



Der Stadtrat an den Gemeinderat

29. September 2021

GR Nr. 2021/221

Motion von Dr. Balz Bürgisser und Urs Riklin betreffend Ausbau der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr im Einzugsgebiet der geplanten Schulanlage Tüffenwies, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Mai 2021 reichten Gemeinderat Balz Bürgisser und Gemeinderat Urs Riklin (beide Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2021/221, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, um die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr im Einzugsgebiet der geplanten Schulanlage Tüffenwies auszubauen. Ziel: ein durchgehendes Netz an sicheren, direkten und attraktiven Wegverbindungen zur Schulanlage für zu Fussgehende und Velofahrende.

Begründung:

Die grosse Mehrheit der rund 500 Schülerinnen und Schüler, welche die Sekundarschule Tüffenwies besuchen werden, wohnen in Altstetten südlich der Autobahn A1 H. Die meisten von ihnen werden – ungefähr gleichzeitig – zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule unterwegs sein.

Dabei müssen die Schülerinnen und Schüler mehrere gefährliche Stellen passieren: Im Einzugsgebiet der Schule liegen verkehrsreiche Strassen, die mit relativ hohem Tempo befahren werden. Zudem hat es – wegen der dort zahlreich vorhandenen Industrie-, Gewerbe- und Handelsfirmen – einige Strassen mit einer hohen Frequenz an Liefer- und Lastwagen. Und die Unterführung unmittelbar beim Schulareal, welche die A1H und die Bernerstrasse Süd und Nord unterquert, ist schmal und unübersichtlich, und Fuss- und Veloverkehr müssen sich den äusserst knappen Raum teilen. Dies führt zu Nutzungskonflikten und birgt ein erhöhtes Unfallrisiko.

Diese missliche Situation soll bis zum Bezug der neuen Schulanlage verbessert werden. Es soll ein durchgehendes Netz an sicheren, direkten und attraktiven Verbindungen zur Schulanlage für den Fuss und Veloverkehr eingerichtet werden. Hierfür können beispielsweise Massnahmen wie besonders komfortable Breite der Wege, bauliche Abgrenzung der Wege vom motorisierten Verkehr, farbliche Hervorhebung von Velostreifen, einfache Routenführung mit minimalen Unterbrechungs- und Kreuzungspunkten, ausreichende Möglichkeiten für sicheres und komfortables Queren der Strassen wie auch Temporeduktionen für den motorisierten Verkehr zur Anwendung kommen.

Von einem solchen Netz an attraktiven Verbindungen zur Schulanlage werden auch die Sporttreibenden und die Zuschauenden profitieren, die am Abend und am Wochenende die Dreifachsporthalle Tüffenwies nutzen werden.

Antrag auf gleichzeitige Behandlung mit Weisung 2020/588

Nach Art. 90 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen 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).

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

Einleitende Erläuterung des Projekts Schulanlage Tüffenwies

Die Stadt plant in Zürich-Altstetten den Neubau einer Sekundarschulanlage mit 24 Klassenzimmern, Mensa, Betreuungsinfrastruktur und Dreifachsporthalle. Die dafür vorgesehene Parzelle AL8060 (eine Liegenschaftsmutation zu AL8787 ist aktuell pendent) im Quartier Grünau wird im Norden durch die Bändlistrasse, im Süden durch die Bernerstrasse-Nord, im Westen durch die Meierwiesenstrasse und im Osten durch die Europabrücke begrenzt.

Zurzeit wird unter der Federführung des Amts für Hochbauten ein Projektwettbewerb für die Disziplinen «Architektur» und «Landschaftsarchitektur» durchgeführt. Geplant ist, auf der Basis des Siegerprojekts 2024 mit dem Bau zu beginnen und das Schulhaus 2027 zu eröffnen.

Das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr waren in die Vorbereitung des Wettbewerbs eng eingebunden. Für die Erschliessung des Grundstücks für Parkierung, Anlieferung und Entsorgung soll die Bernerstrasse-Nord genutzt werden. Damit soll eine grösstmögliche Trennung von der Erschliessung des Mfz-Verkehrs vom Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erreicht werden. Dies ermöglicht dem Gebäude eine Adressierung in nordwestlicher Richtung auf den Knoten Bändlistrasse/Meierwiesenstrasse. Von hier aus erhalten Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer der Einzugsgebiete in südlicher Richtung ins Quartier Altstetten eine Erschliessung über die bestehende Passerelle und die Unterführung unter der A1(H) sowie in nördlicher und westlicher Richtung ins Quartier Grünau via Meierwiesenstrasse und Bändlistrasse. Im Osten wird die Parzelle durch die Europabrücke und die Hönggerrampe begrenzt.

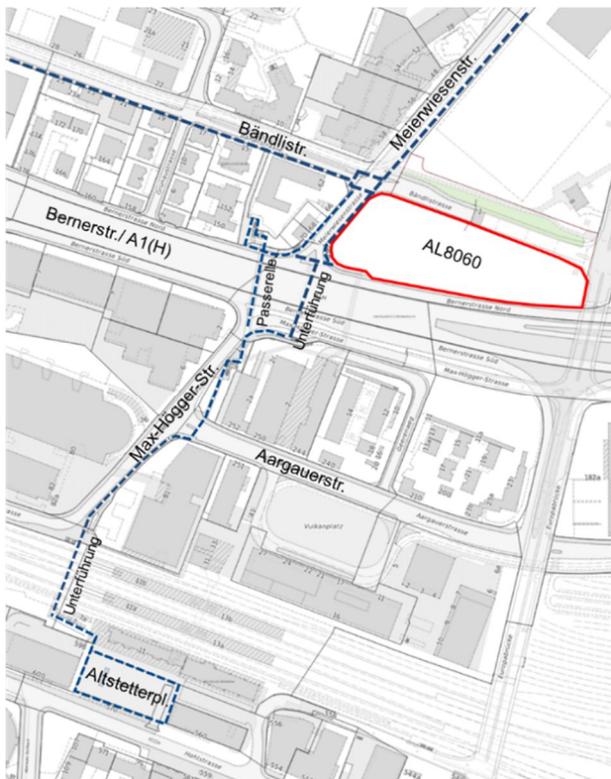


Abb. Parzelle AL8060 und Schulwegverbindungen



3/5

Für die Schulwegsicherheit von Sekundarschulen gelten keine spezifischen Anforderungen. Das Bewusstsein für Gefahrensituationen, das Verständnis für vorbeugende Massnahmen und das angepasste Verhalten nehmen mit dem Alter zu. Auch aufgrund des vergrösserten Einzugsbereichs – im Vergleich zu Primarschulen – nutzen Sekundarschülerinnen und Sekundarschüler ebenfalls das Velo als Verkehrsmittel.

Schulwegverbindungen ins Einzugsgebiet Quartier Altstetten (Süden)

Die Verbindung vom Schulhaus in Richtung Süden zum Altstetterplatz als Tor ins Quartier Altstetten führt über folgende Strassenabschnitte, auf denen grossmehrheitlich bereits Strassenbauprojekte in Erarbeitung oder Planung sind:

Abschnitt	Projektnummer	Projektstatus	Umsetzung
Passerelle A1(H)	18 040	Bauprojekt	bis Ende 2022
Unterführung A1(H)		Zweckmässigkeitsstudie	
Max-Högger-Strasse/ Vulkanstrasse	17 137	Bauprojekt	bis Anfang 2024
Max-Högger-Strasse	19 038	Vorprojekt	bis Ende 2025
Unterführung Gleisfeld Altstetten-West	06 051	Vorprojekt	bis Anfang 2030
Hohlstrasse	12 043	in Ausführung	bis Ende 2021

Die Verbindung ist im Zielbild des Veloroutennetzes, das im kommunalen Richtplan als Zielbild verankert ist, als Velovorzugsroute ausgewiesen.

Passerelle A1(H)

Das Tiefbauamt projektiert aktuell die Instandsetzung der Passerelle (Projekt-Nr. 18 040, Umsetzung bis Ende 2022). Die Instandsetzung umfasst auf der Südseite die Anpassung des Treppenaufgangs. Mit dem zusätzlichen öffentlichen Raum, der am Fusspunkt geschaffen wird, kann die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die Passerelle dient primär dem Fussverkehr; die beidseitigen Liftanlagen sind jedoch dimensioniert, um Velos aufzunehmen.

Unterführung A1(H)

Die bestehende Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr unter der Autobahn A1(H) ist nur knapp 3,5 m breit und als Fuss- und Veloweg zu schmal. Für diesen Abschnitt wird eine Zweckmässigkeitsstudie ausgelöst, in der unterschiedliche Varianten (Ausbau, Signalisation Veloweg) geprüft werden, um die Verbindung für den Veloverkehr aufzuwerten.

Max-Högger-Strasse/ Vulkanstrasse

Das Projekt im Abschnitt der Max-Högger-Strasse (Projekt-Nr. 17 137, Umsetzung bis Anfang 2024) schliesst die Lücke im Velonetz mittels eines Zwei-Richtungs-Radwegs auf der Ostseite bis zum Knoten Aargauerstrasse, wo sich zukünftig zwei Velovorzugsrouten treffen werden. Der Knoten und insbesondere die Querung werden für den Veloverkehr verbessert.

Im Anschluss an diesen Projektperimeter bereitet das Tiefbauamt die Umgestaltung des Strassenraums zwischen den Projekten Vulkanstrasse (Projekt-Nr. 15 085, Umsetzung bis Ende 2022) und der Personenunterführung in Richtung Altstetterplatz (Projekt-Nr. 19 038, Umsetzung bis Ende 2025) vor. Dieses Projekt führt das Tempo-30-Regime der Vulkanstrasse auf dem kommunal klassierten Abschnitt der Max-Högger-Strasse weiter. Die Oberfläche wird aus Sicht Fuss- und Veloverkehr optimiert und als Tempo-30-Zone umgestaltet.



4/5

Unterführung Gleisfeld Altstetten-West

Im nachfolgenden Abschnitt liegt die Personenunterführung Altstetten-West (Projekt-Nr. 06 051, Umsetzung bis Anfang 2030), die das Gleisfeld unterquert und Perron-Anschlüsse einen Anschluss an die Velostation beim Bahnhof Altstetten bietet. Neben der Verbreiterung der Unterführung zur Kapazitätserhöhung werden eine taktil getrennte Führung von Fuss- und Veloverkehr sowie der behindertengerechte Zugang zum Bahnhof und zwischen den Quartieren sichergestellt. Der Umsetzungszeitraum bis Ende 2030 steht in Abhängigkeit zu den operativen Bedürfnissen der SBB.

Hohlstrasse

Das Bahnhofsumfeld an der Hohlstrasse wurde im Rahmen der Einführung der Limmattalbahn am Bahnhof Altstetten (Projekt-Nr. 12 043, Umsetzung bis Ende 2021) umgestaltet und bietet verbesserte Querungsmöglichkeiten und Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Buslinien 31, 38, 78, 80, 83, 89 sowie N2 und N3) an.

Schulwegverbindungen ins Einzugsgebiet Grünau (Norden und Westen)

Zur fuss- und velobasierten Erschliessung ins Quartier Grünau sowie zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die Achsen Bändlistrasse (Haltestelle Grünaustrasse für die Tramlinie 6 und die Buslinien 78 und N13) und Meierwiesenstrasse (Haltestelle Tüffenwies für die Tramlinie 6 und die Buslinien 80, 89, 304, 308 und 485) von Bedeutung.

Bis Ende 2021 setzt das Tiefbauamt in der Bändlistrasse (Projekt-Nr. 18 046) eine vereinheitlichte Oberflächengestaltung zwischen der Tramschleife Werdhölzli und der Meierwiesenstrasse um. Ein vertikal abgesetzter Veloweg in stadtauswärtiger Richtung wird durchgehend bis zum Knoten Tramschleife Werdhölzli gebaut. Zudem werden Fussgängerquerungen und Vertikalversätze zur Verkehrsberuhigung auf dieser Tempo-30-Strecke velofreundlich ausgestaltet und nach aktuellen Standards angepasst.

Die Meierwiesenstrasse ist die Verlängerung der Velovorzugsroute Max-Högger-Strasse und verbindet die Unterführung der A1(H) mit der Europabrücke auf der Höhe der Limmat. Diese Route gemäss neuem Velonetzplan soll bis 2030 gemäss den Anforderungen an eine Velovorzugsroute angepasst werden. Dies erfolgt für die verschiedenen Vorzugsrouten schrittweise in separaten Projekten über die jeweils gesamte Route und/oder abschnittsweise über bereits bestehende oder ausgelöste Strassenprojekte.

Fazit

Das Anliegen der Motion ist aus fachlicher Sicht gerechtfertigt.

Auf den relevanten Beziehungen für die Erschliessung der Schule in Richtung der Siedlungsgebiete auf der Südseite der Autobahn sowie ins Quartier Grünau sind bereits verschiedene Strassenprojekte in Erarbeitung oder Planung, die auch die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs und somit die bessere Anbindung des künftigen Schulstandorts berücksichtigen. Die Projektierung und Genehmigung der Strassenprojekte wird gemäss den entsprechenden Verfahren nach Strassengesetz (StrG) erfolgen.



5/5

Im Abschnitt der Unterführung der A1(H) besteht für den Veloverkehr heute zwar ein Angebot, das jedoch im Hinblick auf die neu geplanten Velovorzugsrouten zu optimieren ist. Die Umsetzung der Velovorzugsrouten wird in den nächsten Jahren schrittweise erfolgen und entsprechende Massnahmen und Bauprojekte werden ausgelöst. Über die Umsetzung der Vorzugsrouten wird Bericht erstattet.

Die Umsetzung des politischen Vorstosses erfolgt nicht mit einem Projekt, für das dem Gemeinderat ein Kredit vorgelegt wird, sondern in mehreren, separaten Projekten, die grösstenteils bereits aufgelegt sind. Für die bestehenden Schwachstellen auf den Schulwegen, insbesondere die Autobahnunterführung, wird ein neues Projekt ausgelöst.

Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cucho-Curti