

## EINE CHANCE FÜR DEN VELOVERKEHR

Die Planung des Entwicklungsgebietes Zürich West (ZH-West) ist eine grosse Chance für Zürich mit Vorbildfunktion für weitere Gebiete - innerhalb und ausserhalb Zürichs. Hier können Zeichen für die nachhaltige Entwicklung eines urbanen Lebensraumes gesetzt werden.

Darum beteiligt sich die IG Velo Zürich massgeblich und konstruktiv an der Gestaltung dieses neuen Quartiers, um dem Veloverkehr optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Erreicht wird mit der Förderung des Veloverkehrs aber auch eine Entlastung der stark belasteten Hauptachsen Pfingstweidstrasse, Hardturmstrasse, Hardstrasse/ Hardbrücke.

### Bedeutung von ZH-West für den Veloverkehr

Die IG Velo Zürich vertritt auf Grund ihrer Statuten die Interessen der Velofahrerinnen und Velofahrer von Stadt und Kanton Zürich.

Der aktuell gültige Stand zur Planung der Langsamverkehr-Erschliessung datiert vom September 2001. Diese Planung ist betreffend Massnahmen zu Fuss- und Veloverkehr eindeutig zuwenig konkret.

Das Entwicklungsgebiet markiert im Veloroutennetz

der Stadt eine bedeutende Schnittstelle. Hier kreuzen sich mehrere Routen, sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung. Auf Grund des grossen Entwicklungspotentials des Gebietes mit vielen neuen Arbeitsplätzen und Einwohnenden stellt ZH-West in Zukunft auch ein bedeutende Ziel- und Quellgebiet für den Veloverkehr dar.

Konform mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich soll das Velo von Anfang an als wichtiger Verkehrsträger im aufstrebendem Quartier etabliert



Sichere, komfortable und durchgehende Velorouten sind das Rückgrat zur Erschliessung von Züri West für den Veloverkehr.

werden; dies umso mehr, als sich ZH-West von der flachen Topografie und der guten Erreichbarkeit geradezu ideal für den Veloverkehr eignet. Auch der kommunale Richtplan erwähnt – neben dem ÖV – explizit das Velo als Verkehrsträger mit hohem Anteil.

Problematisch ist die Abtrennung des Quartiers von den Stadtkreisen 4 und 9 durch das Gleisfeld der SBB. Hier sind spezielle Anstrengungen für eine bessere Verbindung nötig.

#### **Anforderungen an die Veloinfrastruktur**

■ Sichere, komfortable und durchgängige Routen durch das Entwicklungsgebiet. Diese Routen dienen nicht nur für den Transit. Sie sind auch das Rückgrat zur Erschliessung des Quartiers. Die Feinerschliessung muss deshalb gut an diese Routen angebunden werden.

■ Feinerschliessung der einzelnen Areale  
Um effektiv ein Netz zu erhalten, müssen alle Anbindungen an und Querungen über die Hauptrouten funktionieren und vernünftig, das heisst sicher und ohne grosse Umwege, benutzbar sein. Bei komplett

neu gestalteten Arealen, wie zum Beispiel dem Maag+ Areal, sind von Anfang an die Quartierbeziehungen für den Langsamverkehr bevorzugt einzuplanen und mit den Hauptrouten zu vernetzen.

■ Anschluss der Routen an das bestehende und geplante Netz von städtischen Velorouten.

■ Quartierdurchlässigkeit und velofreundliche Gestaltung des Quartiers, inklusive genügend Abstellplätzen auf hohem Standard.

■ Minimierung des Konfliktpotenzials zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern durch Planung der Gestaltung von Beginn an.

■ Aktive Förderung des Veloverkehrs im Quartier und den anschliessenden Gebieten.

■ Anpassung des Planungsperimeters von ZH-West  
Heute umfasst das Planungsgebiet die Hardbrücke im Osten und den Bahnhof Altstetten, das geplante Stadium Hardturm und das Quartier bis zur Stadtgrenze im Westen. Im Norden wird das Gebiet



durch die Limmat, im Süden durch den Geleisestrang der SBB begrenzt. Angrenzende Gebiete müssen planerisch einbezogen und mit geeigneten Massnahmen angeschlossen werden.

Deshalb müssen neu folgende Abschnitte mit in den Planungssperimeter aufgenommen werden:

- Velo-Verbindung zwischen Escher-Wyss-Platz und Röschibachstrasse über Wipkingerplatz in beide Richtungen.

- Schliessung der Lücke Neue Hardstrasse von der Hardstrasse bis zur Neugasse.

- Anbindung an die Routen im Westen vom und ins Limmattal.

#### ■ Gestaltung der Hardstrasse

Von der Hardstrasse zwischen Esche-Wyss-Platz und Pfingstweidstrasse zweigen viele Velorouten sowohl nach Osten wie nach Westen ab. Ausserdem bildet



Die Pfingstweidstrasse als wichtige Achse für den Veloverkehr.



Hardstrasse und Hardbrücke müssen velofreundlich werden.

die Hardstrasse mit der Hardbrücke eine zentrale Nord-Süd-Verbindung. Nicht zuletzt stellen die unmittelbaren Anrainer der Hardstrasse wichtige, publikumsintensive Zielpunkte dar.

Die Hardstrasse muss deshalb für den Veloverkehr besonders sorgfältig gestaltet werden.

#### ■ Gestaltung des Escher-Wyss-Platzes

Der Escher-Wyss-Platz stellt heute schon einen wichtigen, wenngleich sehr unkomfortablen und gefährlichen, Knoten im Veloroutennetz dar. Durch die zukünftige Gestaltung der Hauptrouten durch das Quartier und den vermehrten Ziel-/Quellverkehr wird sich die Bedeutung noch verstärken. Gleichzeitig weist der Platz durch die Umsteigefunktion, die neue Tramlinie 18 und nahe publikumsintensive Einrichtungen

eine sehr hohe Fussgängerfrequenz auf.

Es ist darum auf eine velogerechte, konfliktarme Gestaltung der Veloführung grosser Wert zu legen. Ausserdem sind genügend Abstellplätze vorzusehen.

#### ■ Pflingstweidstrasse

Die grosse Verkehrsachse Pflingstweidstrasse muss für den zu erwartenden grossen Ziel/Quell-Langsamverkehr sowohl von der Nordseite (Technopark, Hardturm-Stadion) als auch von der Südseite (zukünftige Areale Maag+ und Coop) benutzbar sein. Gleichzeitig dient sie als schnelle Fernroute für Velofahrende vom und ins Limmattal und zum Bahnhof Altstetten. Auf Grund des starken Verkehrs auf dem Autobahnzubringer Pflingstweidstrasse und den daraus resultierenden schwierigen Querungen ist

In Zürich West besteht die grosse Chance, ein Modellquartier für den Langsamverkehr von Grund auf zu planen.

der Langsamverkehr beidseitig in beiden Richtungen zu führen.

Bei der geplanten Führung des Veloverkehrs zwischen Tramgleisen und dem FG-Bereich entlang der Pfingstweidstrasse sind bei den Haltestellen gefährliche oder mindestens konflikträchtige Situationen vorprogrammiert. Die Führung des Veloverkehrs an den Haltestellen ist darum nochmals zu prüfen und anzupassen.

#### ■ Querung von Hauptstrassen

Die Querung der grossen Strassen muss gefahrlos und in vernünftiger Distanz zueinander möglich sein. Der Sinn eines Gitters zum Verhindern der Überquerung grosser Verkehrsachsen muss hinterfragt werden.

#### ■ Quartierdurchlässigkeit

Die grossen, heute in sich geschlossenen Industrieareale, müssen für FussgängerInnen und Velofahrende durchlässig werden, sodass keine velofreien Inseln entstehen. Diese Anforderung muss in den Ausschreibungen der Wettbewerbe für Neuüberbauungen enthalten sein.

Ausserdem sollen nicht nur die Areale in sich durchlässig sein, sondern auch untereinander komfortabel verbunden sein.

#### ■ Erschliessung von Knoten des öffentlichen Verkehrs

Um einen effizienten kombinierten Verkehr zu ermöglichen, sind die Knoten des ÖV ausreichend an das

Routennetz anzuschliessen. Ein- und Auspendler benötigen an den ÖV-Knoten genügend gesicherte Veloabstellplätze. Das gilt insbesondere für den Bahnhof Hardbrücke, welcher zur Zeit noch völlig ungenügend für den Veloverkehr erschlossen ist und über viel zu wenige Abstellplätze verfügt. Dringende Massnahmen sind schon in der anstehenden kurzfristigen Sanierung zu realisieren.

Aber auch beim Bahnhof Altstetten muss bei der Planung der Veloverkehr berücksichtigt werden.

#### ■ Schulwegsicherung

Bestehende und zukünftige Schulen sollen für alle SchülerInnen zu Fuss und für OberstufenschülerInnen mit dem Velo sicher erreichbar sein.

Ausserdem sind genügend gedeckte Veloabstellplätze vorzusehen.

#### ■ Arbeits- und Einkaufszentren

Alle Arbeits- und Einkaufszentren sollen mit dem Velo schnell und sicher erreichbar sein. Die nötigen Abstellplätze für Velos sind sicher, in Eingangsnähe und gegebenenfalls wettergeschützt zu gestalten.

Die Stadt ZH soll hierfür die Mindestanzahl grosszügig festlegen und durchsetzen.

#### ■ Anbindung von Naherholungsgebieten

Die heutigen und zukünftigen Naherholungsgebiete wie das Limmatufer sowie die Parks und Sportplätze müssen für den Langsamverkehr problemlos erreichbar sein. ■



Interessengemeinschaft Velo Zürich

Zollstrasse 54 | 8005 Zürich

Telefon 044 440 23 32

info@igvelozuerich.ch

www.igvelozuerich.ch