



Beschluss des Stadtrats

vom 21. Mai 2025

GR Nr. 2025/73

Nr. 1508/2025

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Urs Riklin betreffend Konfliktsituationen zwischen den Velofahrenden und weiteren Personen auf dem Hallwylplatz, Massnahmen für eine sichere bauliche Gestaltung, Alternativroute über die Werdstrasse-Stauffacherstrasse und damit verbundene Herausforderungen sowie mögliche Planung im Rahmen einer Teilrevision des regionalen Richtplans

Am 26. Februar 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss und Urs Riklin (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/73, ein:

Seit der Befreiung von Teilen der Morgartenstrasse vom motorisierten Individualverkehr ist der Hallwylplatz ein Quartierplatz, der von vielen Quartierbewohner:innen intensiv genutzt wird. Ebenso verläuft über den Hallwylplatz eine signalisierte Veloroute. Künftig soll gemäss der kommunalen Richtplanung eine Velovorzugsroute als Verbindung zwischen den Quartieren Aussersihl und Wiedikon und dem Seeufer über den Platz führen.

Aufgrund der Platzgestaltung und der aktuellen Veloführung kommt es auf dem Hallwylplatz zwischen den sich dort aufhaltenden Personen sowie Velofahrenden, die auf der Veloroute über den Platz fahren, vermehrt zu Konfliktsituationen. Die Stadt hat in der Zwischenzeit Betonelemente auf dem Platz installiert, um die Velofahrenden durch Hindernisse zu langsamerem Fahren zu bewegen. Faktisch werden sie damit aber bei der Durchfahrt stark behindert und näher zu Hausfassaden und Hauseingängen gedrängt. Absperrungen durch Baustellen erschweren die Durchfahrt für Velos dort nun zusätzlich.

Mittlerweile sind Planungsarbeiten für die Velovorzugsroute Bullingerplatz-See sowie für die Route Friesenbergstrasse - Stauffacher am Laufen. Werden diese Vorzugsrouten realisiert, so ist damit zu rechnen, dass der Veloverkehr über den Hallwylplatz zunimmt und sich in der Folge die Konflikte verschärfen werden.

Eine Umleitung der Velovorzugsroute um den Hallwylplatz über die Weber- und Hallwylstrasse ist zwar von der Stadt angedacht. Sie wird aber aufgrund des Umwegs, der Spitzkehre an der Kreuzung Weberstrasse/Hallwylplatz und der Führung des Autoverkehrs auf der Weber- und Hallwylstrasse wohl auf keine grosse Akzeptanz stossen. Es stellt sich daher die Frage, ob die angedachte Veloroutenföhrung rund um den Hallwylplatz durch gezielte Massnahmen sicherer und attraktiver gestaltet werden kann oder ob für die beiden Velovorzugsrouten Bullingerplatz - See und Friesenbergstrasse-Stauffacher nicht eine Alternativroute über die Werdstrasse-Stauffacherstrasse erarbeitet werden soll.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Beabsichtigt der Stadtrat, im Falle einer Föhrung der Velovorzugsroute um den Hallwylplatz herum, die Spitzkehre an der Hallwylstrasse/Weberstrasse baulich so zu gestalten, dass das Abbiegen für Velos einfacher wird als heute?
2. Beabsichtigt der Stadtrat, im Falle einer Föhrung der Velovorzugsroute um den Hallwylplatz herum, die entsprechenden Strassenabschnitte der Hallwylstrasse sicherer zu gestalten, indem die Autoparkplätze an diesen Strassen aufgehoben werden?
3. Hat der Stadtrat geprüft, ob die Velovorzugsrouten gemäss beschriebenem Alternativvorschlag über die Werdstrasse - Stauffacherstrasse geföhrt werden können?
4. Welche Herausforderungen ergeben sich an der Werdstrasse? Gibt das Rückbauprojekt den nötigen Spielraum für die alternative Veloroutenföhrung?



2/5

5. Welche Herausforderungen ergeben sich an der Stauffacherstrasse? Ist es insbesondere möglich, an der Kreuzung Stauffacherstrasse - Werdstrasse den Linksabbieger für Velofahrende einzurichten?
6. Welche Planungen/Projekte müssten angepasst werden, damit eine solche alternative Routenführung ermöglicht werden kann?
7. Wäre eine solche Planung einer Veloroutenführung bei der der Teilrevision des regionalen Richtplans denkbar?

Einleitende Bemerkungen

Die Stadt ist an der Umsetzung der Velovorzugsrouten, die auf die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zurückgeht. Das von der Volksinitiative geforderte Netz von 50 km grundsätzlich autofreien und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigten Netz von Velovorzugsrouten wurde in der Netzplanung auf rund 130 km erweitert, um alle Quartiere untereinander, mit der Innenstadt sowie mit den Nachbargemeinden zu verbinden. Das Routennetz wurde in der BeKo RP SLöBA/V (Besondere Kommission Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen / Verkehr) intensiv diskutiert und als Zielbild im kommunalen Richtplan Verkehr festgeschrieben. Dort wurde auch bewusst der Begriff der Velovorzugsrouten definiert, da die Routen weitgehend auf Quartierstrassen verlaufen und keine neuen Verkehrsschneisen in den Quartieren bilden sollen. Dabei sollen die Velofahrenden auf den Velovorzugsrouten kontinuierlich sowie objektiv und subjektiv sicher durch die Stadt fahren können. Die Velofahrenden sollen aber quartierverträglich, d. h. mit angepassten bzw. verträglichen Geschwindigkeiten unterwegs sein.

Die Stadt hat eine Umsetzungsplanung für die Velovorzugsrouten erstellt und umgehend nach der Volksabstimmung mit der Planung und Projektierung der Velovorzugsrouten begonnen. Um das Routennetz innerhalb der geforderten zehn Jahre umsetzen zu können, erfolgt die Realisierung weitgehend im bestehenden Strassenraum, v. a. mit signalisatorischen Massnahmen und Markierungsmassnahmen. Bei der Umsetzung ist es wichtig, schrittweise vorzugehen, aus den Erfahrungen zu lernen und bei Defiziten auf den umgesetzten Routen nachzubessern.

Die Planung und Realisierung der ersten Routen hat gezeigt, dass die Umsetzung eine Herausforderung ist sowie teilweise Ängste und Widerstände in der Bevölkerung auslöst. Diese betreffen neben dem Parkplatzabbau insbesondere die Frage der Integration der Velovorzugsrouten in die Quartiere, die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere der Kinder entlang von Velovorzugsrouten. Auch bei den Mitwirkungsveranstaltungen zu den Pilotprojekten «Quartierblöcke» in Aussersihl und Unterstrass ist die Frage der quartierverträglichen Gestaltung der Velovorzugsrouten ein wichtiges Thema.

Dem Stadtrat ist es wichtig, dass die Velovorzugsrouten zeitnah und durchgängig realisiert und quartierverträglich gestaltet werden können. Die Velofahrenden sollen kontinuierlich und sicher auf den Velovorzugsrouten fahren können. Wichtig ist jedoch auch eine gute Integration der Velovorzugsrouten und die Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. Bei der Veloförderung dürfen nicht die gleichen Fehler gemacht werden wie im letzten Jahrhundert beim Motorfahrzeugverkehr und neue Verkehrsschneisen durch das Siedlungsgebiet erstellt werden. Auch der Veloverkehr soll siedlungsverträglich abgewickelt werden. Schnelle



3/5

E- Bikerinnen und E-Biker sollen die Velohaupttrouten nutzen, die meist entlang von überkommunalen Strassen verlaufen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die gestellten Fragen wie folgt:

Frage 1

Beabsichtigt der Stadtrat, im Falle einer Führung der Velovorzugsroute um den Hallwylplatz herum, die Spitzkehre an der Hallwylstrasse/Weberstrasse baulich so zu gestalten, dass das Abbiegen für Velos einfacher wird als heute?

Das Projekt der Velovorzugsroute sieht vor, den Knoten Hallwylstrasse/Weberstrasse so umzugestalten, dass die Befahrbarkeit für die Velofahrenden verbessert wird. Mit einem modalen Filter (Durchfahrt für Velofahrende möglich, jedoch nicht für den Motorfahrzeugverkehr) in Form von Pollern im Knotenbereich wird die Durchfahrt auf der Hallwylstrasse (von der Stauffacherstrasse zur Manessestrasse) und auf der Weberstrasse (von der Birmensdorferstrasse bis Stauffacherquai) für den Motorfahrzeugverkehr unterbunden. So kann der Vortritt für die Velofahrenden auf der Velovorzugsroute im Knoten sichergestellt werden. Zudem können allfällige Konflikte zwischen Velofahrenden und dem Motorfahrzeugverkehr reduziert bzw. ganz vermieden werden. Weiter wird der Kurveninnenradius im Knoten vergrössert, indem der Randstein im Kurvenbereich leicht zurückversetzt wird, so dass das Abbiegen für den Veloverkehr einfacher wird als heute.

Der Stadtrat geht davon aus, dass mit diesen Massnahmen nicht nur die Velovorzugsroute für die Velofahrenden gut und sicher befahrbar wird, sondern auch der Hallwylplatz weitgehend bis vollständig vom Veloverkehr befreit werden kann.

Frage 2

Beabsichtigt der Stadtrat, im Falle einer Führung der Velovorzugsroute um den Hallwylplatz herum, die entsprechenden Strassenabschnitte der Hallwylstrasse sicherer zu gestalten, indem die Autoparkplätze an diesen Strassen aufgehoben werden?

Mit der Planung der Velovorzugsroute im Abschnitt zwischen der Birmensdorferstrasse und Stauffacherquai sollen die Strassenabschnitte sicherer gestaltet werden. Dazu wird auch die Aufhebung von Parkplätzen geprüft.

Weiter wird das Sicherheitsniveau durch die Sichtbarmachung der Velovorzugsroute mittels der grünen Bänder am Strassenrand und der grossen Velopiktogramme auf der Fahrbahn angehoben. Zudem sollen die Velofahrenden durchgehend vortrittsberechtigt geführt werden.

Zu den Fragen 3 und 6

Hat der Stadtrat geprüft, ob die Velovorzugsrouten gemäss beschriebenem Alternativvorschlag über die Werdstrasse - Stauffacherstrasse geführt werden können? Welche Planungen/Projekte müssten angepasst werden, damit eine solche alternative Routenführung ermöglicht werden kann?

Grundlage für die Planung, Projektierung und Realisierung der Velovorzugsrouten bildet das Zielbild der Velorouten, das im kommunalen Richtplan Verkehr festgelegt ist. Im kommunalen Richtplan wurde zur Linienführung folgendes festgehalten: «Die abgebildeten bzw.



4/5

beschriebenen Routen bilden das durchgängige Velovorzugsroutennetz im Sinne einer Korridorbetrachtung. Im Rahmen der Umsetzung können alternative Linienführungen realisiert werden, solange die Wunschlinien möglichst direkt abgedeckt werden können. Um möglichst zeitnah ein durchgängiges Netz zu realisieren, können vorläufig alternative Linienführungen, die weniger direkte Verbindungen darstellen, angeboten werden.»

Da gemäss dem aktuellen Projekt die Velovorzugsroute mit einer ausreichenden Qualität auf der im Richtplan festgesetzten Routenführung umgesetzt werden kann, wurde keine alternative Routenführung geprüft. Der Stadtrat geht davon aus, dass mit der geplanten Umsetzung der Velovorzugsroute die Aufenthaltsflächen auf dem Hallwylplatz vom Veloverkehr entlastet werden können.

Die alternative Route über die Werd- und Stauffacherstrasse steht allen Velofahrenden offen. Mit einem sogenannten Expressprojekt, d. h. ein Strassenbauprojekt, das innert weniger Monate im bestehenden Strassenquerschnitt umgesetzt werden kann, soll die Werdstrasse für Velofahrende auch gegen die Einbahnrichtung geöffnet werden und damit ab Sommer 2025 auch stadtauswärts befahrbar sein.

Die Velovorzugsroute kann via Morgartenstrasse–Hallwylplatz–Hallwylstrasse–Morgartenstrasse in hoher Qualität umgesetzt werden. Die alternative Route via Werd- und Stauffacherstrasse kann bereits heute bzw. ab Sommer 2025 in beiden Richtungen von Velofahrenden genutzt werden.

Frage 4

Welche Herausforderungen ergeben sich an der Werdstrasse? Gibt das Rückbauprojekt den nötigen Spielraum für die alternative Veloroutenführung?

Die Werdstrasse soll zwischen der Strassburg- und Birmensdorferstrasse für Velofahrende gegen die Einbahnrichtung stadtauswärts geöffnet werden. Deshalb prüft die Stadt derzeit, ob ein Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgehoben und ob am Knoten Werd-/Strassburgstrasse stadtauswärts ein separater Linksabbieger für den Veloverkehr eingerichtet werden kann. Zudem sollen in der Werdstrasse zwischen Strassburg- und Stauffacherstrasse die MIV-Fahrstreifen zusammengelegt und der Velostreifen am rechten Fahrbahnrand verbreitert werden.

Frage 5

Welche Herausforderungen ergeben sich an der Stauffacherstrasse? Ist es insbesondere möglich, an der Kreuzung Stauffacherstrasse-Werdstrasse den Linksabbieger für Velofahrende einzurichten?

Die Stauffacher- und Werdstrasse sind bereits heute bzw. ab Sommer 2025 in beiden Richtungen für Velofahrende gut und sicher befahrbar. Radstreifen sind in allen Fahrtrichtungen vorhanden.

Das Linksabbiegen von der Stauffacher- in die Werdstrasse und von der Werdstrasse in die Stauffacherstrasse ist bereits heute indirekt möglich, wird jedoch von den Velofahrenden nur wenig genutzt. Weitere Optimierungen werden vom Veloexpressteam geprüft.



5/5

Frage 7

Wäre eine solche Planung einer Veloroutenführung bei der der Teilrevision des regionalen Richtplans denkbar?

Wie bereits dargelegt, sieht der Stadtrat keine Notwendigkeit, die Velovorzugsroute in die Werd- und Stauffacherstrasse zu verlegen.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter