

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 28. Januar 2015

77.

Schriftliche Anfrage von Matthias Probst und Markus Knauss betreffend Ausbau der Josefstrasse zur Haupt-Velo-Achse, Planungsstand der Realisierung sowie mögliche Alternativen

Am 29. Oktober 2014 reichten Gemeinderäte Matthias Probst (Grüne) und Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/343, ein:

Am 17.4.2013 hat der Gemeinderat dem Stadtrat das Postulat 2011/358 zur Umgestaltung der Josefstrasse überwiesen. Der Postulatstext lautete wie folgt:

"Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ein Konzept zu erarbeiten, wie die Josefstrasse durchgehend als Haupt Velo Achse für das Quartier ausgebaut, bez. zurückgebaut werden kann. Dazu soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) so gelenkt werden, dass die Josefstrasse nicht mehr als Durchgangsstrasse von einer Hauptstrasse auf eine andere genutzt werden kann. Die Josefstrasse soll durchgehend als Velobahn mit beidseitig mindestens zwei Meter breiten Spuren mit Dauervortritt mit Ausnahme einer Lichtsignalanlage bei der Überquerung der Langstrasse, markiert werden. Um genügend Platz für dieses Projekt, sowie allfällig sich durch die Verkehrsberuhigung entwickelnde Boulevardgastronomie entlang der Strasse, sollen wo nötig Parkplätze entlang der Josefstrasse aufgehoben oder verschoben werden. Für Schutz und Rettung sind durch geeignete Massnahmen die Strassenräume offen zu halten. Wo sich der Raum dazu bietet, sind durch Bänke oder kleinen Grünflächen der Quartierbevölkerung Möglichkeiten zum Verweilen zu bieten."

Inzwischen wurde die Josefstrasse in einigen Bereichen umgebaut. Zwischen Langstrasse und Röntgenplatz ist eine Begegnungszone entstanden, flankiert mit einer Parkplatzarmada auf beiden Seiten. Richtung Bahnhof ist ausser neuem Asphalt nichts entstanden, Richtung Hardbrücke ist noch nichts passiert. Im Kreis 5 ist der Anteil an Anwohnern, die ein Auto besitzen, im städtischen Vergleich sehr klein. Dank der vorteilhaften Topographie, ist der Veloanteil extrem hoch. Der Stadtrat war auch bereit, das obige Postulat entgegenzunehmen. In diesem Zusammenhang stellen sich nun folgende Fragen:

1. Wie gedenkt der Stadtrat das Postulat 2011/358 umzusetzen?
2. Wieso wurde die Josefstrasse umgestaltet ohne auch nur im Geringsten auf die Forderungen aus dem Postulat einzugehen? Insbesondere interessiert, wieso die Parkplätze für den MIV immer noch zahlreich sind und wieso es keine Veloachse gegeben hat.
3. Wie gedenkt der Stadtrat die Veloführung in der Längsachse durch den Kreis 5 künftig zu ermöglichen?
4. Falls der Stadtrat die Veloachsen nicht in die Josefstrasse sondern in die Lagerstrasse legen möchte: wie soll der Anschluss entlang der Josefstrasse gestaltet werden? Wie soll der Übergang in die velowegfreie Pflingstweidautobahn via veloweglose Neue Hard aussehen? Falls der Veloweg über die Heinrichstrasse führen sollte, wie soll der Anschluss nach Zürich West passieren? (Die Heinrichstrasse endet in der Hardstrasse)
5. Wie ist der Stand der Umsetzung bezüglich Einführung von Velostrassen? (das sind Strassen auf denen das Velo gegenüber dem MIV Vortritt genießt)
6. Wieso wird der Durchgangs-Verkehr des MIV auch nach Umgestaltung des halben Quartiers Aussersihl immer noch mitten durch das Quartier geführt?
7. Wo sind die zusätzlichen Grünflächen, die zum Verweilen einladen können, entstanden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Die kommunalen und überkommunalen Veloachsen sind im Verkehrsrichtplan festgelegt. Daraus ergibt sich, auf welchen Strassen die Velorouten in der Planung prioritär behandelt werden. Zusätzlich zum Richtplan bildet das im «Masterplan Velo» definierte Haupt- und Komforttroutennetz die wichtigste strategische Grundlage für die städtische Velonetzplanung. Die Josefstrasse ist zwischen der Hafnerstrasse und der Röntgenstrasse weder klassiert noch Bestandteil des Masterplan-Netzes. Westlich der Röntgenstrasse ist sie kommunal klassiert.

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

Zu Frage 1 («Wie gedenkt der Stadtrat das Postulat 2011/358 umzusetzen?»):

Der postulierte Vorschlag zum Ausbau der Josefstrasse zu einer Haupt-Velo-Achse wurde vom Stadtrat geprüft. Aufgrund der niedrigen planerischen Priorität der Josefstrasse, der Ergebnisse aus den Mitwirkungsverfahren im Rahmen des «Leitbild Kreis 5» (s. Frage 2) und der Einhaltung des historischen Parkplatzkompromisses wird auf eine Umsetzung des Postulats verzichtet und entsprechend die Abschreibung beantragt werden.

Zu Frage 2 («Wieso wurde die Josefstrasse umgestaltet ohne auch nur im Geringsten auf die Forderungen aus dem Postulat einzugehen? Insbesondere interessiert, wieso die Parkplätze für den MIV immer noch zahlreich sind und wieso es keine Veloachse gegeben hat.»):

Im Jahr 2009 äusserten Vertreterinnen und Vertreter des Quartiers das Bedürfnis, die verkehrliche Situation und die Qualität des öffentlichen Raums im inneren Kreis 5 zu verbessern. Um die Anliegen genauer zu erfassen, wurden im Herbst 2009 drei Workshopveranstaltungen durchgeführt. An diesem Prozess waren Vertreterinnen und Vertreter aus dem Quartier wie auch der Stadtverwaltung beteiligt. Das Resultat sind Konzepte, die als Grundlage für die in den letzten Jahren geplanten und umgesetzten Projekte im inneren Kreis 5 dienen («Leitbild Kreis 5»). Die Konzepte stützen sich auf zahlreiche Lösungsansätze und Vorschläge, die durch die Quartiervertreterinnen und -vertreter formuliert wurden. Unter anderem wurde der Wunsch nach einer durchgehenden Begegnungszone in der Josefstrasse zwischen Langstrasse und Röntgenplatz sowie einem sogenannten Mikroplatz an der Ecke Josef-/Langstrasse geäussert. Eine Veloachse in der Josefstrasse wurde hingegen in diesen Workshops von den Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier nicht als sinnvoll erachtet.

Basierend auf den öffentlich aufgelegten und festgesetzten Strassenprojekten wurde in den Jahren 2013 und 2014 das «Leitbild Kreis 5» im Rahmen der Strassensanierungen in der Josefstrasse, der Quellenstrasse, der Gasometerstrasse, der Luisenstrasse, der Heinrichstrasse, der Motorenstrasse, der Mattengasse und in der Neugasse bereits teilweise umgesetzt. Zudem befindet sich die Josefstrasse östlich der Langstrasse im Gebiet des historischen Parkplatzkompromisses. Eine Umsetzung der postulierten Veloachsen würde zulasten von fast 50 weissen Parkfeldern geschehen. Ein Parkplatzabbau in dieser Grössenordnung wäre nur mit Kompensationsmöglichkeiten in der näheren Umgebung zu vereinbaren. Die Parkplätze in andere Strassenzüge zu verschieben, wäre nicht quartierverträglich.

Zu Frage 3 («Wie gedenkt der Stadtrat die Veloführung in der Längsachse durch den Kreis 5 künftig zu ermöglichen?»):

Die wichtigsten Ost-West-Velorouten durch den Kreis 5 werden zukünftig der Sihlquai und die Zollstrasse sein. Beim Sihlquai wird ab dem Jahr 2017 ein Zweirichtungsradweg gebaut, der sowohl eine Haupt- wie auch eine Komfortroute aus dem Masterplan Velo ist. Die Zollstrasse wird mit der Strassenumgestaltung ab dem Jahr 2018 für den Veloverkehr durchgängig attraktiv befahrbar und somit der Hauptroute gerecht, wie sie im Masterplan definiert ist. Beide Routen zeichnen sich durch eine optimale Anbindung ans Velonetz und insbesondere an den Stadttunnel aus.

Zu Frage 4 («Falls der Stadtrat die Veloachsen nicht in die Josefstrasse sondern in die Lagerstrasse legen möchte: wie soll der Anschluss entlang der Josefwiese gestaltet werden? Wie soll der Übergang in die velowegfreie Pfingstweidautobahn via veloweglose Neue Hard aussehen? Falls der Veloweg über die Heinrichstrasse führen sollte, wie soll der Anschluss nach Zürich West passieren? (Die Heinrichstrasse endet in der Hardstrasse)»):

Die betroffene Veloachse liegt nicht in der Lagerstrasse, sondern in der Zollstrasse (s. Frage 3). Die Fortsetzung westlich der Langstrasse erfolgt auf der Röntgenstrasse. Der Abschnitt der Veloroute entlang der Josefwiese erfolgt analog heute via Neugasse mit dem Fussver-

kehr. Die Querung der Hardstrasse oder die Veloführung in der Neuen Hard ist heute noch nicht optimal gelöst. Mit der Realisierung der Tramverbindung Hardbrücke (Baubeginn im Jahr 2015) wird die Situation verbessert: Neue Velofurten ermöglichen eine sichere und übersichtliche Querung der Hardstrasse. Zudem wird zwischen der Hardstrasse und den Viaduktbögen entlang der Neuen Hard das Trottoir auf 4,5 m verbreitert, damit genügend Platz für den Fuss- und den Veloverkehr in beide Richtungen entsteht.

Zu Frage 5 («Wie ist der Stand der Umsetzung bezüglich Einführung von Velostrassen? (das sind Strassen auf denen das Velo gegenüber dem MIV Vortritt genießt)»):

Das Bundesamt für Strassen und die Velokonferenz Schweiz planen Pilotversuche für sogenannte Fahrradstrassen in vier bis fünf Schweizer Städten. Die Stadt Zürich hat ihr Interesse angemeldet, eine solche Pilotstrecke einzurichten. Eine Koordinationssitzung dazu findet im Januar 2015 statt. Der Zeitplan für die Umsetzung ist noch offen und liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.

Zu Frage 6 («Wieso wird der Durchgangsverkehr des MIV auch nach Umgestaltung des halben Quartiers Aussersihl immer noch mitten durch das Quartier geführt?»):

In dieser Frage wird das «Quartier Aussersihl» und somit der Kreis 4 angesprochen, die oben stehenden Fragen und Antworten beziehen sich aber ausschliesslich auf die Verkehrsführung im Kreis 5. Die Annahme, dass der Durchgangsverkehr durch das Quartier «Gewerbeschule» (Kreis 5) geführt wird, ist falsch. Vielmehr wird er in erster Linie auf den überkommunal klassierten Achsen Langstrasse und Sihlquai abgewickelt. Zum Schutz der Quartierbevölkerung hat die Dienstabteilung Verkehr im Jahr 2013 zudem das bestehende Nachtfahrverbot in den Wohnquartieren im Kreis 5 weiter ausgebaut.

Zu Frage 7 («Wo sind die zusätzlichen Grünflächen, die zum Verweilen einladen können, entstanden?»):

Die erwähnte Begegnungszone in der Josefstrasse und der Luisenstrasse sowie diverse Strassenzüge, die mit einer neuen Baumreihe, Sitzgelegenheiten und zusätzlichen Veloabstellplätzen ergänzt wurden (z. B. Gasometer- und Heinrichstrasse), weisen heute eine höhere Aufenthaltsqualität auf als noch vor der Neugestaltung. Anstelle von Parkplätzen vor dem Detailhändler Denner ist heute ein neuer Platz mit Bänken, offener Pflasterung und drei neuen Bäumen entstanden. Obwohl der Platz noch nicht fertig erstellt ist (Bäume fehlen noch), wird er schon rege und gern genutzt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti