



Protokollauszug
9. Sitzung vom 8. Mai 2024

86/2024 6.5.4 Velobahn, Teilstrecke 3, Wiesenstrasse von Bahnhof Schlieren bis Goldschlägistrasse
Vorstudie und Erläuterungsbericht

Bei der Behandlung dieses Geschäfts wirkt Nadine Gubser, Projektleiterin Bau und Planung, mit.

1. Ausgangslage

Die geplante kantonale Velobahn durch das Limmattal erstreckt sich von Zürich bis nach Spreitenbach. Gemäss Velonetzplan verläuft sie in Schlieren zunächst entlang den Bahngleisen über die Vulkanstrasse und den Bahnweg bis zum Bahnhof Schlieren. Von dort aus führt sie weiter über die Wiesen-, Goldschlägi-, Bern- und Überlandstrasse nach Dietikon.

Im Bericht "Die Bedeutung von Velobahnen im Verkehrssystem der Schweiz" vom 10. April 2024 des Bundesrats, wird in der Zusammenfassung Folgendes erläutert:

"Velobahnen stehen für hochwertigste Verbindungen des Veloverkehrs. Sie bilden in der Regel kein eigenes Netz, sondern sind Teil des Velowegnetzes und werden dort geplant und realisiert, wo ein grosses Potenzial für Velofahrende besteht. Velobahnen weisen eine hohe Sicherheit und einen hohen Komfort auf. Sie ermöglichen eine weitgehend unterbruchfreie Fahrt und damit kurze Reisezeiten. Sie führen in der Regel über baulich abgetrennte Radwege oder motorfahrzeugarme Strassen."

Die verfolgten Ziele des Kantons Zürich sind:

"Velobahnen (VB) tragen dazu bei, das Velo als wettbewerbsfähige Ergänzung oder Alternative zum ÖV und MIV zu positionieren und ein qualitativ hochstehendes Angebot für Velo-Pendler und Pendlerinnen zu schaffen. Velobahnen sind Alltagsveloverbindungen. Sie sind hindernisfrei, zusammenhängend, sicher und komfortabel. Sie verbinden Regionen untereinander und bilden einen sicheren Korridor für den Veloverkehr der Zukunft."

Für den Abschnitt der Wiesen- sowie der Goldschlägistrasse wird die Abteilung Bau und Planung für die Planung und Umsetzung der Velobahn verantwortlich sein, wobei die Finanzierung der Veloinfrastruktur durch den Kanton übernommen wird. Es handelt sich um kommunale Strassen, auf welchen der motorisierte Individualverkehr (MIV) geführt wird. Im kommunalen Richtplan ist auf der Wiesenstrasse ein Radweg eingetragen, im kantonalen Velonetzplan eine Velobahn.

Der Abschnitt von der Stadtgrenze Zürich bis und mit Wiesenstrasse ist im Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit Priorität A enthalten. Der Baubeginn muss daher bis Ende 2025 erfolgen.

1.1. Standards Veloverkehr

Die Velobahnen sollen nach den neuen "Standards Veloverkehr" des Kantons Zürich vom Februar 2023 erstellt werden. Eine Velobahn ist als Zweirichtungsveloweg mit einer Breite von 4.50 m auszuführen. Wie bereits erläutert, zeichnen sich Velobahnen als sichere Komfortrouen aus. Wird dieser Charakter beispielsweise durch Mischverkehr verändert, wird die Velobahn zur Velostrasse. Entsprechend sind im Mischverkehr geführte Routen als Velostrassen auszuweisen. Velostrassen sind Nebenstrassen mit Tempo 30 und geringem MIV-Anteil. Bei dichtem Veloverkehr ist das Nebeneinanderfahren zu zweit gestattet. Die minimale Breite beträgt 4.80 m. Mischflächen mit Fussverkehr sind zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, ist eine bauliche Trennung mit Signalisation und Markierung vorzusehen. Der Kanton sieht die Einfärbung des Belags sowie spezielle Symbole vor.

1.2. Bahnhofplatz Nord

Auf der nördlichen Seite des Bahnhofs ist der Fussverkehr aufgrund des Zugangs zum Bahnhof stark frequentiert. Eine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie eine klare Signalisation und Markierung ist daher indiziert. Die Signaletik soll die gegenseitige Rücksichtnahme zusätzlich unterstützen.

Im Bereich des Aufgangs der Personenunterführung Ost werden Fussgängerstreifen über den Veloweg markiert. Damit wird die hohe Bedeutung des Bahnzugangs für den Fussverkehr priorisiert.

Im Rahmen des Drittprojekts Bahnhofplatz Nord ist eine Begegnungszone direkt nördlich des Velowegs geplant. Auf einen Einbezug der Velobahn in die Begegnungszone wird verzichtet, da dies nicht dem kantonalen Standard einer Velobahn entspricht. Mit einer eindeutigen Flächenzuteilung und Vortrittsregelung wird Konflikten zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden vorgebeugt. Die beiden Projekte Velobahn "Wiesenstrasse" und "Bahnhofplatz Nord, Begegnungszone" werden miteinander abgestimmt.

1.3. Engstelle bei der Personenunterführung Ost

Im Bereich der Personenunterführung (PU) Ost ist die Fahrbahnbreite aufgrund der Parzellengrenze mit einer Lärmschutzwand zur Engstringerstrasse 1 auf der nördlichen Seite und des Rampenbauwerks der PU Ost auf der südlichen Seite auf 5.50 m begrenzt. Die beengten Platzverhältnisse erlauben es nicht, einen Veloweg von 4.50 m und einen Gehweg von 2.00 m nebeneinander zu führen.

Die Wiesenstrasse hat gemäss Verkehrserhebungen Durchgangsverkehr. Daher ist vorgesehen, im Bereich der PU Ost eine Engstelle mit einer Fahrbahn von 3.50 m und einem Gehweg von 2.00 m auszubilden. Aufgrund dieser Engstelle ist kein Mischverkehr mit motorisierten Individualverkehr (MIV) erlaubt. Um die Sicherheit für den Veloverkehr zu gewährleisten, wird der Durchgangsverkehr für den MIV im Bereich der Engstelle auf etwa 50 m Länge unterbrochen. Auf beiden Seiten der Sperre sollen Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge und Lastwagen geschaffen werden, während eine Durchfahrtmöglichkeit für Blaulichtorganisationen gewährleistet bleibt.

Im Rahmen des Drittprojekts Bahnhofplatz Nord wird untersucht, ob ein Aufgang Richtung Osten bei der Personenunterführung Ost möglich ist. Auch hier würde ein Fussgängerstreifen markiert, um die Velobahn zu queren.

1.4. Velostrasse von PU Ost bis Färbiplatz

Die Wiesenstrasse wird als Velostrasse ausgebaut, auf welcher der Veloverkehr und der MIV gemeinsam verkehren.

Dort, wo derzeit kein separater Gehbereich vorhanden ist oder dieser in Drittprojekten noch nicht geplant ist, sieht das vorliegende Projekt einen Gehweg vor. Diese Gehwegabschnitte sind als Provisorium zu verstehen, bis auf den angrenzenden Grundstücken eine Bebauung realisiert wird und die Fussgängerführung, ähnlich wie beim Projekt Lymhof, in die Vorzone integriert werden kann.

1.5. Velostrasse von Färbiplatz bis Goldschlägistrasse

Die privaten Senkrechtparkfelder sind für den Veloverkehr gefährlich und müssen deshalb aufgehoben werden. Damit wird die Anzahl Parkfelder von 35 auf 17 reduziert. Die privaten Veloabstellplätze in diesem Bereich werden ebenfalls aufgehoben, um die maximal mögliche Anzahl von 17 Parkfeldern zu ermöglichen. Die aufgehobenen Veloabstellplätze werden beidseitig des Gebäudes Nr. 15 – 19 kompensiert.

Am Knoten Goldschlägistrasse kann ein zeitweiser Rückstau in die Wiesenstrasse nicht ausgeschlossen werden. Deshalb ist im vorliegenden Projekt ein separater Radweg in Richtung des Knotens vorgesehen. Der Veloverkehr kann damit ohne Behinderung an wartenden Motorfahrzeugen vorbei weiterfliessen.

1.6. Gestaltung Velobahn

Die Fahrbahn der Wiesenstrasse erhält, wie alle kantonalen Velobahnen, einen rot eingefärbten Belag. Damit kann die Führung der Velobahn einfach erfasst werden. Dies gilt sowohl für die Velowegabschnitte als auch für die Abschnitte der Velostrasse. Der Färbiplatz wird aufgrund der vorhandenen grossen Betonfläche vom Belagsersatz ausgenommen. Als Ergänzung zum roten Belag werden in regelmässigen Abständen grosse Velopiktogramme markiert.

2. Kosten

Die Kosten für die Erarbeitung der Vorstudie wurden durch den Kanton Zürich getragen. Der Kostenteiler für die Weiterbearbeitung des Projekts und die Ausführung wird gemeinsam mit dem Kanton ermittelt.

3. Weiteres Vorgehen

Nach Genehmigung des Vorprojekts wird dieses den angrenzenden Grundeigentümern und -eigentümerinnen vorgestellt und anschliessend gemäss dem Strassengesetz (StrG) §13 zur Mitwirkung der Bevölkerung für 30 Tage aufgelegt. Danach wird der Bericht zu den Einwendungen verfasst, der für 60 Tage zur Einsicht aufgelegt wird.

Weiter wird das Vorprojekt unter Berücksichtigung der Einwendungen ausgearbeitet und mit den Grundeigentümerinnen die Verhandlungen aufgenommen. Anschliessend wird der Kredit bewilligt. Darauf erfolgt die Verfügung durch die Kantonspolizei und das Projekt wird gemäss StrG §16/17 erneut aufgelegt. Innerhalb der Auflagefrist kann gegen das Projekt Einsprache erhoben werden. Danach wird das Projekt mit Beschluss festgesetzt, woraufhin die Ausführungsplanung mit der Submission und den Auftragsvergaben erfolgt.

4. Erwägungen

Die Vorstudie des Velobahnabschnitts Wiesenstrasse entspricht den Vorgaben des Bundes und des Kantons Zürich. Die geplanten Massnahmen bilden eine geeignete Grundlage, die gesetzliche Vorgabe zur Erstellung der Velobahn zu erfüllen.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Die Pläne und der Erläuterungsbericht der Vorstudie werden genehmigt.
2. Die Abteilung Bau und Planung wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt die weitere Planung und Ausführung zu bearbeiten.

3. Mitteilung an
- Baudirektion TBA, Andreas Angehrn, Kantonsingenieur, Walcheplatz 2, 8090 Zürich (im Doppel)
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Abteilungsleiter Sicherheit und Gesundheit
 - Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
 - Abteilungsleiter Finanzen und Liegenschaften
 - Fachstelle Finanzen
 - Archiv

Status: öffentlich

Stadtrat Schlieren

Markus Bärtschiger
Stadtpräsident

Janine Bron
Stadtschreiberin