



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 8. Juni 2022

GR Nr. 2019/313

Motion von Markus Merki und Heidi Egger betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo, Antrag auf Fristerstreckung

Am 3. Juli 2019 reichten Gemeinderat Markus Merki (GLP) und Gemeinderätin Heidi Egger (SP) folgende Motion, GR Nr. 2019/313, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, damit die Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz lückenlos und gemäss den im Masterplan Velo definierten Anforderungen an die Ausgestaltung einer Hauptroute umgesetzt werden kann, also in Qualitätsstandard A, wobei nach Möglichkeit die neuen Normen gemäss dem vom Stadtrat entgegengenommenen Postulat 2019/7 berücksichtigt werden sollen. Der Streckenabschnitt entlang der Schaffhauserstrasse soll gleichzeitig mit dem Sanierungsende der Friesstrasse in Betrieb genommen werden können.

Begründung:

Im Nachgang zum überwiesenen Postulat Nr. 2014/294 wurde auf dem stadtauswärtsführenden Abschnitt der Schaffhauserstrasse Nr. 450–462 auf dem Trottoir ein Velostreifen markiert womit die Mischverkehrsfläche entflochten wurde und sich die Sicherheitssituation mit parkenden Fahrzeugen, Zufussgehenden und Velofahrenden merklich entspannte. Leider wurde die Massnahme Mitte Mai 2019 durch die Dienstabteilung Verkehr wieder rückgängig gemacht, wodurch das Trottoir wieder zur Mischverkehrsfläche degradiert wurde.

Im Hinblick auf die Sanierung der Friesstrasse und der damit verbundenen Umsetzung der Hauptroute Bahnhof Oerlikon–Seebach sind solche rückwärtsgerichteten Massnahmen der DAV absolut verständlich. Es ist davon auszugehen, dass nach der Friesstrassensanierung die Achse für Velofahrende an Attraktivität gewinnen wird, wodurch das Konfliktpotential auf der oben erwähnten Mischverkehrsfläche noch zunehmen wird.

Auf Seite 35 des Masterplan Velos, Version 2012 wird die Hauptroute wie folgt definiert: «*Diese sind eigentrasseiert (Radstreifen oder -wege) oder führen über autoarme Quartierstrassen. Breite und Führung werden auf grössere Veloverkehrsmengen und -geschwindigkeiten ausgelegt und vermitteln eine hohe Sicherheit*». Beides ist nun seit Mitte Mai 2019 auf dem besagten Abschnitt Schaffhauserstrasse Nr. 450–462 nicht mehr gegeben.

Entgegennahme als Postulat

Mit Weisung vom 15. Januar 2020 lehnte der Stadtrat die überwiesene Motion ab und beantragte eine Entgegennahme als Postulat. Dieser Antrag wurde am 21. Oktober 2020 abgelehnt und die Motion mit 68 gegen 48 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.

Antrag auf Fristerstreckung

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert zwei Jahre nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Gestützt auf Art. 130 Abs. 2 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) ersucht der Stadtrat den Gemeinderat, die am 21. Oktober 2022 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 21. Oktober 2023 zu erstrecken.



Begründung

Gemäss Definition des Rechtsgutachtens «Velos auf dem Trottoir» von Prof. Dr. iur. Alain Griffel und Dr. iur. Mathias Kaufmann handelt es sich beim genannten Abschnitt um ein Trottoir, da die Fläche unmittelbar an die Fahrbahn angrenzt. Die Veloführung mit Benutzungspflicht (Signale «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» sowie «Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen») ist darauf gemäss Gutachten unzulässig.

Das Tiefbauamt prüft im Rahmen eines Variantenstudiums, wie die Veloführung in der Schaffhauserstrasse im Abschnitt der Haus-Nummern 450–462 mit einfachen Massnahmen verbessert werden kann. Der Strassenabschnitt wurde erst vor einigen Jahren saniert und neugestaltet. Die Lage des ÖV-Trassees mit den Gleisen und der Erhalt der bestehenden Bäume gelten bei der Massnahmenentwicklung deshalb als Rahmenbedingungen.

Nach TAZ-internen Abklärungen wurde im Sommer 2021 im Rahmen eines freihändigen Verfahrens ein externes Büro mit der Bearbeitung der Fragestellung beauftragt. Mit einer Situationsanalyse zwischen Ende Sommer 2021 bis Ende Herbst 2021 wurde der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Veloinfrastruktur im unmittelbaren Gebiet um den genannten Abschnitt untersucht und festgehalten. Dabei sind weitere Schwachstellen aufgefallen, die in Zusammenhang mit der Forderung zu einer verbesserten Veloführung optimiert werden können. Basierend auf dieser Ausgangslage startete Ende Herbst 2021 die Variantenentwicklung zur Behebung der Defizite. Erste mögliche Stossrichtungen zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr lagen Anfang 2022 vor. Diese wurden im Anschluss bewertet. Dabei zeigte sich, dass die Lösungsfindung herausfordernd ist. Bauliche Veränderungen des Trottoirs mit dem Ziel, auf der Fahrbahn einen Velostreifen anzubieten, gefährden den Erhalt der Bäume, zudem würde das Trottoir auf eine ungenügende Breite verschmälert. Lösungen, bei welchen der MIV neu im Mischverkehr mit dem ÖV auf dem heutigen ÖV-Trasse geföhrt wird, werden im Moment als vielversprechend eingestuft. Hierfür muss jedoch die verkehrstechnische Machbarkeit und Verkehrssteuerung detailliert untersucht werden.

Die Vertiefung der Mischverkehrslösung MIV/ÖV ist zeitaufwendig. Es muss sichergestellt werden, dass der MIV den öffentlichen Verkehr nicht behindert, wenn künftig gemeinsame Flächen genutzt würden. Dazu sind bis zum Sommer 2022 umfassende Verkehrserhebungen und Rückstaubeobachtungen vor Ort erforderlich, um verlässliche Ergebnisse zu erhalten. Auch technische Abklärungen im Bereich der SBB-Unterführung, die heute mit einer Höhenbeschränkung versehen ist, sind nötig. Basierend auf diesen zusätzlichen Grundlagen wird die Variantenentwicklung im Anschluss weiter präzisiert, bewertet und konsolidiert.

Die Beschaffung der Verkehrsdaten und deren ämterübergreifende Konsolidierung sowie die Überprüfung der Machbarkeit sind wichtig, um eine tragfähige Lösung zu erarbeiten. Diese Abklärungen und weiterführenden Arbeitsschritte bedürfen jedoch mehr Zeit als durch die vorgegebene Frist zur Verfügung steht. Die Umsetzbarkeit von Mischverkehr MIV / ÖV kann erst bestätigt werden, wenn diese Arbeiten abgeschlossen und ämterübergreifend konsolidiert sind.



3/3

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 21. Oktober 2020 überwiesenen Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohaupttroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo, wird um zwölf Monate bis zum 21. Oktober 2023 verlängert.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti