



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Bau Nr. 19151 Velovorzugsroute Franklinplatz - Forchstrasse

Abschnitt 1, Franklinplatz bis Irchelstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser und Auftrag

Der Fuss- und Veloverkehr bilden zusammen mit dem öffentlichen Verkehr die tragenden Säulen der städtischen Mobilität in Zürich. Die Bevölkerung hat Ende September 2020 die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mit 70,5 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Diese Initiative sieht die Einrichtung von Velovorzugsrouten (VVR) vor. Die im März 2021 vorgestellte «Velostrategie 2030» dient als Planungsgrundlage für die Veloförderung in der Stadt Zürich. Die Umsetzung der VVR ist eine der zentralen Stossrichtungen der «Velostrategie 2030».

Die VVR bilden ein durchgehendes Netz für alle Velofahrer*innen. Folgende Anforderungen werden an die VVR gestellt:

- Kontinuierliches Vorankommen mit wenig Stop and Go
- Hohe objektive Verkehrssicherheit
- Hohes Sicherheitsempfinden aller Velofahrenden, insbesondere auch der Ungeübten
- Gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit
- Gute, selbsterklärende Orientierung, vor allem an Knoten

Die VVR werden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten entworfen. Die Anforderungen des Quartiers sowie der Fussgänger*innen werden berücksichtigt. Gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (GO) sind die VVR in der Regel vortrittsberechtigt gegenüber Querungen und grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

1.2 Randbedingungen

Aufteilung in drei Auflagen

Die VVR Franklinplatz – Forchstrasse erstreckt sich über etwas mehr als sieben Kilometer. Der Einfachheit halber wurde die Strecke in drei Abschnitte unterteilt, die unabhängig voneinander aufgelegt werden, aber als ein zusammenhängendes Projekt entworfen wurden.

Diese Auflage befasst sich mit dem Abschnitt Franklinplatz–Irchelstrasse.

Strassentypen und Verkehrsregime

Im Abschnitt Franklin- bis Schaffhauserstrasse befindet sich ein grosser Teil des Projektperimeters in einer Tempo-30-Zone.

Der Abschnitt Franklinplatz bis Regensbergstrasse wird im Gegenverkehr geführt. Der Abschnitt Regensberg- bis Berninastrasse ist für den Autoverkehr Einbahn stadteinwärts, von der Bernina- bis zur Mimosenstrasse Einbahn stadtauswärts. Der Abschnitt Mimosen- bis Ringstrasse wird im Gegenverkehr geführt.

Von der Ring- bis zur Schaffhauserstrasse gilt für den Autoverkehr erneut ein stadteinwärts führendes Einbahnregime. Dieses Verkehrsregime verunmöglicht es dem Autoverkehr, über längere Strecken auf der künftigen VVR zu fahren und wird deshalb so beibehalten.

Im Bereich des Knotens Oerlikonerstrasse, Schaffhauserstrasse und Hirschwiesenstrasse erfolgt die Veloführung über Velofurten und physisch abgetrennte Zweirichtungsvelowege.

Durch den Irchelpark führt die künftige VVR auf autofreien Parkwegen, die jedoch auch für den Fussverkehr freigegeben sind und von gelegentlichen Einfahrten unterbrochen werden.

Zusammenhang mit anderen Projekten

Die VVR sollen schrittweise umgesetzt werden, in einem ersten Schritt innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts. Die Umsetzung soll ohne Landerwerb und ohne bauliche Anpassung des Strassenquerschnitts erfolgen. Punktuelle Anpassungen bei engen oder gefährlichen Stellen sowie in Kreuzungsbereichen sind jedoch möglich.

An der Regensbergstrasse trifft die vorliegende VVR Franklinplatz - Forchstrasse, Abschnitt Oerlikoner-Irchelstrasse auf die VVR Affoltern (TAZ-Baunummer 19152, Jonas-Furrer-Strasse bis Oerlikonerstrasse). Die direkte Verbindung zwischen Oerlikoner- und Irchelstrasse über die Schaffhauserstrasse soll mit dem Projekt VVR Milchbuck (TAZ-Baunummer 23022) umgesetzt werden.

1.3 Defizite / Potenziale

Folgende Defizite gibt es im Projektperimeter in Bezug auf den Veloverkehr:

- **Fehlender Vortritt für Veloverkehr:** Der Veloverkehr hat an allen Knoten keinen Vortritt, wodurch der Fahrfluss regelmässig unterbrochen wird. Innerhalb der Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt und bei den grösseren Knoten ausserhalb der Tempo-30-Zonen haben die stärker belasteten Hauptachsen Vortritt.
- **Fehlende oder mangelhafte Querungshilfen:** Die bestehende Querungshilfe bei der Schaffhauser- und Hirschwiesenstrasse ist mangelhaft. Auf diesen beiden Strassen gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen und zusätzlich zu den MIV-Fahrspuren müssen auf der Schaffhauserstrasse auch noch Tramgleise gequert werden.
- **Konflikt mit Parkplätzen:** Im gesamten Projektperimeter gibt es innerhalb des Strassenraums Längsparkplätze. Durch die Längsparkplätze wird der Strassenraum verengt und es entstehen unübersichtliche Situationen. Verschärft wird die Problematik durch eine versetzte Anordnung der Parkplätze. Weitere Konflikte im Zusammenhang mit der Längsparkierung sind die Gefahr von sich plötzlich öffnenden Autotüren und die Unterbrechung des Fahrflusses. An mehreren Orten gibt es ausserdem Senkrecht- und Schrägparkplätze, aus welchen rückwärts auf die Fahrbahn gefahren werden muss.
- **Erhöhtes Querungsbedürfnis durch Schulkinder:** Im Umfeld von Schulanlagen gelten höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Sicherheit der Schulkinder. Schulwege queren den Projektperimeter beim Achermannweg und bei der Regensbergstrasse.

- **Keine direkte Führung über Schaffhauserstrasse in die Irchelstrasse möglich:** Die regionale Verbindungsstrasse Schaffhauserstrasse kann aktuell nicht velovorzugsroutenkonform gestaltet werden. Es ist eine Neuorganisation des Verkehrsablaufs erforderlich, um die Strecke zwischen Oerlikoner- und Irchelstrasse zu schliessen.

2 Zielformulierung

- Durchgehende Aufwertung für den Veloverkehr im Sinne des VVR-Netzes mit einfachen baulichen Massnahmen respektive Signalisations- und Markierungsmassnahmen.
- Sichere und einfache Anbindung an das weiterführende Routennetz sicherstellen.
- Einheitliche Gestaltung und gute Orientierung entlang der VVR.
- Verbesserungen für den Fussverkehr in Längs- und Querrichtung.

3 Projektbescrieb

3.1 Konzept

Die bestehenden Tempo-30-Zonen auf der Schul-, Gubel- und Oerlikonerstrasse bleiben erhalten. Gleiches gilt für die bestehenden Einbahnen. Der Rechtsvortritt wird in der Tempo-30-Zone, ausser bei Kreuzungen mit anderen VVR, aufgehoben. Dies wird mit Markierungen oder Trottoirüberfahrten sichergestellt.

Die Breite des Strassenraums bleibt erhalten. Es ist kein Landerwerb notwendig. Der Fahrbahnquerschnitt wird gemäss den Anforderungen der VVR angepasst. Um die für VVR vorgesehene Fahrbahnbreite möglichst durchgehend zu erreichen, werden falls nötig Parkplätze auf der Fahrbahn aufgehoben. Senkrecht- und Schrägparkplätze entlang der Strecke werden aus Sicherheitsgründen (Rückwärtsfahrt auf die Fahrbahn) aufgehoben und nach Möglichkeit durch Längsparkplätze ersetzt.

Die dadurch frei gewordene Fläche wird für Aufwertungsmassnahmen beim Veloverkehr und beim Fussverkehr genutzt respektive für gestalterische Massnahmen und Begrünung. Im Vordergrund steht die Schaffung eines übersichtlichen Strassenraums sowie die intuitive Erkennbarkeit der VVR. Diese Erkennbarkeit wird mit durchgehenden FGSO¹-Bändern entlang des Strassenrands und der Parkierung verstärkt (0,40 m Breite; 0,10 m Abstand zum Strassenrand; 0,30 m Abstand zur Parkierung). Da die Bänder bei vortrittsberechtigten Kreuzungen durchgehend markiert werden, wird damit ausserdem die vortrittsberechtigige Führung der VVR unterstrichen.

¹ FGSO: Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen

3.2 Fussverkehr

Beim Knoten Oerlikoner-/Regensbergstrasse werden die Fussgängerinseln entfernt, aber dafür der Strassenquerschnitt deutlich verengt. Wegen der Schulwegführung bleiben die Fussgängerstreifen bestehen, so dass eine vortrittsberechtigige Querung der Oerlikoner- und Regensbergstrasse weiterhin gewährleistet ist.

Bei der Tiefgarageneinfahrt Mimosenstrasse und bei den Kreuzungen Langfurren und Schaffhauserstrasse werden Trottoirüberfahrten erstellt.

An mehreren Orten werden die Trottoirs verbreitert oder näher an den Kreuzungsmittelpunkt geführt. Auf der Höhe Ringstrasse–Langfurren wird das Aargauertrottoir entfernt und durch ein Trottoir zwischen Ring- und Schaffhauserstrasse ersetzt.

Beim Übergang Hirschwiesenstrasse werden Fuss- und Veloverkehr durch einen Bundstein getrennt, sowie der Fussgängerstreifen auf Seite Irchelpark durch drei gepflästerte Bereiche vor Velofahrenden geschützt, welche die Kurve schneiden.

3.3 Veloverkehr

Umsetzung Anforderungen gemäss GO Art. 12

Die Vortrittsberechtigung der Velos auf der VVR gegenüber Querungen in den Abschnitten von Tempo-30-Zonen ist im Projekt umgesetzt.

Bei Querungen der VVR mit Verbindungs- oder Hauptverkehrsstrassen ist die VVR nicht vortrittsberechtigt, bei anderen VVR gilt normalerweise Rechtsvortritt. So sind die Querungen der Schaffhauser- und Hirschwiesenstrasse weiterhin vortrittsbelastet und beim Knoten Regensbergstrasse gilt Rechtsvortritt.

In der Gubelstrasse und dem nördlichsten Abschnitt der Oerlikonerstrasse liegt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) bei 1200 bis 1500 Kfz/24h, im restlichen Abschnitt der Oerlikonerstrasse zwischen 350 und 520 Kfz/24h (Erhebungen im Oktober 2022). Damit sind diese Strassenabschnitte für Mischverkehr von Auto und Velo geeignet.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» ist auf Quartierstrassen umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften muss weiterhin sichergestellt bleiben.

Es werden keine zusätzlichen Massnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs ergriffen, da das bestehende Einbahnstrassensystem auf der Oerlikonerstrasse bereits heute das Durchfahren verunmöglicht.

Mittels Verkehrserhebungen wird die Verkehrsbelastung auf der VVR vor der Umsetzung sowie ein Jahr respektive drei Jahre nach der Umsetzung gemessen und beurteilt. Sollte sich herausstellen, dass sich die Durchgangsverkehrssituation verschlechtert hätte, werden in einem weiteren Schritt zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung ergriffen.

Projektentwicklung

Gegenüber einmündenden Quartierstrassen wird die VVR vortrittsberechtigt geführt. Der Vortrittsentzug der einmündenden Achse erfolgt mittels der Signalisation und Markierung «Kein Vortritt». Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens sowie der höheren Geschwindigkeit im Vergleich zu den gleichrangigen Quartierstrassen sind in den Kreuzungsbereichen von Hauptverkehrsstrassen vor allem sichere Querungshilfen notwendig. Dies wird durch physisch getrennte Velowege, sichere Aufstellbereiche und Mittelinseln gewährleistet.

Im Irchelpark sind aus denkmalpflegerischen Gründen nur minimale Eingriffe möglich. Die Oberfläche wird instandgesetzt, Schlaglöcher ausgebessert und die Vegetation zurückgeschnitten. Im Bereich entlang der Winterthurerstrasse wird die Oberfläche teilweise verbreitert.

3.4 Hitzeminderung

Beim Knoten Oerlikonerstrasse und Regensbergstrasse wird durch die Verkleinerung der Fahrbahnflächen Platz gewonnen um einen neuen Baum zu pflanzen sowie eine bestehende Baumscheibe zu vergrössern. Ausserdem werden an den Kreuzungen Oerlikonerstrasse/Allenmoosstrasse und Oerlikonerstrasse/Blütenstrasse je zwei weitere neue Bäume vor den Hausnummern 88 und 23 gepflanzt.

Baum - Bilanz	Bestehend (Im Strassenraum)	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	106	0	5	111	+5

3.5 Parkplätze

Die Parkplätze im Strassenraum werden grundsätzlich erhalten, wenn ein Sicherheitsabstand von 0,70 m zur Fahrbahn gewährleistet werden kann (0,30 m Abstand zum Parkplatz und 0,40 m FGSO) und gleichzeitig die übrige Fahrbahn eine Breite von mindestens 4,80 m aufweist. Ansonsten werden die Parkplätze zugunsten der Verkehrssicherheit und des Komforts der neuen VVR aufgehoben. Insgesamt werden im gesamten Projektperimeter 19 gebührenpflichtige Parkplätze aufgehoben und 16 Parkplätze erhalten. In der Blauen Zone werden 73 Parkplätze entfernt und 21 Parkplätze beibehalten. Andere Parkplatztypen (rollstuhlgerechte Parkplätze, Güterumschlag, Taxistand, Polizei) sind im Projektperimeter nicht vorhanden. Die detaillierte Parkplatz-Bilanz befindet sich auf der nachfolgenden Seite.

Die Zweiradparkplätze vor der Gubelstrasse Nr. 10 werden leicht verschoben, diejenigen bei der Oerlikonerstrasse Nr. 38 bleiben unverändert.

Parkplatzbilanz	Parkplatz «Gebührenpflichtig» (P-Weiss)			Parkplatz «Blaue Zone» (P-Blau)			Velo-Parkplatz (P-Velo)			Behinderten Parkplatz			Güterumschlag			Taxistand			Polizei		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Franklin- / Schulstrasse bis Gubelstrasse	24	12	-12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gubel- / Öerikonerstrasse bis Regensbergstrasse	11	4	-7	9	3	-6	1	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Öerikonerstrasse, Regensberg- bis Mimosenstrasse	-	-	-	38	0	-38	1	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Öerikonerstrasse, Mimosen- bis Hirschwiesenstrasse	-	-	-	47	18	-29	1	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hirschwiesenstrasse bis Irchel / Winterthurstrasse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irchel / Winterthurerstrasse bis Haltestelle Irchelstrasse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	35	16	-19	94	21	-73	3	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung wird durch das vorliegende Projekt nicht tangiert und kann wie bis anhin erfolgen. Das kurze Halten für den Güterumschlag ist auch ohne definiertes Parkfeld ausserhalb von bestehenden Halteverboten weiterhin möglich, sofern dadurch der Verkehr nicht behindert wird.

3.7 Visualisierung



Kreuzung Oerlikonerstrasse und Ringstrasse im März 2023



Kreuzung Oerlikonerstrasse und Ringstrasse nach der Realisierung der VVR (03.03.2023, © Nightnurse Images, Zürich)

Zürich, 24. April 2023 / krb

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel