

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

08.11.2017

### **Dringliche Motion von Markus Merki und Matthias Wiesmann betreffend Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse / Utoquai betreffend Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. August 2017 reichten Gemeinderäte Markus Merki und Matthias Wiesmann (beide glp) folgende Motion, GR Nr. 2017/287 ein, die dem Stadtrat am 6. September 2017 zur Prüfung überwiesen und am 13. September 2017 für dringlich erklärt wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Projektierungskredit vorzulegen, damit auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai, im Abschnitt Bahnhof Tiefenbrunnen bis Schöckstrasse für einen mindestens dreijährigen Pilotversuch eine Reduktion der Fahrspuren vorgenommen und ein wechselseitiges Verkehrsregime eingeführt werden kann. Der Platzgewinn durch die aufgehobene Fahrspur soll zur Markierung eines beidseitigen Velowegs genutzt werden, damit u.a. auf die einschneidenden Rodungen und baulichen Anpassungen für die geplante Veloroute in der Utoquai-Anlage verzichtet werden kann. Allfällige notwendige bauliche Massnahmen für den Pilotversuch sollen im Zuge der laufenden Sanierungsplanung Bellerivestrasse berücksichtigt und umgesetzt werden.

Begründung:

Die heutige vier- bis fünfspurige Strasse mit fehlenden Velostreifen ist auf die MIV-Spitzenstunden ausgelegt: morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts. Tagsdurch und in Randstunden wären zwei MIV-Spuren ausreichend. Mit drei Fahrspuren und einer dynamischen, tagesstundenabhängigen Signalisation könnten die Verkehrsbelastungen ebenfalls bewältigt und die vorhandene Strassenfläche effizienter genutzt werden. Die beiden äusseren Fahrspuren wären einer Fahrtrichtung fix zugeordnet. Die dritte, mittlere Fahrspur ist je nach Tageszeit entweder für den stadteinwärtsführenden Verkehr (Vormittag) oder den stadtauswärtsführenden Verkehr (Nachmittag) reserviert. Mit dem Platzgewinn können beidseitig VSS-konforme Velowege markiert werden.

Solche dynamische MIV-Verkehrsführungen bestehen teilweise in nord- und südamerikanischen Städten. Die Signalisation wird mittels Überkopfwechselsignalen und farblich differenzierenden Bodenlichter sichergestellt.

Die momentan geplante Sanierungsumsetzung der Bellerivestrasse und die damit verbundene, langfristige Zementierung der vierspurigen Verkehrsführung auf der wichtigen Einfallstrasse sorgen im betroffenen Quartier und bei Velofahrenden für grossen Unmut. Unseren Erachtens bietet die Sanierung eine grosse Chance, die Anliegen der Quartierbevölkerung, der Velofahrenden aber auch der MIV-Pendler mit geeigneten planerischen und baulichen Massnahmen zu berücksichtigen und eine Koexistenz der Anliegen zu ermöglichen: keine MIV-Kapazitätseinbussen für Berufspendler, eine beidseitige, durchgehende Markierung eines Velostreifens und keine unnötigen Eingriffe in die historische Utoquai-Anlage.

Der dreijährige Pilotversuch soll als Basis dienen, wechselseitige Verkehrsführungen auch auf anderen mehrspurigen Strassen zu prüfen, namentlich die Überlandstrasse in Schwamendingen.

Motionen sind gemäss Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR, AS 171.100) selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, 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. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR). Hat der Gemeinderat, wie vorliegend, die Dringlichkeit der Motion beschlossen, so hat die Begründung innert einem Monat zu erfolgen (Art. 88 Abs. 3 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Zur Förderung des Veloverkehrs entwickelt die Stadt Zürich ein zusammenhängendes Veloroutennetz. Im 2012 verabschiedeten «Masterplan Velo» ist das Routennetz im Handlungsfeld «Attraktive und sichere Infrastruktur» als Grundvoraussetzung, damit mehr Personen das Velo benutzen, verankert. Um das gesamte Seebecken, von der Roten Fabrik bis zum Tiefenbrunnen, ist im «Masterplan Velo» eine «Komfortroute» enthalten. «Komfortrouten» sollen insbesondere Gelegenheitsfahrenden ein Angebot zur Verfügung stellen. Diese Routen sind möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr anzuordnen. Entsprechend plant das Tiefbauamt am

Mythenquai, General-Guisan-Quai, Utoquai und Seefeldquai einen separat geführten Zweirichtungsradweg. Auf der Quaibrücke konnte 2016 ein erster Abschnitt dieses Radwegs realisiert werden.

Gleichzeitig mit den Strassen- und Radwegprojekten um das Seebecken wird die Sanierung der Bellerivestrasse im Abschnitt Kreuzstrasse bis Stadtgrenze projektiert. Die Bellerivestrasse ist baulich in einem schlechten Zustand, was eine Gesamterneuerung der Fahrbahn, der Gehwege, der Kanalisationsleitungen und weiterer Werkleitungen erfordert. Auf der Bellerivestrasse ist im Abschnitt zwischen der Färber- und der Fröhlichstrasse (Badi Tiefenbrunnen) weder im Verkehrsrichtplan noch im Masterplan Velo eine Veloroute enthalten. Diese verläuft in diesem Bereich via Quaianlage. Entsprechend sind im Sanierungsprojekt der Bellerivestrasse auf diesem Streckenabschnitt keine Velomassnahmen vorgesehen. Mit den Planaufgaben der Projekte Uto- und Seefeldquai sowie der Bellerivestrasse sind mehrere Einwendungen beziehungsweise Einsprachen eingegangen. Diese betreffen unter anderem die Veloführung und die Spuraufteilung der Bellerivestrasse. Mit der Bearbeitung der Einsprachen wird das Tiefbauamt für den gesamten Streckenabschnitt, vom Bellevue bis zur Stadtgrenze im Tiefenbrunnen, eine detaillierte Untersuchung der Fahrspurreduktionen und der Optionen für eine Veloführung auf der Bellerivestrasse durchführen. Diese Prüfung erfolgt in Abstimmung mit der Dienstabteilung Verkehr des Sicherheitsdepartements.

Die Bellerivestrasse ist heute von der Stadtgrenze bis zur Kreuzstrasse fast durchgehend vier-spurig. Ausnahmen sind zusätzliche mittige Abbiegespuren bei der Seepolizei (Bellerivestrasse 252), beim Bahnhof Tiefenbrunnen und bei der Hornbachstrasse. Die Fahrbahn hat eine Breite von teilweise weniger als 11 m, was sehr schmale Fahrstreifenbreiten von etwa 2,75 m ergibt. Das Utoquai, als Fortsetzung der Bellerivestrasse in Richtung Bellevue, hat durchgehend eine fünfte Fahrspur. Diese wird in Fahrtrichtung stadtauswärts als separate Abbiegespur genutzt. Auf der Bellerivestrasse und auf dem Utoquai verkehren zwischen Bellevue und Bahnhof Tiefenbrunnen in Fahrtrichtung stadtauswärts, und zu bestimmten Betriebszeiten auch stadteinwärts, die Buslinien 912 und 916.

Der heutige Betrieb mit den schmalen Fahrbahnen ist nur aufgrund der durchgehenden Mehrspurigigkeit möglich. Mit dem von der Motion vorgeschlagenen wechselseitigen Verkehrsregime würde je nach Tageszeit eine Spur stadtein- oder stadtauswärts einzeln geführt. Für eine sichere Verkehrsabwicklung, besonders in Zusammenhang mit Lastwagen und Bussen, müssten diese Spuren auf mindestens 3 m verbreitert werden. Damit stünden im bestehenden Fahrbahnquerschnitt trotz Spurbau für die beidseitige Veloführung lediglich zwei Meter zur Verfügung. Für Radstreifen mit einer Breite von 1,5 m müsste die Fahrbahn zulasten des Trottoirs um einen Meter verbreitert werden.

Um mit einem wechselseitigen Verkehrsregime die Strassenkapazität erhalten zu können, müssten auch die bestehenden Abbiegespuren beibehalten werden. Diese Abbiegespuren würden sich mit einer wechselseitigen Fahrstreifennutzung ebenfalls tageszeitlich verschieben. Wie sich das Wechseln der Abbiegemarkierungen, Haltebalken und Signalisationen bewerkstelligen liesse, ist völlig unklar.

Das wechselseitige Verkehrsregime würde zusätzliche Lichtsignalanlagen für die Regelung der Nutzung der Spuren erfordern. Weiter wäre mit grösseren Aufwendungen für die vorgeschlagenen Bodenlichter zu rechnen, besonders für deren Unterhalt. Ob die Verkehrssicherheit mit diesen und allenfalls weiteren Massnahmen gewährleistet werden könnte, ist ungewiss. Dafür fehlt im engen und hoch belasteten städtischen Raum die Erfahrung. Die heute in Betrieb stehenden Beispiele dynamischer Fahrstreifennutzungen auf Autobahnen lassen sich nicht auf innerstädtische Situationen übertragen. Diese sind – im Vergleich zu Situationen auf Autobahnen – nicht nur sehr engräumig, sondern weisen auch zahlreiche Abbiegebeziehungen

gen auf, die sich kapazitätsvermindernd auf den Verkehr auswirken. Zudem sind die in innerstädtischen Verhältnissen zahlreichen Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen verkehrstechnisch anspruchsvoll.

Weiter ist unklar, wie sich der Regimewechsel auf die Fahrzeiten der Buslinien 912 und 916 auswirken würde. Die zu erwartende längere Durchfahrtszeit zwischen Tiefenbrunnen und Bellevue könnte zusätzliche Kurse mit entsprechenden Kostenfolgen erfordern.

Aufgrund der grossen Unabwägbarkeiten eines Verkehrsversuchs soll die Prüfung einer wechselseitigen Fahrstreifennutzung vorläufig mit einer Verkehrsstudie untersucht werden. Sollte sich im Rahmen dieser Untersuchung zeigen, dass ein wechselseitiges Verkehrsregime ohne Verkehrsbehinderungen bzw. -einschränkungen möglich ist, könnte dieses anschliessend in einem Versuch getestet werden. Die Prüfung der wechselseitigen Fahrstreifennutzung wird mit den anstehenden betrieblichen Untersuchungen in Zusammenhang mit den Planaufgaben abgestimmt. Der Entscheid, den verlangten Verkehrsversuch durchzuführen, liegt indes nicht bzw. nicht allein im Ermessen der Stadt. Soweit der Verkehrsversuch bauliche Massnahmen zur Folge hat, ist er dem Kanton als Strassenbauprojekt zur Begehrensäusserung und letztlich zur Genehmigung zu unterbreiten. Aber auch wenn der Versuch ausschliesslich mittels funktionalen Verkehrsanordnungen umsetzbar wäre, wären die zuständigen kantonalen Stellen miteinzubeziehen. Zudem ist zweifelhaft, ob die sorgfältige Prüfung des Anliegens innert der für die Erfüllung einer Motion zur Verfügung stehenden Zeit erfolgen kann und ob die Genehmigung eines allfälligen Projektierungskredits überhaupt in die Zuständigkeit des Gemeinderats fiele. Aus den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**