

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 28. Oktober 2020

Motion von Barbara Wiesmann und Res Marti betreffend durchgängige Veloroute zwischen Triemli und Hauptbahnhof, Schliessung der Lücke zum Bahnhof Giesshübel sowie Weiterführung am westlichen Sihlufer, Bericht und Abschreibung

Am 11. Juli 2018 reichten Gemeinderätin Barbara Wiesmann (SP) und Gemeinderat Res Marti (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2018/279, ein, welche dem Stadtrat am 27. Februar 2019 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Lücken der Veloroute vom Triemli zum Bahnhof Giesshübel schliesst und die Veloroute entlang des westlichen Sihlufers zum Hauptbahnhof fortführt.

Begründung:

Das Einzugsgebiet des Triemlis ist gross, mehr als 15 000 Personen wohnen im Gebiet südlich der Birmensdorferstrasse und nördlich der Üetlibergstrasse, doch momentan gibt es keine komfortable Veloroute zum Hauptbahnhof. Genau diese Verbindung ist essentiell für den Arbeits- und Freizeitweg von vielen Bewohner*innen sowie für den Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Insbesondere jetzt wo bald der Tunnel am Bahnhof für die Fahrräder geöffnet wird und die Velostationen (beides auf der westlichen Seite der Sihl) gebaut wurden, lohnt es sich, diesen Weg mit dem Velo zurück zu legen. Mit dem neuen Tunnel entsteht eine durchgehende Route bis zum Escher-Wyss-Platz.

Das Bedürfnis nach durchgehenden attraktiven Velorouten entspricht auch dem Willen der Stimmbevölkerung und des Gemeinderats, welche dies mehrfach in Abstimmungen und Vorstössen für zusätzliche Velomassnahmen zum Ausdruck gebracht hat. Im gesamten Quartier Friesenberg ist jedoch im Masterplan Velo keine Veloroute Richtung Zürich Zentrum vorgesehen.

Die Route über den Bahnhof Giesshübel und weiter entlang dem linken Sihlufer bietet sich an, da es nur noch wenige grössere Veränderungen braucht, um diese durchgehende Veloroute zu erstellen:

- der Übergang beim Bahnhof Giesshübel über die Unterführung Manessestrasse, dies bedingt eine Überarbeitung des geplanten Projektes, welches eine Brücke über die Manessestrasse und der Sihl östlich der Eisenbahnbrücke vorsieht;
- die Querung der Sihlbrücke beim Hotel Restaurant Bar Helvetia (Helvti); hier wäre eine Lösung entlang der Sihl unter der Sihlbrücke oder eine Fahrradbrücke über der Sihl, um das Hotel herum zu prüfen.

Der Verlauf der Route beeinträchtigt weder den öffentlichen noch den Individualverkehr, ein Nutzungskonflikt kann ausgeschlossen werden.

Die Route ist zudem sehr leistungsfähig, da sie weder Sihl noch Limmat quert und auch die engen Gassen des Kreises 1 umfährt. Die Führung ist einfach, einprägsam und durch diverse Seitenstrassen kann man in den Kreisen 1, 2, 3 und 4 problemlos auf diese attraktive Veloroute gelangen. Sie taugt somit sowohl als Alltags als auch als Freizeitroute.

Bericht

Für den Veloverkehr aus dem in der Motion beschriebenen Einzugsgebiet Triemli zwischen Uetliberg- und Birmensdorferstrasse gibt es grundsätzlich verschiedene Routen in Richtung Bahnhof Giesshübel oder weiter in Richtung Hauptbahnhof. Als eine der direktesten Verbindungen dienen dabei die Strassen und Wege entlang dem SZU-Trasse und entlang der Sihl. Diese Achse kann aus dem gesamten Einzugsgebiet über verschiedene, attraktive Quartierstrassen erreicht werden. Auf der gesamten Achse sind bereits diverse Bauprojekte mit unterschiedlichem Stand in Bearbeitung. Diese werden nachfolgend aufgeführt.

Zur Beurteilung der bestehenden oder notwendigen Veloinfrastruktur werden jeweils die Velo-standards der Stadt Zürich beigezogen (www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/fachunterlagen/richtlinien.html). Diese geben Auskunft über die erforderlichen Masse beispielsweise für

Velostreifen und definieren, dass in Zonen Tempo 30 unter gewissen Umständen auf Velostreifen verzichtet werden kann.

SZU-Haltestelle «Triemli» bis Paul-Clairmont-Strasse

Zwischen der SZU-Haltestelle «Triemli» und der Paul-Clairmont-Strasse wird mit dem Projekt Marie-Heim-Voegtli-Weg (Abschnitt Hohensteinweg bis Paul-Clairmont-Strasse) ein Rad-/Fussweg mit baulich voneinander getrennten Flächen für Fuss- und Veloverkehr gebaut. Das Bauende ist für November 2020 vorgesehen.

Abschnitt Paul-Clairmont-Strasse bis Margaretenweg 27

Die Veloführung auf diesem Abschnitt führt durch eine sehr schwach befahrene Zone Tempo 30. Infolge der niedrigen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind für eine sichere und attraktive Führung des Veloverkehrs keine weiteren Massnahmen notwendig.

Um von der Paul-Clairmont-Strasse in den Margaretenweg zu gelangen, muss die Schweighofstrasse ein kurzes Stück in Längsrichtung befahren werden. Die sichere Führung des Veloverkehrs kann mit Radstreifen gewährleistet werden. Die Umsetzung erfolgt in einem Expressprojekt, dessen Baubeginn im Frühjahr 2021 erfolgen wird.

Margaretenweg 27 bis Margaretenweg 1

Dieser Teil des Margaretenwegs dient als Erschliessungsstrasse für die angrenzenden Liegenschaften. Infolge des äusserst geringen Autoaufkommens und der niedrigen Geschwindigkeiten sind für eine sichere und attraktive Führung des Veloverkehrs keine weiteren Massnahmen notwendig.

Margaretenweg 1 bis Friesenbergstrasse

Die Öffnung für den Veloverkehr des heute ausschliesslich für den Fussverkehr nutzbaren Abschnitts wird mit dem Projekt Rad-/Fussweg Margaretenweg (Abschnitt Margaretenweg 1 bis Friesenbergstrasse) umgesetzt. Dieses Projekt steht im Zusammenhang mit dem Ausbau der SZU-Haltestelle (Friesenbergstrasse). Aus Platzgründen kann der Bau erst 2023, nach Abschluss des Umbaus der provisorischen Haltestelle, beginnen. Die Querung der Friesenbergstrasse ist mit einer Velofurt gelöst.

Friesenberg- bis Binzstrasse

Im Jahr 2018 wurde der Agnes-Robmann-Weg auf dem Abschnitt Borweg bis Binzstrasse verbreitert und für den Veloverkehr geöffnet. Der gesamte Abschnitt zwischen Friesenberg- und Binzstrasse ist als gemeinsamer Rad-/Fussweg ausgebildet und damit mit einer Veloinfrastruktur ausgestattet. Um sicher in die Binzstrasse einzubiegen, ist ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel (ohne separate Velofurt) vorhanden. Diese Verbindung ist heute für den Veloverkehr nicht vorhanden. Mit dem Projekt soll hier eine gänzlich neue Verbindung erstellt werden.

Agnes-Robmann-Weg bis Bahnhof Binz

Dieser Abschnitt führt über die Binzstrasse. Bei der Binzstrasse handelt es sich um eine Erschliessungsstrasse mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Verkehrsbelastung beträgt an Werktagen rund 5500 Fz/d gemäss Verkehrsmodell. Unter diesen Rahmenbedingungen kann die Veloroute als umgesetzt betrachtet werden, da die Belastung im Bereich der in den Velostandards der Stadt Zürich definierten Obergrenze von 5000 Fz/d liegt.

Bahnhof Binz bis Sihlhölzlibrücke

Die Machbarkeit einer Veloroute zwischen dem Bahnhof Binz und der Sihlhölzlibrücke hat das Tiefbauamt in einer Studie untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Führung des Veloverkehrs entlang des linken Sihlufers im Bereich der Sportanlage Sihlhölzli mit den Anfor-

derungen des Grünraums sowie der schützenswerten Anlage nicht vereinbar ist. Die Bestvariante sieht einen Velostreifen vom Bahnhof Binz über die Uetlibergstrasse und die Manessestrasse bis zur Zurlinden-/Aegertenstrasse vor. Die Velostreifen werden umgesetzt mit den Bauprojekten Uetlibergstrasse (Abschnitt Haldenstrasse bis Manesseplatz) und Manessestrasse (Abschnitt Manesseplatz bis Zurlindenstrasse). Ersteres Projekt wird ab November 2020 realisiert, letzteres ist bereits im Bau.

In der Fortsetzung der Manessestrasse mit der hohen Verkehrsbelastung von und zur Autobahn führt die Bestvariante mehrheitlich in Form von Einrichtungsvelowegen bis in den Stauffacherquai. Zur Umsetzung dieses Abschnitts wird ein neues Bauprojekt ausgelöst. Kurzfristige Massnahmen, die bis zur Realisierung des Bauprojekts umgesetzt werden können, wurden keine gefunden. Der Veloverkehr wird deshalb bis zur Umsetzung des Bauprojekts wie bis anhin auf der bestehenden Route am rechten Sihlufer geführt. Als Ergänzung zu den Ergebnissen der Studie soll eine Verbindung via Sihlufer von der Eichstrasse bis zum Hertersteg für wenig geübte Velofahrerinnen und Velofahrer eingerichtet werden. Die Bewilligungsfähigkeit des dazu notwendigen oberirdischen Bahnübergangs im Bereich der Manessestrasse 113 wird im Vorprojekt geklärt werden müssen.

Sihlhölzli- bis Sihlbrücke

Die heutige Verkehrsinfrastruktur zwischen Sihlhölzli- und Sihlbrücke besteht aus zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr und einem Velostreifen, mit jeweils einem Trottoir pro Strassenseite. Der Abschnitt ist als Einbahn nur in Richtung Hauptbahnhof befahrbar. Mit dem Projekt Stauffacherquai (Abschnitt Manesse- bis Kasernenstrasse) soll die Veloroute in beide Richtungen angeboten werden. Das Projekt ist in Erarbeitung und der Bau für 2023 vorgesehen. Bis zur Realisierung des Projekts wird der Veloverkehr wie bis anhin auf der bestehenden Route am rechten Sihlufer geführt.

Sihl- bis Gessnerbrücke

Zwischen Sihl- und Gessnerbrücke bestehen abgesehen von einem Unterbruch stadtauswärts, zwischen der Kasernenstrasse 25 und 11, in beide Richtungen Veloinfrastrukturen. Dabei handelt es sich entweder um einen Velostreifen, einen gemischten oder einen getrennten Rad-/Fussweg. Der Abschnitt mit gemischt geführtem Rad-/Fussweg entspricht dabei den rechtlichen Rahmenbedingungen, da er baulich von der Strasse abgetrennt ist. Der bestehende Unterbruch kann durch die Aufhebung von acht Parkplätzen und zwei Anlieferungsfeldern geschlossen werden. Dazu soll ein entsprechendes Projekt ausgelöst werden. Die Querung der Gessnerbrücke ist mit einer Lichtsignalanlage-geregelten Kreuzung gelöst. Es sind sowohl zu- als auch wegführende Velostreifen vorhanden.

Gessnerbrücke bis Hauptbahnhof

Der letzte Abschnitt der Route zwischen Gessnerbrücke und Hauptbahnhof wird mit dem Projekt Kasernenstrasse (Abschnitt Lagerstrasse bis Europaplatz) neu gestaltet und die Veloführung optimiert. Der Baustart ist 2025 vorgesehen. Bis dahin wird der Veloverkehr auf der Kasernenstrasse auf den bestehenden Radstreifen bis zum Bahnhof geführt. Diese sind bereits heute in beide Fahrtrichtungen lückenlos vorhanden.

Der vorstehende Bericht zeigt, dass für die bestehenden Lücken der Veloroute zwischen Triemli und Hauptbahnhof Bauprojekte erarbeitet werden oder in Umsetzung sind. Diese werden einzeln geplant bzw. ausgeführt und gemäss den üblichen Verfahren nach Strassengesetz und den massgeblichen Finanzkompetenzen dem Stadtrat oder Gemeinderat zur Bewilligung unterbreitet. Der Stadtrat beantragt daher – gestützt auf den vorliegenden Bericht – die Motion, GR Nr. 2018/279, von Barbara Wiesmann (SP) und Res Marti (Grüne) vom 11. Juli 2018 betreffend durchgängige Veloroute zwischen Triemli und Hauptbahnhof, Schliessung der Lücke zum Bahnhof Giesshübel sowie Weiterführung am westlichen Sihlufer, abzuschreiben.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

- 1. Vom Bericht betreffend durchgängige Veloroute zwischen Triemli und Hauptbahnhof, Schliessung der Lücke zum Bahnhof Giesshübel sowie Weiterführung am westlichen Sihlufer, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2018/279, von Barbara Wiesmann (SP) und Res Marti (Grüne) vom 11. Juli 2018 betreffend durchgängige Veloroute zwischen Triemli und Hauptbahnhof, Schliessung der Lücke zum Bahnhof Giesshübel sowie Weiterführung am westlichen Sihlufer, wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti