



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz

Projekt

Velovorzugsroute 17
Juchhof bis Bahnhof Altstetten

Bau Nr. 23044

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	5
3	Variantenstudium	6
3.1	Variantengenerierung	6
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	7
3.3	Fazit	7
4	Bestvariante	8
4.1	Konzept	8
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	8
4.3	Hitzeminderung	9
4.4	Parkierung	9
4.5	Anlieferung und Entsorgung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

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».

Der vorliegende Abschnitt ist Teil des VVR-Netzes und mit dem Projekt soll eine durchgehende Aufwertung für den Veloverkehr geplant und umgesetzt werden.

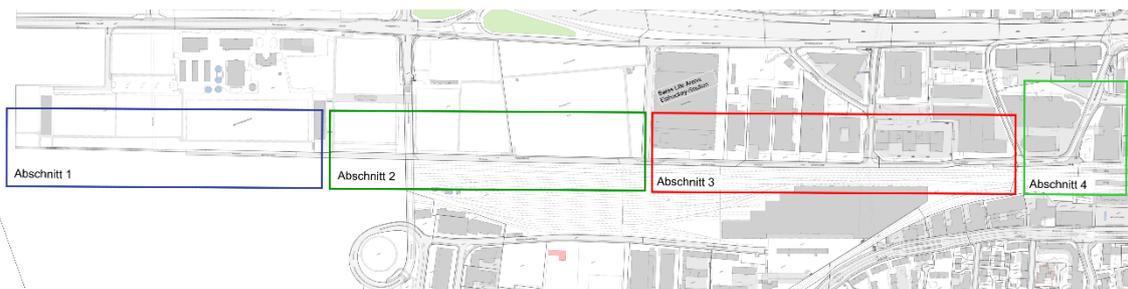
1.2 Auftrag

Das vorliegende Oberflächenprojekt umfasst folgende Massnahmen:

- Durchgehende Aufwertung für den Veloverkehr im Sinne des Velovorzugsroutennetzes
- Sicherstellung und Optimierung der Anschlüsse am Bahnhof Altstetten
- Erhalt der Fusswegverbindungen und gegebenenfalls Ergänzung der fehlenden Trottoirs
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung
- Berücksichtigung der Fachplanungen Hitzeminderung und Schutz bestehender Bäume und ökologisch wertvollen Flächen

1.3 Defizite / Potenziale

Die VVR kann in vier Abschnitte unterteilt werden, welche jeweils unterschiedliche Defizite und Potenziale aufweisen.



Abschnitt 1 - Stadtgrenze bis Juchhof:

An der Stadtgrenze trifft die Velovorzugsroute auf die geplante kantonale Veloschnellroute, welche bis weit ins Limmattal geplant ist. Dieser Abschnitt enthält eine 230 m lange Engstelle mit einer Fahrbahnbreite von drei Metern, welche auf der einen Seite durch einen Bahngraben und auf der anderen Seite durch eine ökologisch wertvolle Böschung begrenzt wird.

Abschnitt 2 - Juchhof bis Swiss Life Arena:

Der Strassenraum im zweiten Abschnitt ist geprägt durch Schräg-, Senkrecht- und Längsparkierungen. Alle Parkplätze bieten potenzielle Gefahren durch Ein- und Ausfahrten sowie sich öffnende Autotüren, was im Allgemeinen als Dooring-Unfall bezeichnet wird. Des Weiteren fehlt in diesem Abschnitt die Strassenbeleuchtung.

Abschnitt 3 - Swiss Life Arena bis Bahnhof Altstetten:

Die Verkehrsbelastung ist auf diesem Abschnitt im Projektperimeter am höchsten, mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von unter 2000 Fahrzeugen aber nach wie vor sehr gering. Das Fahrverbot am Ende der Vulkanstrasse unterbindet gebietsfremden Durchgangsverkehr. Die Verkehrsteilnehmenden halten die signalisierte Geschwindigkeit im Erhebungssperimeter nicht gut ein. Die gemessene Geschwindigkeit V85 von 42 km/h ist deutlich zu hoch für eine Tempo-30-Zone. Im Abschnitt 3 wurde im Jahr 2022 ein Bauprojekt, welches die Vorgaben für eine Velovorzugsroute schon berücksichtigte, abgeschlossen.

Abschnitt 4 - Bahnhof Altstetten

Der Anschluss von der Vulkanstrasse an den Bahnhof Altstetten ist mit einer Spitzkehre in die Unterführung knapp bemessen und die Übersichtlichkeit ist schlecht. Für den gesamten Bereich ist ein weiteres Strassenbauprojekt vorgesehen. Dieses wird die künftig geplante Verbreiterung sowie die neue Platzierung der Aufgänge der Unterführung Bahnhof Altstetten berücksichtigen.

2 Zielformulierung

Aufgrund der Auswertung der vorgängig festgestellten Defizite oder den verschiedenen Bedürfnissen der involvierten Parteien wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung einer Velovorzugsroute mit einfachen baulichen Massnahmen sowie Signalisations- und Markierungsmassnahmen
- Sicherstellung und Optimierung der Anschlüsse am Bahnhof Altstetten
- Erhalt der Fusswegverbindungen und gegebenenfalls Ergänzung der fehlenden Trottoirs
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung
- Berücksichtigung der Fachplanungen Hitzeminderung und Schutz bestehender Bäume und ökologisch wertvollen Flächen

3 Variantenstudium

Für die Abschnitte 1 und 3 wurde aus folgenden Gründen kein Variantenstudium durchgeführt:

Abschnitt 1:

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts soll aus zeitlichen Gründen kein Landerwerb zugunsten von Veloinfrastrukturen erfolgen. Aus diesem Grund kann zurzeit der erste Abschnitt nicht den VVR Standards entsprechend ausgebaut werden. Es soll in einem kommenden Projekt untersucht werden, wie der Handlungsspielraum für die Verbreiterung der VVR in diesem Abschnitt ist und wie ein optimaler Anschluss an die kantonale Veloschnellroute umgesetzt werden kann.

Abschnitt 3:

Die Velostandards wurden im vorangegangenen Bauprojekt weitestgehend berücksichtigt.

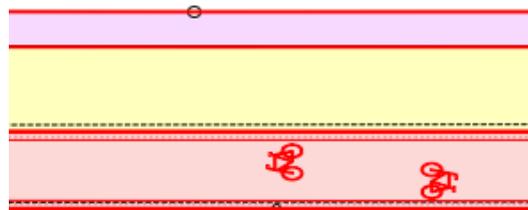
3.1 Variantengenerierung

Abschnitt 2, Juchhof bis Swiss Life Arena:

In diesem Abschnitt wurden drei verschiedene Führungssysteme geprüft:

Variante Zweirichtungsradweg

Neben der Fahrspur für den MIV wird das Velo auf einem abgesetzten Zweirichtungsradweg geführt.



Variante Einrichtungsradweg

Das Velo wird in beide Richtungen separat auf einem abgesetzten Einrichtungsradweg geführt.



Variante Mischverkehr

Das Velo wird im Mischverkehr mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt.

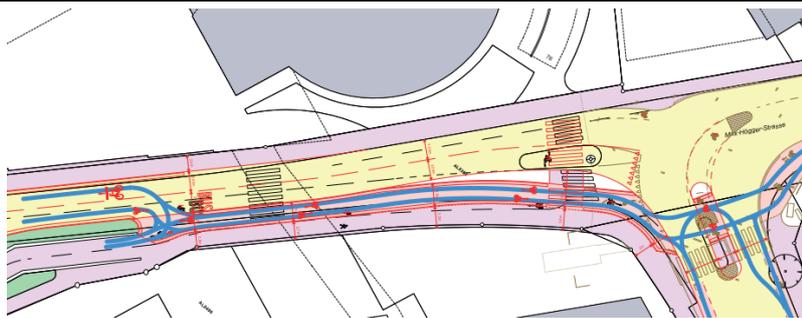


Abschnitt 4

In diesem Abschnitt wurden zwei verschiedene Führungssysteme geprüft:

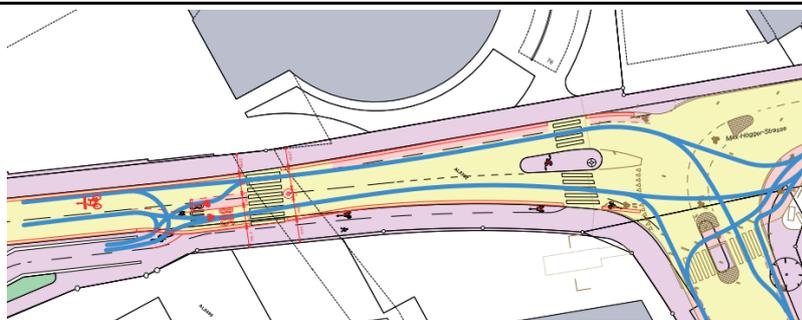
Variante Separater Radweg Max-Höger-Strasse

Das Velo wird im Anschluss an die Rampe zur Bahnofsunterführung in einem separaten Zweirichtungsradweg geführt.



Variante Mischverkehr mit Querungshilfe

Das Velo wird im Mischverkehr bis zum Knoten Max-Höger-Strasse/Aargauerstrasse geführt.



3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden in einem einfachen Vergleich gegeneinander abgewogen.

Im zweiten Abschnitt wird die Variante Mischverkehr weiterverfolgt. Aufgrund des geringen DTV (Abschnitt 2: ca. 400 Fahrzeuge) entspricht die Führung des Velos im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr den Velostandards. Diese Variante beinhaltet zudem einen grossen Platzgewinn für den Fussverkehr und für Baumpflanzungen sowie ausreichend Abstand zur privaten Parkierung beim Juchhof und der Längsparkierung bei den Schrebergärten.

Im vierten Abschnitt haben beide Varianten je nach Fahrtrichtung ihre Stärken und Schwächen. Aufgrund des Platzgewinns für den Fussverkehr sowie des anschliessenden Führungssystems im Mischverkehr in der Vulkanstrasse soll die Variante Mischverkehr mit Querungshilfe umgesetzt werden.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante beinhaltet diese zudem folgende Aspekte.

4.1 Konzept

Der gesamte Abschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Vortrittsberechtigung der Velos auf der VVR ist an den Kreuzungen im Projekt schon vorhanden.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» ist auf Strassen umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Beobachtungen, die im Rahmen der Projektierung durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass im gesamten Abschnitt kein Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen auf der Vulkanstrasse liegt unter 2'000 Fahrzeugen pro Tag, sodass auf diesen Abschnitten der Veloverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischverkehr geführt werden kann.

Der Fahrbahnquerschnitt wird, wo nötig, gemäss den Anforderungen der VVR angepasst. Um die Zielwerte der VVR Standards möglichst durchgängig zu erreichen, werden falls nötig Parkplätze auf der Fahrbahn aufgehoben. Die dadurch frei werdende Fläche wird nebst dem Velo auch für zusätzliche Begrünung genutzt. Im Vordergrund steht die Schaffung eines übersichtlichen Strassenraums sowie die intuitive Erkennbarkeit der VVR.

Aktuell endet die Strassenbeleuchtung bei der Swiss Life Arena. Die Umsetzung der Beleuchtung bis zum Juchhof wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Der Fussverkehr erhält auf Höhe Sportplatz ein abgegrenztes Trottoir. Beim Bahnhof Altstetten gibt es über eine Länge von ca. 70 m eine Erhöhung der Fahrbahn mittels zweier Vertikalversätze, welche unter anderem das vorhandene Querungsbedürfnis des Fussverkehrs hervorhebt. Am Ende der Rampe zur Unterführung Richtung Aargauerstrasse wird die Fläche für den Fussverkehr verbreitert, da der Veloverkehr neu auf der Strasse geführt wird.

Veloverkehr

Auf einer VVR soll das Nebeneinanderfahren und Kreuzen von je zwei Velos möglich sein. Die notwendige Breite der Fahrbahn auf einer VVR beträgt mindestens 4,80 m (2 + 2 Velos oder 1 Mfz + 2 Velos). Im Projektperimeter werden die bestehenden öffentlichen Schrägparkierungen zugunsten der Veloverkehrssicherheit aufgehoben.

Bei der Längsparkierung kann der seitliche Sicherheitsabstand von 0,75 m zur Längsparkierung (Dooringzone) eingehalten werden. Deshalb werden diese belassen.

Beim Bahnhof Altstetten wird der Fuss- und Veloverkehr getrennt. Der Veloverkehr wird neu auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Mittels indirekter Linksabbiegemöglichkeit auf dem Trottoir wird das Queren zur Unterführung Bahnhof Altstetten erleichtert.

Die VVR wird im letzten Abschnitt bis zur Stadtgrenze auf einem Abschnitt von ca. 230 m in einer Engstelle weiterhin zusammen mit dem Fussverkehr geführt. Der Fussverkehr hat in diesem Abschnitt auch die Möglichkeit, entlang der Fussballfelder zu gehen.

Damit die VVR gut erkennbar ist, werden grüne, 40 cm breite Bänder am Strassenrand markiert. Diese sind in den vorliegenden Auflageplänen bereits mit informativem Charakter dargestellt.

4.3 Hitzeminderung

Im Bereich der Schrebergärten und Sportanlage (Abschnitt 2) wird die Baumreihe, welche auf Höhe der Swiss Life Arena beginnt, weitergeführt. Insgesamt können 44 neue Bäume gepflanzt werden. Die Bäume unterstützen die intuitive Lesbarkeit des Raumes, insbesondere des Trottoirbereichs und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Für die Befahrbarkeit der privaten Senkrechtparkplätze des Sportplatzes werden die Baumscheiben überfahrbar ausgestaltet.

Die Umsetzung von Schwammstadtelementen und Versickerung von Regenwasser werden im Bauprojekt geprüft.

4.4 Parkierung

Insgesamt werden auf der Vulkanstrasse folgende Parkplätze aufgehoben:

- Entlang der Sportplätze: 108 weisse / gebührenpflichtige Schrägparkplätze
- Entlang der Familiengärten: 11 weisse / gebührenpflichtige Längsparkplätze (21 Parkplätze bleiben bestehen)
- Bändliweg – Herostrasse: 2 weisse / gebührenpflichtige Längsparkplätze

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Das Projekt hat keinen Einfluss auf die Anlieferung und Entsorgung.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Das Projekt hat keinen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr.

Zürich, 30.09.2024, mep

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

