Glattbrugg)

Zu Frage 2: Die Veloabstellplätze sollen beim Bahnhof Oerlikon möglichst direkt von den verschiedenen Richtungen zugänglich sein. Die Abstellplätze werden daher nicht in einer einzigen Anlage, sondern an verschiedenen Orten angeboten. Generell sollen künftig alle Veloabstellplätze beim Bahnhof Oerlikon über einen Witterungsschutz verfügen. Die Veloabstellplätze werden zusammen mit den am Bahnhof Oerlikon laufenden Projekten geplant. Diese Projekte befinden sich in verschiedenen Planungsphasen. Die Anzahl und

Ausstattung der jeweils geplanten Veloabstellplätze können im Rahmen der Projektierung noch Änderungen erfahren. Nachfolgend der aktuelle Stand der Planung:

Auf der Südseite sind im Bereich der Quartieranbindung 48 gedeckte und abschliessbare Abstellplätze geplant. Unterirdisch, zugänglich über die Rampe der Quartieranbindung, sind 116 öffentliche doppelstöckige Abstellplätze vorgesehen.

Auf der Nordseite sind unterirdisch in der Quartierverbindung 126 frei zugängliche, doppelstöckige Abstellplätze vorgesehen. Im Bereich der Therese-Giehse-Strasse sieht das Siegerprojekt des Projektwettbewerbs Max-Frisch-Platz 100 gedeckte oberirdische Abstellplätze vor.

An der Schaffhauserstrasse unter der SBB-Brücke der Gleise 1 und 2 wurden kürzlich 80 gedeckte Abstellplätze provisorisch aufgestellt. Mit dem Projekt Quartieranbindung Ost wird die Unterführung Schaffhauserstrasse definitiv ausgebaut, und in diesem Rahmen werden auch die Veloabstellplätze neu organisiert. Im Einmündungsbereich der Andreasstrasse in die Schaffhauserstrasse sind 50 gedeckte Veloabstellplätze geplant und bei der Ohmstrasse sind weitere 25 Abstellplätze geplant. Weitere gedeckte Abstellplätze werden im Zugang von der Andreasstrasse her in die SBB-Personenunterführung Ost geprüft.

Auf der Nordseite sind bei der Einmündung Watt-/Affolternstrasse weitere 20 gedeckte Abstellplätze vorgesehen.

Insgesamt sollen künftig um den Bahnhof Oerlikon rund 700 Abstellplätze angeboten werden. Mit den erst kürzlich neu erstellten 80 Abstellplätzen im Bereich Schaffhauserstrasse werden bereits heute 490 Abstellplätze angeboten.

Zu Frage 3: Die Quartierverbindung ist als kommunale Veloroute klassiert. Entsprechend ist deren Benutzbarkeit für Velofahrende sowie die Anbindung an das übrige Routennetz von grosser Bedeutung. Durch die Quartierverbindung wird der Veloverkehr in einem separaten Bereich geführt werden; die Rampen werden mit einer Steigung von 6 Prozent problemlos befahrbar sein. Auf der Südseite erfolgt der direkte Anschluss an die Routen Hirschwiesen- und Schulstrasse. Die Routenführung wird im Verbindungsbereich zwischen der Hofwiesenstrasse und der Quartierverbindung allgemein verständlich markiert werden. Auf der Nordseite erfolgt die Anbindung an die Routen Therese-Giehse-Strasse und Andreasstrasse. Wie diese signalisiert wird, ist Bestandteil der laufenden Planung des Max-Frisch-Platzes und im Detail noch nicht bekannt.

Zu den Fragen 4, 5, 6 und 7: Die Hofwiesenstrasse wird künftig zwischen Schul- und Ohmstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt sein. Die Velofahrenden werden in beide Fahrrichtungen zusammen mit dem öffentlichen Verkehr im Gleisbereich durch die Haltestellen geführt. Damit werden Konflikte mit Passanten auf dem Bahnhofvorplatz vermieden. Die Fortsetzung der Veloroute über die Hofwiesen- bis zur Regensbergstrasse ist noch offen und wird in einem separaten Projekt bearbeitet werden. Die Ohmstrasse wird für Velos im Gegenverkehr geöffnet werden.

Der Max-Frisch-Platz wird auf der Grundlage des Projektwettbewerbs neu gestaltet werden. Die Linienführung des Veloverkehrs wurde bei der Beurteilung des Projekts explizit berücksichtigt. Die

Verkehrsorganisation des Platzes muss im Rahmen der Weiterbearbeitung noch konkretisiert werden. Falls der Platzcharakter mit einem Begegnungszonen-Regime unterstützt würde, würde der Veloverkehr frei über den Platz geführt und die Zoneneingänge deutlich signalisiert werden.

Auf der Schaffhauser- und Binzmühlestrasse wird der Veloverkehr auf Radstreifen geführt. Die Verbindung von der Andreas- zur Affolternstrasse und in Richtung Max-Frisch-Platz erfolgt über Rampen mit markierten Velobereichen.

Die nachvollziehbare Führung der Velorouten und deren klare Erkennbarkeit sind für die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden essenziell und für die Veloförderung zentral. Diese Führung wird auch um den Bahnhof Oerlikon mittels Markierungen (Radstreifen, Velosymbole, Einfärbungen), baulichen Massnahmen (Radwege, Velofurten, geeignete Absenkungen) und einer kohärenten Wegweisung erfolgen.

Zu Frage 8: Die Velomassnahmen bilden integrale Bestandteile aller Projekte um den Bahnhof Oerlikon. Mit der Umsetzung dieser Projekte wird die Veloführung wesentlich verbessert. Insbesondere die Realisierung der gleisquerenden Verbindungen ist sehr zeitaufwändig. Die Umsetzung der Projekte ist aus heutiger Sicht folgendermassen geplant:

Bahnhofplatz Süd (inkl. Ohmstrasse)	bis Ende 2011
Max-Frisch-Platz (inkl. Affolternstrasse)	bis Ende 2015
Quartierverbindung	bis Ende 2015
Quartieranbindung Ost (Verbindung Affoltern-/Andreasstrasse)	bis Ende 2018

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienst-abteilung Verkehr, das Tiefbauamt und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber