



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Talstrasse
Sihlporte bis Bürkliplatz

Bau Nr. 13065

Inhalt

| | | |
|-----|----------------------------|---|
| 1 | Ausgangslage | 3 |
| 1.1 | Auftrag | 3 |
| 1.2 | Randbedingungen | 3 |
| 1.3 | Defizite / Potenzial | 4 |
| 2 | Zielformulierung | 5 |
| 3 | Mitwirkung der Bevölkerung | 6 |
| 4 | Projektbeschrieb | 7 |
| 4.1 | Konzept | 7 |
| 4.2 | Fussverkehr | 7 |
| 4.3 | Veloverkehr | 8 |
| 4.4 | Öffentlicher Verkehr | 8 |
| 4.5 | Hitzeminderung | 9 |
| 4.6 | Lärmschutz | 9 |
| 4.7 | Parkierung | 9 |
| 4.8 | Anlieferung und Entsorgung | 9 |

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Auslöser des Projekts ist der regionale Richtplaneintrag, der eine direkte Veloverbindung zwischen der Sihl und dem See vorsieht. Im kommunalen Richtplan ist der Abschnitt zwischen Sihlporte und Bürkliplatz zudem als Velo-Hauptnetz aufgeführt. Zudem ist die Talstrasse auch eine wichtige innerstädtische Veloverbindung. Zu diesem Zweck soll entlang der Talstrasse eine beidseitige und durchgehende Veloinfrastruktur realisiert werden. Weiter sollen geeignete Massnahmen zur Hitzeminderung geprüft und umgesetzt werden.

Koordiniert mit den Strassenbauarbeiten sollen diverse Werkleitungsbauten umgesetzt werden, um die bestehende Infrastruktur zu erneuern bzw. zu erweitern.

1.2 Randbedingungen

Die Talstrasse verbindet die Verkehrsachse entlang der Sihl mit jener um das Seebecken und hat die Funktion einer regionalen Verbindungsstrasse. Durch die Lage hat sie aber auch eine wichtige Funktion zur Erschliessung der Innenstadt. Die angrenzenden Bauten sind mehrheitlich vier- bis fünfgeschossig mit einem hohen Anteil an Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung. Im [Bedeutungsplan Stadträume](#) ist die Talstrasse dem Typus «regional - stadtweit» zugeordnet, der Bereich beim Bürkliplatz dem Typus «international - landesweit».

Die Talstrasse ist zwischen 12 bis 20 Meter breit. Im Bereich des alten Botanischen Gartens wird der Strassenraum durch eine etwa zwei Meter hohe Mauer begrenzt. Einzig im Bereich des Basteiplatzes und bedingt im Bereich der Karl-Guggenheim-Anlage öffnet sich der Strassenraum durch Einbezug der angrenzenden Grünflächen. Die Kurt-Guggenheim-Anlage bildet den Abschluss der Bahnhofstrasse. Heute ist die Anlage mit der erhöhten Brunnennische klar auf die Bahnhofstrasse ausgerichtet. Zur Talstrasse hin gibt es somit eine klare Rückseite. Die Anlage soll möglichst grosszügig bleiben und einen würdigen Abschluss beziehungsweise Anfang der Bahnhofstrasse bilden.

1.3 Defizite / Potenzial

Die in der Situationsanalyse evaluierten Potenziale lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Strasse ist heute zu einem grossen Teil auf die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgerichtet. Trotz eines regionalen Richtplaneintrags fehlt in der Talstrasse ein durchgehendes Veloangebot in beide Richtungen.
- Bei der Fussgängerquerung im Bereich der Einmündung Badweg müssen die Zufussgehenden mehrere Fahrspuren überqueren. Die Situation ist aus Sicherheitsgründen unbefriedigend.
- Massnahmen zur Hitzeminderung fehlen in weiten Teilen des Projektperimeters.
- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens werden Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte überschritten.

2 Zielformulierung

Anhand der verschiedenen Bedürfnisse der involvierten Parteien und der Auswertung der Defizite wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung des regionalen bzw. kommunalen Richtplaneintrags bezüglich einer durchgehenden Veloroute zwischen der Sihlporte und Bürkliplatz.
- Überprüfung und Optimierung der Querungsstellen für den Fussverkehr.
- Umsetzung von Hitzeminderungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Entsiegelung).
- Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 4. September bis 5. Oktober 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt neun Einwendungen mit total 36 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut. Die Anträge betrafen unterschiedliche Aspekte wie Parkplatz- und Spurabbau, zusätzliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs, Beibehaltung von Gehwegbreiten und Fussgängerquerungen sowie Massnahmen zur Hitzeminderung.

Die eingegangenen Einwendungen wurden geprüft und es wurde zu den einzelnen Punkten Stellung bezogen. Der «Bericht zu den Einwendungen» wurde anschliessend vom 22. Januar bis 22. März 2021 öffentlich aufgelegt.

4 Projektbeschrieb

4.1 Konzept

Sihlporte bis Pelikanstrasse:

Die bestehende Aufteilung des Strassenquerschnitts wird beibehalten. Die bestehenden Velostreifen werden zulasten der MIV-Spurbreiten jeweils auf 1,50 m verbreitert. Der Velostreifen in Richtung Bürkliplatz wird zudem bis zur Kreuzung Pelikanstrasse verlängert. Um dies umsetzen zu können wird das Trottoir in diesem Bereich leicht verschmälert und die Fussgängerschutzinsel in nördlicher Richtung verschoben. Der Fussgängerstreifen bei der Einmündung Badweg wird aufgehoben, da dieser bezüglich Sicherheit ungenügend ist.

Pelikanstrasse bis Bleicherweg:

Um die in diesem Abschnitt gänzlich fehlenden Velostreifen anbieten zu können werden sämtliche Parkfelder auf der nördlichen Strassenseite aufgehoben. Somit wird Platz geschaffen, um beidseits einen Velostreifen von min. 1,65 m Breite markieren zu können. Vor der Pelikanstrasse stadteinwärts werden Velofahrende zwischen den Spuren geführt. Mit Hilfe einer «Velo-Weiche» soll ein sicherer Wechsel ermöglicht werden, da diese die Aufmerksamkeit des rechtsabbiegenden MIVs gegenüber den Velos erhöht.

Bleicherweg bis Börsenstrasse:

Durch die bereits umgesetzte Aufhebung des separaten Linksabbiegers aus der Talstrasse in den Bleicherweg wurde genügend Platz geschaffen, um im Bereich der Liegenschaften Nr. 16 bis 20 beidseitig einen Velostreifen mit 1,50 m Breite markieren beziehungsweise das Trottoir stellenweise verbreitern zu können. Zwischen der Liegenschaft Nr. 16 und der Börsenstrasse wird die Parkierung zugunsten eines beidseitigen Velostreifens aufgehoben. Der Linksabbieger Richtung Bürkliplatz vor der Börsenstrasse muss beibehalten werden, um die Leistungsfähigkeit der Strasse am Knoten zu erhalten.

Börsenstrasse bis General Guisan-Quai:

Um in diesem Abschnitt die fehlenden Velostreifen mit einer Minimalbreite von 1,25 m unterbringen zu können, müssen einerseits die MIV-Fahrspuren auf 2,75 m Breite, andererseits beide Trottoire auf 2,00 m Breite verschmälert werden. Auf Höhe der Kurt-Guggenheim-Anlage wird der Aufstellbereich für den MIV verkürzt, um so Platz für beidseitige Velostreifen zu erhalten. Der Fussgängerstreifen auf Höhe der Kurt-Guggenheim-Strasse wird aufgehoben, die vorhandenen Absenkungen werden jedoch übernommen, so dass dieser, wenn nötig wieder markiert werden kann.

4.2 Fussverkehr

Die Trottoirbereiche werden abschnittsweise in ihrer Breite reduziert, um Raum für Velostreifen zu erhalten. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann eine Minimalbreite der Trottoirs von 2,00 m nicht überall eingehalten werden. Grösstenteils werden jedoch Breiten von 2,30 m und mehr errichtet.

Der heutige Fussgängerstreifen bei der Einmündung Badweg im Abschnitt zwischen Sihlporte und Pelikanstrasse wird aufgehoben, da das Variantenstudium kein Lösungsansatz aufgezeigt hat, der den Erhalt dieses Fussgängerstreifens unter den Aspekten Verkehrssicherheit, Normkonformität, Einbindung in bestehende VRA-Steuerung und MIV-Leistungsfähigkeit ermöglichen würde.

Bei der Bärengasse wird der südliche Fussgängerübergang mit einer neuen Schutzinsel ausgerüstet, um ein sicheres Queren der Talstrasse zu ermöglichen. Die Aufhebung der Mittelinsel im Bereich Börsenstrasse dient der Umsetzung beidseitiger Velostreifen. Da das Lichtsignal ein Queren in einer Phase zulässt, kann auf die Schutzinsel verzichtet werden.

Im Abschnitt Börsenstrasse bis Bürkliplatz wird auf den Fussgängerstreifen bei der Kurt-Guggenheim-Strasse verzichtet. Dies erfolgt einerseits aus Sicherheitsaspekten, aber auch im Zusammenhang mit der MIV-Leistungsfähigkeit in diesem Bereich. Sollten sich die Bedenken nicht bestätigen, wird der Fussgängerübergang zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt.

4.3 Veloverkehr

Mit dem vorliegenden Projekt kann beidseitig ein durchgehender Velostreifen von min. 1,50 m umgesetzt werden. Lediglich in einem kurzen Teilstück im Abschnitt Börsenstrasse bis Bürkliplatz ist der Velostreifen aufgrund der Platzverhältnisse 1,25 m breit. Wo nicht anders möglich, werden die Velostreifen zwischen den MIV-Spuren geführt. In diesen Fällen wird eine Breite von 1,80 m umgesetzt. Im Kreuzungsbereich der Pelikanstrasse stadtauswärts können die Velofahrenden durchgehend am rechten Rand geführt werden. Die Velofahrenden werden zusammen mit der Geradeausspur des MIVs geführt bzw. der MIV-Rechtsabbieger erfolgt in einer separaten Grünphase.

Nebst den Anpassungen im Veloverkehrsnetz kann auch die Anzahl der Veloabstellplätze erhöht werden. Der bestehende Abstellplatz für acht Velos wird aufgehoben und durch zwei neue Standorte mit insgesamt 30 Abstellplätzen ersetzt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Infrastruktur des ÖVs erfährt gegenüber dem heutigen Zustand keine wesentliche Änderung. Durch die vorgesehene Aufhebung des Linksabbiegers von der Talstrasse in den Bleicherweg wird der Knoten vereinfacht und sicherer. Auch dürfte durch den Wegfall des Linksabbiegers eine geringfügige Kapazitätserhöhung des Knotens erfolgen, was auch dem Tramverkehr zugutekommt. Für das kurze Teilstück der Talstrasse in welchem Busse verkehren, hat der vorgesehene Ausbau keinen negativen Einfluss auf den Betrieb der Busse. Für wartende Busse, die von der Talstrasse in den General-Guisan-Quai abbiegen verbessert sich die Situation leicht, da die Spur verlängert wird.

4.5 Hitzeminderung

Entlang der Talstrasse befinden sich drei Anlagen mit Grünelementen: die Kurt-Guggenheim-Anlage, der Basteiplatz und der alte Botanischen Garten. Zur Verbesserung der Fahrgeometrie wird die Kurt-Guggenheim-Anlage minimal angepasst, um Platz für einen Velostreifen zu schaffen. Dies hat keinen Einfluss auf die bestehenden Bäume.

Die Grünanlagen beim Basteiplatz und beim Alten Botanischen Garten werden nicht angetastet. Die Errichtung einer einreihigen Baumallee gemäss Alleenkonzept wurde geprüft. Unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen können im Abschnitt Pelikanstrasse bis Bleicherweg acht neue Bäume gepflanzt werden. Zudem werden die verbleibenden Parkplätze sowie Restflächen entlang des Trottoirs entsiegelt bzw. mit sickerfähigen Belägen ausgeführt.

4.6 Lärmschutz

Bei diversen Gebäuden entlang der Talstrasse werden die Alarmwerte erreicht beziehungsweise überschritten. Gemäss Gesamtkonzept «Strassenlärmsanierung dritte Etappe» ([Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021](#)) ist der betroffene Strassenabschnitt zur Umsetzung von Tempo 30 vorgesehen. Dies wird mit dem Projekt Talstrasse entsprechend umgesetzt. Weiter wird zur Minderung der Lärmimmissionen im ganzen Abschnitt ein lärmärmer Belag eingebaut (AC 8 H PmB 45/80-80).

4.7 Parkierung

Für die Umsetzung eines durchgehenden beidseitigen Velostreifens werden 49 weisse Parkplätze entfernt. Von den heute 54 Parkplätzen können somit 5 Parkplätze erhalten bleiben. Diese befinden sich im Abschnitt zwischen der Pelikanstrasse und Bleicherweg und werden zwischen den neuen Bäumen auf der westlichen Strassenseite angeordnet.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften bzw. Grundstücken bleibt grundsätzlich gewährleistet. Von den heute 4 Güterumschlagsfeldern werden 2 erhalten. Desweiteren wird ein bestehendes kombiniertes Taxi- und Güterumschlagsfeld beibehalten. Das heutige Verkehrskonzept bleibt zukünftig unverändert.

Zürich, 14. Juli 2023 bus

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

