

Einbahnstrecken und Parkplatz-Umwandlung auf der Veloroute Franklinplatz–Forchstrasse

Im April oder Mai wird die neue Velovorzugsroute Franklinplatz–Forchstrasse öffentlich und rekursberechtigt aufgelegt. Bisher konnte in der Stadt Zürich nur die Velovorzugsroute Altstetten–Kreis 4 realisiert werden. In Bälde kann aber eine zweite umgesetzt werden, diejenige auf der Achse Mühlebach-/Zollikerstrasse.

Pia Meier

Auf der Achse Mühlebach-/Zollikerstrasse sollte bereits vor zwei Jahren auf 2,5 Kilometern eine Velovorzugsroute entstehen. Im Januar 2021 wurden die Verkehrsvorschriften für die Signalisation und die Markierung publiziert. Ende August setzte der Stadtrat das Projekt fest und bewilligte einen Objektkredit von 1,12 Millionen Franken. Gegen die Verkehrsanordnungen wurden allerdings Rechtsmittel ergriffen, wodurch der Baustart blockiert wurde. Nachdem der Statthalter die Rekurse abgelehnt hat, kann die Umsetzung des Projektes nun geplant werden. «Ein Umsetzungstermin kann derzeit aber noch nicht publiziert werden», hielt Stadträtin Simone Brander anlässlich einer Informationsveranstaltung zur neuen Velovorzugsroute Franklinplatz–Forchstrasse am Montagabend in der Kirche Oberstrass fest. Damit kann in der Stadt Zürich die zweite Velovorzugsroute gebaut werden, nach derjenigen von Altstetten in den Kreis 4, die kürzlich eingeweiht wurde. Alle anderen Velovorzugsrouten sind durch Rechtsmittel blockiert. Aktuell bearbeitet die Stadt 45 Projekte auf dem Velovorzugsroutennetz.

«Es braucht sehr viel Geduld», meinte Brander.

289 Parkplätze aufheben

Brander stellte zusammen mit Stadtratskollegin Karin Rykart sowie Thomas Jusel, Leiter Planung und Projektierung Tiefbauamt, die sieben Kilometer lange Route Franklinplatz–Forchstrasse vor. Diese Velovorzugsroute führt von Oerlikon über Irchelpark, Scheuchzerstrasse, Uni-Spital, Freistrasse bis Forchstrasse. «Insgesamt 289 Parkplätze werden auf der Strecke aufgehoben», so Jusel. Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, werde zum Beispiel auf der Freistrasse Einbahn eingeführt: So soll Einbahn von der Zürichberg- zur Steinwiesstrasse und von der Asyl- zur Klosbachstrasse gelten. Die Anwesenden konnten die vor Ort aufgehängten Pläne zu den Abschnitten Franklinplatz–Irchelstrasse, Irchelstrasse–Gloriastrasse und Gloriastrasse–Forchstrasse umfassend studieren. Fachleute beantworteten Fragen. Die öffentliche

Umsetzung des Volkswillens für ein sicheres Velonetz

Die Stadträtinnen Simone Brander (SP) und Karin Rykart (Grüne) erläuterten das Velovorzugsroutennetz. «In Zürich soll in den nächsten Jahren ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt», sagte Brander. «Das Netz wird über 130 Kilometer umfassen, mindestens 50 Kilometer werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt.» Rykart hielt fest, dass ein breites grünes Farbband die Velovorzugsroute leicht erkennbar mache und Piktogramme mit Richtungsangaben die



Stellten die Projekte vor: (v. l.) Simone Brander, Karin Rykart und Thomas Jusel.

BILD PM

Planaufgabe nach Paragraph 16 erfolgt voraussichtlich im April oder Mai. Falls keine Rechtsmittel ergriffen werden, soll mit der Umsetzung dieser Velovorzugsroute im 2024 begonnen werden. Mehrfach betonte Jusel, dass überprüft werde, ob die ergriffenen Massnahmen wirken, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Scheuchzerstrasse im Mittelpunkt

In der gut besetzten Kirche hielten sich Befürworter und Gegner dieser Velovor-

zugsroute ungefähr die Waage. Nach einem fulminanten Start wegen akustischen Problemen beruhigte sich die Situation und die Fragen wurden gestittet gestellt. Allerdings waren einige Anwesende nicht ganz zufrieden mit den Antworten.

Vor allem rund um die Scheuchzerstrasse blieben Fragen offen, wie zum Beispiel mögliche Baumfällungen. Anwesende fragten weiter, ob die Velovorzugsroute bei der Forchstrasse bis zur Stadtgrenze weitergezogen werde und wie es dann weitergehe. Jusel hielt fest, dass es das Ziel sei, die Velovorzugsrouten bis und über die Stadtgrenze zu führen. Anwesende machten weiter den Vorschlag, dass auf dem Velovorzugsroutennetz Zubringerdienst oder gar Fahrverbot gelten soll. Anwohnende, Gewerbetreibende und Blaulichtorganisationen sollten weiterhin durchfahren können, hielten die Stadträtinnen fest.

Ein weiteres Thema waren die Zufussgehenden. «Es gibt in der Velovorzugsroute weiterhin Fussgängerstreifen und zudem Vorteile für Zufussgehende dank breiteren Trottoirs», wurde betont. Ein Ärgernis sind die Geschwindigkeiten und das rücksichtslose Fahren gewisser Velofahrenden. Da helfen allerdings nur Kontrollen, so die Stadträtinnen.

Orientierung erleichtern. Weiter gebe es an Gefahrenstellen rote Markierungen, 70 Zentimeter Abstand zur Längsparkierung, Velosäcke (Haltezonen vor den Autospuren), Vorgrün, Tempo 30 und wenig Durchgangsverkehr. Um nebeneinander und in beide Richtungen fahren zu können, sind mindestens 4,80 Meter Breite nötig. Deshalb müssten Parkplätze aufgehoben werden. Weitere Massnahmen umfassen unter anderem die Aufhebung des Rechtsvorrtritts. So soll das Velofahren sicherer und einfacher werden. (pm)