

Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

15.01.2020

Motion von Markus Merki und Heidi Egger betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

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 unverständlich. 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.

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:

Zwischen Bahnhof Oerlikon und Seebacherplatz verläuft eine Velohauptroute des Masterplans Velo. Die Schaffhauserstrasse (Abschnitt Seebacherplatz bis Binzmühlestrasse) wurde 2010 umgebaut, um die Anforderungen an eine Velohauptroute zu erfüllen. Der genannte Abschnitt Schaffhauserstrasse Haus Nrn. 450–462 war Teil dieser Sanierung. Der Bau des Veloangebots in der Friesstrasse (Binzmühlestrasse bis Schaffhauserstrasse) ist ab 2021 vorgesehen.

Mit dem ursprünglichen Bauprojekt war vorgesehen, in der Schaffhauserstrasse im Abschnitt Haus Nrn. 450–462 einen Velostreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Um dies zu ermöglichen, hätten die Parkplätze auf Privatgrund aufgehoben werden müssen. Einige der betroffenen Anrainerinnen und Anrainer haben dagegen Rechtsmittel ergriffen, weshalb das Projekt

mit der Führung des Velos im Mischverkehr mit Fussgängerinnen und Fussgängern als gemeinsamer Rad- und Fussweg auf dem Trottoir realisiert wurde. Angeregt durch das Postulat Nr. 2014/294 wurde im genannten Abschnitt im Anschluss an die Umsetzung des Bauprojekts der Velo- vom Fussverkehr optisch mit einer Markierung getrennt. Im Frühjahr 2019 hob die Dienstabteilung Verkehr die Trennung auf und signalisierte den Abschnitt als «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet». Auslöser für diese Anpassung ist ein Rechtsgutachten, das sich mit der Veloführung in Fussgängerbereichen auseinandersetzt.

Die Dienstabteilung Verkehr hat im Herbst 2018 in Zusammenarbeit mit dem Fussgängerverein Zürich in einem Rechtsgutachten klären lassen, welche Arten der Veloführung aus rechtlicher Sicht zulässig sind. Dieses Rechtsgutachten «Velos auf dem Trottoir» von Prof. Dr. iur. Alain Griffel und Dr. iur. Mathias Kaufmann ist am 13. September 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Das Rechtsgutachten gilt nicht als Gerichtsurteil und muss nicht in allen Belangen angewendet werden. Die Erkenntnisse aus dem Gutachten werden jedoch in ihren Grundsätzen für die Signalisationspraxis in der Stadt Zürich übernommen.

Die Erkenntnis aus dem Rechtsgutachten ist, dass sich ein Trottoir von einem Fuss- und Radweg unterscheidet. Das Trottoir ist ein direkt an die Fahrbahn angrenzender Fussgängerbereich, der baulich abgehoben und etwa 2 m breit ist. Das Trottoir ist gemäss Art. 43 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) grundsätzlich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Eine Veloführung mit Benutzungspflicht ist auf dem Trottoir weder getrennt noch im Mischverkehr zulässig. Auf schwach begangenen Trottoirs entlang relativ stark befahrener Strassen kann das Signal «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» angebracht werden, insbesondere wenn die Massnahme der Schulwegsicherung dient. Velos (mit Ausnahme von schnellen E-Bikes) dürfen einen Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet» mit der gebotenen Rücksichtnahme befahren. Es gilt jedoch keine Benutzungspflicht, es steht den Velofahrenden frei, die Fahrbahn zu nutzen. Von einem Trottoir zu unterscheiden sind Fuss- und Radwege, die nicht unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufen. Sie können dem Fuss- und Veloverkehr exklusiv oder gemeinsam zur Verfügung stehen.

Zusammenfassende Übersicht basierend auf dem Gutachten:

Verkehrsregime gemäss Signalisationsverordnung	Signal	Benutzungspflicht	Signalisation auf dem Trottoir
2.63 Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen		ja	nicht zulässig
2.63.1 Gemeinsamer Rad- und Fussweg		ja	nicht zulässig
2.61 Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet»		nein	in Ausnahmefällen zulässig aus Gründen der Verkehrssicherheit

Die Arbeitsgruppe «Gemeinsame Flächen Fuss- und Veloverkehr», die sich aus der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt zusammensetzt, ist damit beauftragt, kritische Situationen bei gemeinsamen Flächen des Fuss- und Veloverkehrs zu sanieren. Grundsätzlich soll der Fuss- und Veloverkehr auf dem Trottoir nur in Ausnahmefällen gemeinsam geführt werden. Je nach örtlicher Situation ist eine taktile Trennung des Velos vom Fussverkehr angezeigt. Die

taktil erfassbare Trennung hilft Menschen mit Sehbehinderung, die Situation zu erkennen und ist eine Anforderung an einen hindernisfreien Verkehrsraum im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Stadtweit wurden dazu alle problematischen Abschnitte und/oder gemäss Gutachten unzulässigen Signalisationen ermittelt. Die erkannten Abschnitte wurden daraufhin in drei Kategorien eingeteilt, damit das weitere Vorgehen für deren Sanierung definiert ist.

- Strassenbauprojekt gemäss TAZ-Hauptprozess ist bereits in Planung
- Auslösen eines Strassenbauprojekts gemäss TAZ-Hauptprozess
- Verbesserung ohne Strassenbauprojekt mit Änderung von Signalisation und Markierung oder kleinen baulichen Massnahmen (Expressprojekte)

Die Fuss- und Veloführung in der Schaffhauserstrasse im Abschnitt Haus Nrn. 450–462 wurde im Rahmen dieser Arbeiten von der Arbeitsgruppe «Gemeinsame Flächen Fuss- und Veloverkehr» von Tiefbauamt und Dienstabteilung Verkehr beurteilt. Der Abschnitt ist Teil eines Schulweges und die Schaffhauserstrasse ist relativ stark befahren. Gemäss Definition des Rechtsgutachtens handelt es sich beim genannten Abschnitt um ein Trottoir, weil 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. Da die Schaffhauserstrasse gerade erst umgebaut wurde, wurde die Situation mit einem Expressprojekt saniert und der Abschnitt im Frühjahr 2019 als «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» signalisiert.

Das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr sind sich bewusst, dass damit die Anforderungen an eine Velohauptroute gemäss Masterplan Velo nicht zufriedenstellend erfüllt sind.

Im Sinne der Motionäre wird das Tiefbauamt prüfen, wie die Veloführung entsprechend der Klassifizierung als Velohauptroute mit einfachen Massnahmen (z. B. Neuaufteilung der Fahrbahn) verbessert werden kann. Ein kompletter Umbau wird als unverhältnismässig beurteilt, da der Strassenabschnitt erst kürzlich saniert wurde und neue Bäume gepflanzt wurden. Die somit möglichen Verbesserungsmassnahmen werden sich auf Markierungs- und Signalisationsmassnahmen beschränken, die wesentlich unter zwei Millionen Franken liegen werden und daher nicht in die Kompetenz des Gemeinderats fallen.

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 Cuche-Curti