



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Badenerstrasse, Herdernstrasse

Abschnitt Haltestelle Letzigrund

Bau Nr. 23078

Inhalt

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

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Knoten Badenerstrasse – Letzigraben – Herdernstrasse ist ein Velounfallherd in der Stadt Zürich. Er liegt auf der geplanten Velovorzugsroute (VVR 33) Letzigraben – Pfingstweidstrasse, die aufgrund des Fahrplanverfahrens im öffentlichen Verkehr nicht vor 2027 umgesetzt werden kann. Deshalb sollen Massnahmen zur Behebung des Unfallherds, die im Kontext von «Velo Sicuro» entwickelt wurden, bereits vorgängig umgesetzt werden.

1.2 Randbedingungen

Dem vorliegenden Knoten an der Badenerstrasse kommt eine stadtweite Bedeutung zu. Er hat eine wichtige Funktion zur Erschliessung des Stadions Letzigrund mit der Tramlinie 2 über das Zentrum des Platzes. Ausserdem steht eine Wendeschleife für Extrafahrten und vorzeitiges Wenden bei Streckenunterbrüchen zur Verfügung. Die Tramwartehalle stadteinwärts steht im kommunalen Inventar des Denkmalschutzes.

Der Individualverkehr wird um den inneren Platz herumgeführt. Entlang der Badenerstrasse fahren täglich rund 10'000 Fahrzeuge (Datengrundlage 2018), über die Herdernstrasse und den Letzigraben rund 6'000 beziehungsweise 8'000 Fahrzeuge. Sowohl die Badenerstrasse als auch die Herdernstrasse und der Letzigraben dienen als Rettungsachse. Über die Herdernstrasse und den Letzigraben verläuft eine Ausnahmetransportroute der Kategorie 120 t.

Alle vom Platz wegführenden Strassen sind als regionale Radwege eingestuft. Zusätzlich verläuft die VVR 33 Letzigraben – Pfingstweidstrasse durch den Projektperimeter.

Die Herdernstrasse und der Letzigraben sind Bestandteil des übergeordneten Fusswegnetzes und als Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingestuft. Die Badenerstrasse ist Bestandteil des kommunalen Fusswegnetzes. Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich A_u (unterirdische Gewässer), das öffentliche Gewässer Döltschibach verläuft unterirdisch durch den Projektperimeter. Alle Massnahmen müssen mit dem Crowdmanagementkonzept des Stadions Letzigrund sowie der weiteren teils intensiven Nutzung des Knotens abgestimmt werden.

1.3 Defizite / Potenzial

In den Bereichen der Einfahrten aus der Herdernstrasse und dem Letzigraben in die Badenerstrasse kam es jeweils zu einer Häufung von Velounfällen. Die im Projekt geplanten Massnahmen sind mit der zukünftigen VVR 33 abgestimmt und sollen das Unfallrisiko zeitnah reduzieren. Allfällige rückgebaute Verkehrsflächen können für hitzemindernde Massnahmen verwendet werden.

2 Zielformulierung

Die Sicherheit für die Velofahrenden soll mit einfachen baulichen und Markierungsmassnahmen verbessert werden. Die freigespielten Flächen sind auf hitzemindernde Massnahmen zu prüfen. Zudem muss die intensive Nutzung des Knotens bei Veranstaltungen im Stadion Letzigrund mit in die Betrachtung einbezogen werden. Die VBZ sollen die Wendeschleife weiterhin für Extrafahrten und bei Streckenunterbrüchen auf dem Streckenast Albisriederplatz – Schlieren nutzen können. Dazu gehört auch die Umsteigemöglichkeit auf den im Knoten wartenden Ersatzbus sicherzustellen.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden, da es sich beim vorliegenden Projekt um Massnahmen von untergeordneter Bedeutung handelt.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Zur Reduktion des Unfallrisikos wird der Velostreifen rot eingefärbt. Die Ein- bzw. Ausfahrt der Herdernstrasse wird neu mit einer Trottoirüberfahrt gelöst, wie sie bereits bei der Ein- bzw. Ausfahrt in den Letzigraben besteht.

Bei beiden Ausfahrten aus dem Platz in die Badenerstrasse werden Veloweichen gebaut. Um dies umsetzen zu können, wird die heute stadteinwärts bestehende Spurtrennung Linksabbiegen/Geradeaus aufgehoben und ein einzelner kombinierter Fahrstreifen ausgebildet. Daraus entsteht ein spitzerer Ausfahrtwinkel für den motorisierten Individualverkehr (MIV), der zu einer angepassten Fahrgeschwindigkeit führt.

Um den Einsatzkräften der Stadtpolizei ein Befahren des Platzbereichs zu erleichtern, wird der gesamte Aussenbereich des Platzes mit einem reduzierten Randsteinanschlag vom 5 cm anstelle der üblichen 10 cm ausgebildet. Dieser Randsteinanschlag führt nicht direkt auf ein Trottoir, weshalb kein Sicherheitsdefizit für den Fussverkehr entsteht.

4.2 Fussverkehr

Mit der Fahrspurreduktion im Kontext der errichteten Veloweiche stadteinwärts wird Platz gewonnen, der dem Inselbereich in der Platzmitte zugutekommt. Dieser erweiterte Aufenthaltsbereich für Zufussgehende wird durch drei Baumpflanzungen hitzemindernd aufgewertet.

Durch die Verbindung der Gehwege beidseits der Herdernstrasse, die statt dem bestehenden Fussgängerübergang errichtet wird, wird der Platz für Zufussgehende erweitert. Im südlichen Bereich des Knotens muss das Trottoir so angepasst werden, dass der VBZ-Ersatzbus bei einem Streckenunterbruch auf das wendende Tram warten und der Winkel der Ausfahrt in die Badenerstrasse stadteinwärts spitz gehalten werden kann.

4.3 Veloverkehr

Die Velosicherheit wird durch verschiedene Massnahmen erhöht. Die Velostreifen werden rot eingefärbt. Bei beiden Ausfahrten in die Badenerstrasse werden Veloweichen erstellt, wodurch vermieden wird, dass Velos die MIV-Spur ohne besonders markierte Führung queren müssen. Bei der Ein-/Ausfahrt Herdernstrasse wird eine Trottoirüberfahrt umgesetzt. Durch die dadurch herbeigeführte Geschwindigkeitsreduktion werden Unfälle an der Kreuzung vorgebeugt.

Im Ausnahmefall muss ein VBZ-Ersatzbus im südlichen Bereich des Knotens auf das wendende Tram warten können. Damit der wartende Bus den Velostreifen und die Fahrspur gleichermaßen beansprucht, wird der Velostreifen trotz der grosszügigen Platzverhältnisse auf 2 m Breite belassen, damit alle Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeit reduzieren, um den wartenden Bus zu überholen.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Der Betrieb der Tramlinien wird durch die Massnahmen nicht beeinflusst. Die Tramhaltestelle und Wendeschleife bleiben am bestehenden Ort. Ein Ersatzbus der VBZ kann weiterhin im südlichen Bereich des Knotens auf die zusteigenden Passagiere warten und danach um den Platz in Richtung Schlieren wenden. Der wartende Bus kann von den Verkehrsteilnehmenden überholt werden.

4.5 Hitzeminderung

Im Zuge dieses Projekts werden auf dem Mittelbereich des Platzes drei, sowie auf dem Fussgängerbereich nordöstlich des Platzes zwei neue Bäume gepflanzt. Letztere dienen zusätzlich dazu, dass die für das temporäre Absperren der Herdernstrasse notwendige Barriere nicht umfahren werden kann.

4.6 Lärmschutz

Das Projekt beinhaltet keine Lärmschutzmassnahmen.

4.7 Parkierung

Im Projektperimeter befinden sich keine Parkplätze.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Mit dem Projekt und dem damit verbundenen Spurabbau werden keine Veränderungen an den vorhandenen Entsorgungsstellen vorgenommen. Anlieferung und Entsorgung können wie bis anhin abgewickelt werden.

Zürich, 12. November 2024, klm / brf

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeili

