

B1.07.03.03 Verkehrsplan

696-2019

Verkehrsführung Schönenwerdkreuzung für den Langsamverkehr

Beantwortung Interpellation

Ausgangslage

Martin Steiner (SP), Mitglied des Gemeinderates, und 9 Mitunterzeichnende haben am 4. Oktober 2018 folgende Interpellation eingereicht:

Während den Sommerferien wurde die Schönenwerdkreuzung generalsaniert. Dies sorgte bei Teilen der Dietiker Bevölkerung für rote Köpfe. Der Umbau ist nun abgeschlossen, was stadtübergreifend wieder zu einer Beruhigung des Verkehrs führte. Das ist grundsätzlich löblich.

Im Rahmen der Beratungen der Teilrevision des Richtplans in der Kommission wurde versprochen, dass sich insbesondere auch die Situation für den Langsamverkehr verbessern würde. Nach einer ersten Begehung des neuen Verkehrsknotenpunkts steht fest: dieses Versprechen wurde nicht eingelöst. Insbesondere für Velofahrer ergeben sich mitunter gefährliche Situationen.

Namentlich zu beanstanden ist:

- *Bei der Kreuzung der Lichtsignale über den Fussgängerstreifen gibt es lange Wartezeiten.*
- *An der Zürcherstrasse muss, wenn dem Veloweg gefolgt werden soll, die Spur der Rechtsabbieger gekreuzt werden, was zu lebensbedrohlichen Szenen führen kann.*
- *Die Strecke zwischen dem Ortsausgang Urdorf und der Schönenwerdkreuzung ist für Velofahrer nicht befahrbar.*
- *Auf der Zürcherstrasse in Richtung Dietikon herrscht Mischverkehr auf weiten Abschnitten, d.h. Fussgänger und Velofahrer teilen sich das Trottoir, auch im Bereich der Bushaltestelle Schönenwerd.*

Aus diesen Problemen ergeben sich folgende Fragen an den Stadtrat:

1. *Der Tagespresse war zu entnehmen, dass der Umbau der Schönenwerdkreuzung noch nicht abgeschlossen sei. Welche Änderungen werden noch vorgenommen? Inwiefern haben diese Berührungspunkte mit dem Langsamverkehr?*
2. *Liesse sich durch die Einrichtung von Velolichtsignalen, welche dem Velofahrer einen minimalen Vorsprung gegenüber dem motorisierten Verkehr einräumt, die Sicherheit erhöhen?*
3. *Lässt sich der Verkehrsfluss bei der Querung der Fussgängerstreifen durch Erkennungssensorik im Boden verbessern? Wie invasiv wäre eine solche Massnahme?*
4. *Ergäbe sich ein besserer Verkehrsfluss zwischen Dietikon und Urdorf (ab Herweg) für den Langsamverkehr bei Öffnung der Strecke ab dem Ortsausgang in Urdorf und der Schönenwerdkreuzung?*
5. *Welche positiven Auswirkungen einer solchen verbesserten Durchfahrt hätte die Öffnung wie erwähnt in Frage 3 für die Anwohner im Schönenwerd-Quartier?*
6. *In welchem Rahmen wäre eine Entflechtung des Mischverkehrs auf den Trottoirs möglich?*
7. *Wie würden sich die vorgeschlagenen Massnahmen finanziell auswirken und in welchem Zeitrahmen, mit welchen Verkehrsbehinderungen wären sie umsetzbar?"*

Sitzung vom 27. Mai 2019

Mitunterzeichnende:

Catalina Wolf-Miranda
Kerstin Camenisch
Beat Hess

Andreas Wolf
Rosmarie Joss

Ernst Joss
Manuel Peer

Roland Schürch
Philipp Sanchez

Die von Martin Steiner (SP) am 1. November 2018 begründete Interpellation betreffend Verkehrsführung Schönenwerdkreuzung für den Langsamverkehr wird wie folgt beantwortet:

Ausgangslage

In Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn müssen die Verkehrsachsen Zürcher- / Badenerstrasse und die Zentren von Dietikon und Schlieren vom regionalen motorisierten Verkehr entlastet werden. Der Ausbau der Bernstrasse im Bereich der Kreuzung Schönenwerd ist eine der Voraussetzungen für die geplante Verkehrsumlagerung. Die Planungen betreffend den Umbau erfolgten ab 2015 durch den Kanton Zürich in enger Zusammenarbeit mit den vom Umbau betroffenen Gemeinden Dietikon, Schlieren und Urdorf.

Im Vorprojekt war für den Veloverkehr zunächst nur die indirekte Veloquerung der Bernstrasse via Fussgängerlichtsignale vorgesehen. Auf Initiative der Stadt Dietikon im Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde das Vorprojekt um eine Veloinfrastruktur mit eigenen Velospuren zum direkten Queren der Bernstrasse ergänzt, damit die Alltags-Velofahrenden die Bernstrasse ohne wesentliche Zeitverluste zusammen mit dem motorisierten Verkehr direkt und sicher queren können. Auch die Durchfahrtsbreiten für den Mischverkehr waren im Vorprojekt teilweise deutlich enger bemessen. Die Stadt Dietikon hat sich während der Planung der Schönenwerdkreuzung für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur, insbesondere für ausreichend gross dimensionierte Mischverkehrsflächen und sichere Quermöglichkeiten für den schnellen Alltagsverkehr, eingesetzt.

Nach dem Eingang der vorliegenden Interpellation wurden die an der Schönenwerdkreuzung beanstandeten Punkte vonseiten der Stadt Dietikon überprüft und es wurden weitere Konfliktpunkte betreffend Veloinfrastruktur festgestellt. Die Stadt Dietikon hat darum mit dem kantonalen Tiefbauamt Kontakt aufgenommen, um gemeinsam Lösungsvorschläge zu deren Behebung zu entwickeln.

Durch den Kanton wurde daraufhin am 26. März 2019 eine Befahrung der Kreuzung mit Vertretern des Tiefbauamtes, des Amtes für Verkehr, der Kantonspolizei, der kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr sowie Vertretern der Stadt Dietikon durchgeführt. Ausserdem konnten drei Mitglieder des Gemeinderates (darunter der Verfasser der Interpellation) sowie ein Vertreter von Pro Velo Limmattal begrüsst werden. Bei der gemeinsamen Befahrung wurden die festgestellten Konfliktpunkte betreffend Veloverkehr vor Ort begutachtet und es konnten von allen Teilnehmenden Vorschläge zu deren Entschärfung eingebracht werden.

Aus Sicht der Stadt Dietikon kann betreffend der Befahrung eine positive Bilanz gezogen werden. Die Nutzer der Veloinfrastruktur konnten zusammen mit den Verkehrs- und Infrastrukturplanern sowie den anderen Teilnehmenden unvoreingenommen über die konfliktfreien und die verbesserungsfähigen Elemente der vorhandenen Infrastruktur diskutieren und allen Teilnehmenden stand die Möglichkeit offen, Ideen zur Optimierung einzubringen.

Zu Frage 1

An der Schönenwerdkreuzung wurden seit der Inbetriebnahme verschiedene Anpassungen vorgenommen. Bei Verkehrsknoten in dieser Grössenordnung werden insbesondere die Steuerung der Lichtsignalanlagen nach der Inbetriebnahme aufgrund nachfolgender Beobachtungen optimiert und die Signalisation und Markierungen nach den gewonnenen Erkenntnissen ergänzt. Bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs wurden seit der Inbetriebnahme weder bauliche Veränderungen noch Anpassungen in Bezug auf Markierung und Signalisation vorgenommen.

Weitere Verbesserungen betreffend Veloverkehr wird das Tiefbauamt aus den Erkenntnissen der Befahrung vom 26. März 2019 und nach der Ausarbeitung von konkreten Massnahmen noch vornehmen (vgl. folgende Abschnitte).

Fussverkehr

Die Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger werden in der Interpellation als zu lang beanstandet. Für diese wird der Zustand beim Queren als unangenehm empfunden. Die Wartedauer für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist von der Länge der Grünphasen für den motorisierten Verkehr abhängig. Die Dauer der Grünphasen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer hat einen wesentlichen Einfluss auf den Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs. Aus verkehrsplanerischer Sicht soll der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz (in diesem Fall auf die Bernstrasse und die Überlandstrasse) gelenkt werden, um die Quartiere und die Ortszentren von Verkehr zu entlasten. Ein ausgeglichener und flüssiger Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs über die Schönenwerdkreuzung ist die wichtigste Voraussetzung dafür, dass mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn die Zentren von Schlieren und Dietikon vom motorisierten Durchgangsverkehr entlastet werden können.

Daraus resultiert, dass die Schönenwerdkreuzung in ihrer baulichen und betrieblichen Ausführung deutlich auf das Gewährleisten einer grossen Kapazität für den motorisierten Verkehr ausgerichtet sein muss. Dennoch wurde bei der Planung der Schönenwerdkreuzung versucht, allen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Aufgrund der geringen Fussgängerfrequenzen an der Schönenwerdkreuzung werden die Fussgänger an den Lichtsignalen nicht bevorzugt behandelt. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ist trotzdem jederzeit gewährleistet.

Veloführung auf der Zürcherstrasse in Richtung Schönenwerdkreuzung

Für die Veloführung aus Dietikon in Richtung Schlieren sind zum Queren der Bernstrasse zwei Varianten vorgesehen:

- eine direkte Querung via Velostreifen zusammen mit dem MIV für die geübten, ortskundigen und schnellen Velofahrenden, welche die Strecke für Alltagsfahrten nutzen;
- eine indirekte Querung der Bernstrasse via Fussgängerstreifen und Lichtsignale für die weniger geübten, eher langsameren Velofahrenden.

Die Anfahrt auf der Zürcherstrasse in Richtung der direkten Querung nach Schlieren erfolgt zunächst auf einem Velostreifen, welcher im Bestand kurz vor der Wiesenstrasse auf das Trottoir (Mischverkehr) geführt wird. Die Velofahrenden müssen auf dem Trottoir (Mischverkehr) rechtwinklig anstehen und anschliessend die Spur der motorisierten Rechtsabbieger in Richtung Urdorf queren, um auf den Velostreifen in Richtung Schlieren zu gelangen. So resultiert eine Konfliktstelle für die Velofahrenden, da sie auf dem Trottoir im Mischverkehr bei der Abfahrt nur schlecht von den vortrittsberechtigten Autofahrenden wahrgenommen werden. Diese Konfliktstelle sollte zeitnah entschärft werden. Als mögliche Lösungsvariante wurde die Öffnung der vorhandenen Busspur für den einspurenden Veloverkehr diskutiert. Gleichzeitig sollte die indirekte Querungsvariante für die weniger geübten Velofahrer via Velofurt beim Fussgängerstreifen klar signalisiert werden (vgl. Abschnitt Velowegweisung).

Veloführung beim Kreuzen der Bernstrasse

Die Veloführung zur direkten Querung der Bernstrasse von Schlieren in Richtung Dietikon ist bisher nicht markiert. Den Velofahrenden fehlt auf der extrem breiten Bernstrasse beim Queren die Orientierung. Es handelt sich um eine kritische Situation, da die Gefahr besteht, dass die Velofahrenden zu weit auf die linke Spur schwenken bzw. die Autos zu weit rechts in die Fahrspur der Velos gelangen. Die Führungslinie über die Bernstrasse wird im Zuge der Anpassungen durch den Kanton noch markiert werden.

Sitzung vom 27. Mai 2019

Velowegweisung und Signalisation

Eine Velowegweisung fehlt bisher für den gesamten Knoten Schönenwerd. Dies führt besonders im Bereich der Zürcherstrasse zu unklaren Situationen: Die Veloführung ist für die indirekte Querung der Bernstrasse via Fussgängerstreifen nicht erkennbar. Zudem kann die fehlende Veloführung im Bereich der Zürcherstrasse dazu führen, dass Velofahrende via Rechtsabbieger auf die Bernstrasse in Richtung Urdorf auf die relativ schmale und stark befahrene Spur für den MIV gelangen. Auf der Bernstrasse besteht keine Ausweichmöglichkeit mehr auf das Trottoir.

Eine klar erkennbare und schnell zu erfassende Velosignalisation muss daher durch den Kanton noch gesamthaft erstellt werden.

Zu Frage 2

An den Lichtsignalen sind die zuführenden Velostreifen jeweils mit einem vorgezogenen Haltebalken für den Veloverkehr markiert. Diese gewährleisten, dass die Velofahrenden einen kleinen Vorsprung vor den wartenden Autos haben und von den Autofahrern bereits beim Warten besser wahrgenommen werden. Auch beim Passieren der Velorampe von Schlieren nach Dietikon sind die Velofahrenden durch ihre erhöhte Position besser im Blickfeld. Aus diesen Gründen ist ein Vorgrün für Velofahrende nicht vorgesehen.

Zu Frage 3

Generell befinden sich die Systeme mit Erkennungssensorik für Fussgänger noch in der Erprobung bzw. im Pilotstadium. Ausserdem sind sie eher dazu geeignet, bei grossem Fussgängerandrang eine längere Grünphase für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu ermöglichen, damit alle Wartenden während einer Grünphase queren können und nicht aufgrund des grossen Andrangs eine zweite Grünphase abgewartet werden muss. Die Wartezeit an der Lichtsignalanlage lässt sich mit der Sensorik im Vergleich zu den bestehenden Fussgängerdrückern nicht verkürzen. Sie ist abhängig von der Steuerung der Lichtsignalanlage (vgl. Ausführungen zu Punkt 1). Eine Erkennungssensorik für Fussgänger ist im Bereich der Schönenwerdkreuzung aufgrund der geringen Fussgängerfrequenzen nicht vorgesehen.

Zu Frage 4

Auf der Bernstrasse zwischen Ortsausgang Urdorf und Schönenwerdkreuzung ist aufgrund der äusserst beschränkten Platzverhältnisse (vorhandene Bebauung und Lärmschutzwände) in beiden Richtungen die Einführung von Velostreifen nicht möglich. Die sichere Veloverbindung muss daher vorerst über die Wiesenstrasse geführt werden. Da es sich um eine kantonale Velo-Nebenverbindung handelt, welche als direkte Alltagsroute von schnellen Velofahrenden auch genutzt wird, sollte langfristig angestrebt werden, eine sichere Veloinfrastruktur auch auf der Bernstrasse zu etablieren.

Zu Frage 5

Die Bewohner des Schönenwerdquartiers sind von der Trennwirkung zwischen den Quartieren, welche durch die Bernstrasse verursacht wird, direkt betroffen. Allerdings würde auch eine Öffnung der Strecke zwischen Ortsausgang Urdorf und der Schönenwerdkreuzung die Durchlässigkeit der Bernstrasse für die Anwohnerinnen nicht wesentlich verbessern. Die Bewohner des Schönenwerdquartiers können via Wiesenstrasse die Veloinfrastruktur in Richtung Urdorf / Mutschellen respektive via Schöneeggstrasse in Richtung Dietikon nutzen oder via Wiesenstrasse / Zürcherstrasse die Verbindungen in Richtung Zentrum Schlieren bzw. Gewerbe und Industrie Schlieren erreichen.

Zu Frage 6

Auf der Schönenwerdkreuzung ist auf diversen Flächen der Mischverkehr (Velo-/Fussverkehr) auf den Trottoirs vorgesehen. Mischverkehr beinhaltet immer ein gewisses Konfliktpotential. Darum geht die Tendenz in der städtischen Verkehrswegeplanung seit kurzem in Richtung der räumlichen Tren-

Sitzung vom 27. Mai 2019

nung von Velo- und Fussverkehr. Eine Trennung sollte insbesondere für städtische, stark von Velo- und Fussverkehr frequentierte Verkehrswege vorgesehen werden. Für eine getrennte Velo- und Fussgängerinfrastruktur an der Schönenwerdkreuzung wären deutlich grössere Flächen notwendig. Aufgrund der geringen Fussgänger- und Velofrequenzen und des daraus resultierenden ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs vom Kanton Zürich und der Stadt Dietikon während der Planung der Schönenwerdkreuzung nicht vorgesehen und ist auch für die Zukunft nicht geplant.

Der Kanton wird allerdings versuchen, an der vorhandenen Engstelle im Bereich der Buswarte Halle Schönenwerd in Richtung Dietikon noch Nachbesserungen an der Durchfahrtsbreite zu realisieren und prüfen, ob das Versetzen des Infosystems (Fahrplanstele) oder die Verlegung des Infosystems in die Wartehalle möglich ist.

Zu Frage 7

Die gemäss Befragung vom 26. März 2019 erkannten Konfliktstellen, für welche die unter Punkt 1 und Punkt 6 aufgeführten Optimierungen vorgesehen sind, werden in den kommenden Monaten vom Kanton im Detail geplant und es wird ein Zeitplan für die Realisierung aufgestellt. Die Kosten für die einzelnen Massnahmen müssen vom Kanton im Rahmen dieses Prozesses ermittelt werden. Eine seriöse Kostenschätzung ist erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

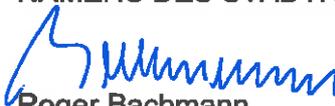
Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Tiefbauamt des Kantons Zürich, Markus Bissig, Walcheplatz 2, 8090 Zürich;
- Amt für Verkehr, Werner Toggenburger, Neumühlequai 10, 8090 Zürich;
- Koordinationstelle Veloverkehr, Viktoria Herzog, Neumühlequai 10, 8090 Zürich;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES


Roger Bachmann
Stadtpräsident


Arno Graf
Stadtschreiberin-Stv.

versandt am: 29. Mai 2019

kn