

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

19. Juni 2013

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. April 2013 reichten die SP-, Grüne-, AL-Fraktion und 4 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2013/119, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, gestützt auf den Bericht Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr zu GR-Nr. 2005/551 sowie der Machbarkeitsstudie dazu, eine kreditschaffende Weisung für einen Objektkredit zur Realisierung eines Veloweges über die Hardbrücke vorzulegen.

Begründung:

Die Arbeit der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr sowie die im Rahmen dieser Arbeit erarbeitete Machbarkeitsstudie haben gezeigt, dass ein Veloweg über die Hardbrücke machbar ist. Der Stadtrat soll deshalb eine entsprechende kreditschaffende Weisung vorlegen. Dabei ist eine Koordination mit dem laufenden Projekt Tram Hardbrücke anzustreben.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige 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. Bei dringlich erklärten Motionen ist ein Ablehnungsantrag des Stadtrats oder ein Antrag auf Umwandlung in ein Postulat innert eines Monats nach der Dringlichkeitserklärung zu stellen (Art. 88 Abs. 3 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab:

Die Spezialkommission Polizeidepartement / Verkehr des Gemeinderats hat ein Ingenieurbüro beauftragt, eine Studie zur Machbarkeit eines Velowegs über die Hardbrücke zu erstellen. Diese Studie stellt die Absicht der zugrunde liegenden Motion GR Nr. 2005/551 «Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg von Hardplatz bis Bucheggplatz» in einen erweiterten Zusammenhang:

Die Umsetzung eines Velowegs wird nicht mehr an die Sanierung der Hardbrücke gekoppelt, sondern an die Umsetzung der Tramverbindung über die Hardbrücke (Tram Hardbrücke) und an die geplanten Fussgängerstreifen in der Rosengartenstrasse (Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse). Die Studie zeigt geometrische Machbarkeiten für die Umsetzung eines Velowegs auf und erkennt grundsätzliche Potenziale und Verbesserungsmöglichkeiten für die Steuerung der betroffenen, über Lichtsignal geregelten Knoten. Des Weiteren schlägt sie zur Konfliktbehebung zwischen Bus, Auto und Velo vor, die an die Hardbrücke anschliessenden Auf- und Abfahrtsrampen zusätzlich mit neuen Lichtsignalen zu regeln. Dieser Lösungsansatz ist aus Verkehrssicherheitsüberlegungen nachvollziehbar.

Die Studie geht jedoch in entscheidenden Fragen fachlich zu wenig tief:

- Die Studie macht keine genügenden Aussagen zur verkehrstechnischen Machbarkeit, namentlich zur Verkehrsflusssteuerung. Insbesondere postulieren die zur Weiterbearbeitung empfohlenen Varianten 2 und 4 Fahrspurreduktionen, welche die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen, als Kantonsstrasse qualifizierten Erschliessungsschneise schmälern, ohne über die Auswirkungen in genügender Tiefe Rechenschaft abzulegen. Die vorgeschlagenen Varianten 2 und 4 gehen in der Leistungsfähigkeit relevant unter jene Verkehrsmenge, welche die Verwaltung bis anhin mit dem Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse und den damit geforderten Fussgängerinnen- und Fussgängerstreifen auf der Rosengartenstrasse als realistisches Verkehrsmengenszenario sieht. Jene gesamtverkehrliche Betrachtung («S10/11/22 [ehemalige Westtangente]; gesamtver-

kehrliche Betriebsoptimierung», Tiefbauamt Stadt Zürich und Amt für Verkehr Kanton Zürich, vom 24. November 2010) bildet für die Verwaltung den Ausgangspunkt, den sie zusammen mit dem Amt für Verkehr des Kantons erarbeitet hat.

- Mit der Koordination sämtlicher Verkehrsregelungsanlagen auf dem in der Studie vorgeschlagenen tiefen Geschwindigkeitsniveau muss davon ausgegangen werden, dass die Leistungsfähigkeit nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Koordination der Lichtsignalanlagen der mit dem Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse geplanten Fussgängerstreifen ist auf höherem Geschwindigkeitsniveau vorgesehen. Die Einbindung aller neuen und bestehenden Lichtsignalanlagen in das gesamte Lichtsignalssystem und die notwendigen langen Schutzzeiten für die Velofahrenden vermindern die durch die Fahrspurreduktion bereits gesenkte Leistungsfähigkeit zusätzlich.
- Die Stabilität der Busreisezeiten wird durch die gemeinsame Führung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr erheblich gefährdet. Eine kontinuierliche bzw. lückenlose Räumung der gemäss Studie notwendigen kombinierten Spuren dürfte in den Spitzenstunden kaum möglich sein. Die mit dem Strassenbauprojekt Rosengarten-/Bucheggstrasse geplante Buspriorisierung würde markant verschlechtert. Dies fällt umso mehr ins Gewicht, weil ab Fahrplanwechsel 2013 in der Hauptverkehrszeit eine zusätzliche Buslinie über die Hardbrücke fahren wird.
- Am Brückenkopf Röschibachstrasse ist die Verbindung des Velowegs auf der Hardbrücke mit den Quartierwegen leistungsmässig und technisch schwer zu lösen. Die ebenerdige Querung an dieser Stelle wurde bereits im Zuge der Projektierung des Strassenbauprojekts Rosengarten-/Bucheggstrasse geprüft und aufgrund ungenügender Leistungsfähigkeit verworfen. Es wurde für die Fussgängerinnen- bzw. Fussgängerquerung deshalb weiterhin auf die bestehende Passerelle verwiesen.
- Eine gesamtverkehrliche Plausibilisierung der erforderlichen Knotensteuerung und -koordination mittels Verkehrsflusssimulation fehlt.

Die Motion schlägt vor, die Veloroute mit dem Tram Hardbrücke zu koordinieren. Dies ist wegen der unterschiedlichen Entwicklungsstufen der Projekte nicht möglich. Für das Tram Hardbrücke liegt eine abgeschlossene Plangenehmigung vor, für die Veloroute eine noch unvollständige Machbarkeitsstudie. Die Projekte müssten andererseits in unterschiedlichen Verfahren genehmigt bzw. festgesetzt werden (Tramverbindung Hardbrücke nach Eisenbahnrecht, die Veloroute nach Strassengesetz). Die Koordination der Veloroute mit dem Tram Hardbrücke würde den Bauzeitpunkt des Trams und damit auch die Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsfonds gefährden.

Die Motion ist unter diesen Aspekten abzulehnen, die Prioritäten der Veloförderung sind anderenorts zu setzen. Der Stadtrat hat dies mit der Festsetzung des Masterplans Velo und dem darin enthaltenen Routennetz getan.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**