



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Badenerstrasse

Kreuzung Badenerstrasse - Sihlfeldstrasse

Bau Nr. 21046

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	6
3.3	Fazit	7
4	Bestvariante	8
4.1	Konzept	8
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9
4.3	Hitzeminderung	9
4.4	Parkierung	10
4.5	Motorisierter Individualverkehr	10
4.6	Anlieferung und Entsorgung	11

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Auslöser des Bauprojekts ist ein politischer Vorstoss, Postulat GR Nr. 2019/529, zur Umsetzung der «Velostrategie 2030» im Strassenbauprojekt Badenerstrasse. Das Postulat fordert eine Verbesserung des Veloangebots zur Querung der Badenerstrasse zwischen der Sihlfeldstrasse (Nord) und der Bertastrasse sowie der Sihlfeldstrasse (Süd).

1.2 Auftrag

Das vorliegende Projekt befasst sich mit der Verbesserung des Kreuzungsbereichs in der Badenerstrasse für Velofahrende. Betroffen ist die Velovorzugsroute (VVR) Sihlfeldstrasse (Nord) und Bertastrasse sowie das Velobasisnetz Sihlfeldstrasse (Süd). Folgende Massnahmen und Ziele sollen umgesetzt werden:

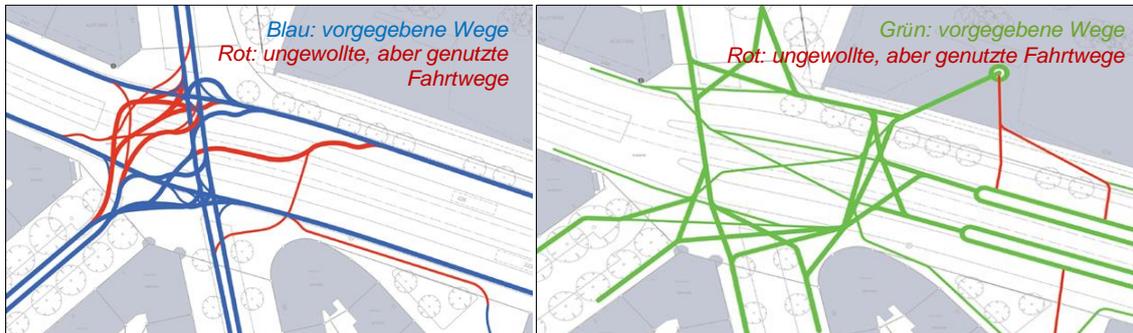
- Erstellung einer sicheren Veloquerung der Badenerstrasse zwischen Sihlfeldstrasse (Nord) und Bertastrasse sowie Sihlfeldstrasse (Süd)
- Verbesserung der Funktionalität der bestehenden Fussgängerquerungen
- Optimierung der Abbiegemöglichkeiten für Velofahrende kommend aus der Badenerstrasse
- Bedarfsprüfung von zusätzlichen Veloabstellplätzen
- Anpassung und Erneuerung von Werkleitungen (Gas, Telekommunikation, Verteilernetz usw.)
- Vergrösserung des Wurzelraums und Baumschutz bestehender Bäume

1.3 Defizite / Potenziale

Die betrachtete Kreuzung ist ein stark genutzter öffentlicher Raum. Insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr bestehen viele Wunschlinien, die nicht alle direkt abgedeckt sind. Aus der Situationsanalyse im Kreuzungsbereich der Badenerstrasse mit der Sihlfeldstrasse (Nord), Sihlfeldstrasse (Süd) und Bertastrasse können folgende Defizite und Potenziale abgeleitet werden:

Wegbeziehung Velo- und Fussverkehr

Konflikte und Defizite sind im Kreuzungsbereich zwischen Velo- und Fussverkehr festzustellen. Die bestehenden Querungshilfen für Velofahrende werden nicht konsequent genutzt. Stattdessen werden von Velofahrenden direkte Wege einschliesslich der Benutzung des bestehenden Fussgängerstreifens gewählt, was zu einer Durchmischung und Gefährdung von Zufussgehenden und Velofahrenden im Querungsbereich der Badenerstrasse führt. Ebenfalls ist ein wildes Kreuzen der Badenerstrasse zwischen Tramhaltestelle und Fussänger-/Veloquerung gefährlich und ist zukünftig zu vermeiden.



IST-Situation Veloquerung Badenerstrasse

IST-Situation Fussgängerquerung Badenerstrasse

Durch eine klare Trennung von Zufussgehenden und Velofahrenden im Kreuzungsbereich kann eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden minimiert werden. Zusätzlich können durch grosszügige Aufstellflächen im mittleren Fahrbahnbereich der Badenerstrasse sowohl für Zufussgehende als auch für Velofahrende die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Im Zuge der Umgestaltung der Einmündung der Sihlfeldstrasse in die Badenerstrasse können zusätzlich Veloabstellplätze geschaffen werden.

Fahrbeziehungen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Derzeit sind Gefahrenpotenziale für Zufussgehende und Velofahrende aus folgenden Abbiegebeziehungen festzustellen:

- Rechtsabbieger Badenerstrasse in die Bertastrasse
- Rechtsabbieger Badenerstrasse in die Sihlfeldstrasse (Süd)
- Rechtsabbieger Badenerstrasse in die Sihlfeldstrasse (Nord)
- Rechtsabbieger Sihlfeldstrasse (Nord) in die Badenerstrasse

Zum Schutz der Zufussgehenden und Velofahrenden sind Anpassungen der Einbahnregelung und Rechtabbiegebeziehungen zu prüfen, ohne die Verkehrserschliessung der anliegenden Quartiere negativ zu beeinflussen.

2 Zielformulierung

Basierend auf dem eingereichten Postulat GR 2019/529, den vorhandenen Rahmenbedingungen und den technischen Anforderungen wurden folgende Ziele definiert:

Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende

- Sichere Veloquerung mit separaten, grosszügigen Aufstellflächen
- Durchgängigkeit der Velovorzugsroute und des Velobasisnetzes
- Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abtrennung des bestehenden Fussgängerstreifens zur Veloquerung

Stadtraum, Gestaltung und Hitzeminderung

- Entsiegelung von Oberflächen ohne Einschränkung der Nutzbarkeit
- Pflanzung von Bäumen
- Vergrösserung des Wurzelraums des Baumbestandes

Technische und funktionale Anforderungen

- Berücksichtigung der Werkleitungen
- Verbesserung Nachtbusausfahrt aus der Tramstation Lochergut

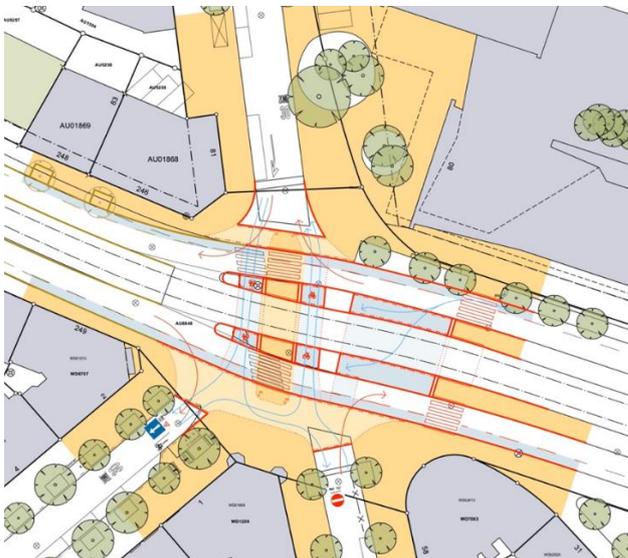
3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Unter Berücksichtigung des Projektauftrags sowie der Zielformulierung wurden entsprechende Varianten erarbeitet und qualitativ bewertet.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Variante 1

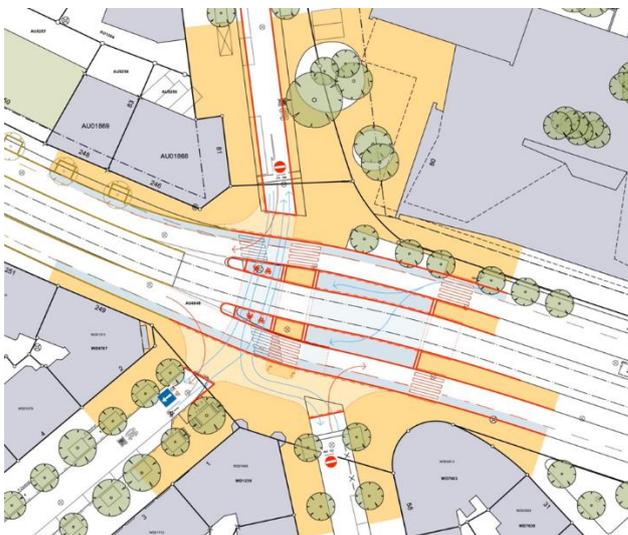


In der Variante «Richtungstrennt» wird der Veloverkehr richtungstrennt beidseitig des Fussgängerstreifens über den Knoten geführt. Die Verflechtung der Veloverkehrsströme findet auf dem Platzbereich der Südseite statt.

Die Variante beinhaltet folgende Nachteile:

- Einhaltung Richtungstrennung fraglich
- Velo-Aufstellfläche nicht ausreichend
- Die Wartebereiche der Zufussgehenden sind nur mässig geschützt, geringes Sicherheitsgefühl für Zufussgehende in den Aufstellflächen

Variante 2

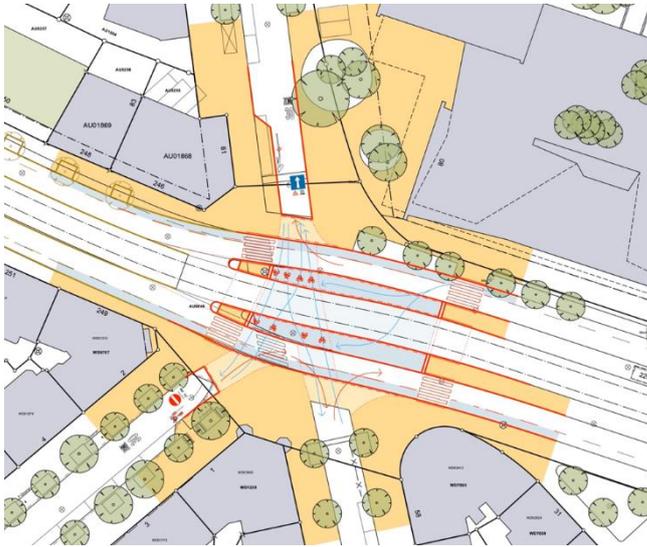


In der Variante «VVR» wird die Veloquerung auf die Linienführung der VVR ausgerichtet. Der Fussgängerstreifen wird entsprechend nach Osten verschoben.

Die Variante beinhaltet folgende Nachteile:

- Die Beziehung Sihlfeldstrasse Süd – Nord führt zu Konflikten auf dem Gehweg (südliche Badenerstrasse)
- Die Wartebereiche der Zufussgehenden sind nur mässig geschützt, geringes Sicherheitsgefühl für Zufussgehende in den Aufstellflächen.

Variante 3



In der Variante «Flächiges Querungsangebot» weitet sich die Veloquerung Richtung Berta- und Sihlfeldstrasse Süd auf. Alle Verflechtungen der Veloverkehrsströme finden im Bereich des Tramtrassees bzw. der Inseln statt. Der Fussgängerstreifen wird Richtung Westen abgedreht. Die Variante deckt alle Velo-Wunschlinien direkt ab.

- Grosszügige Aufstellflächen Velos
- Entflechtung Zufussgehende und Veloverkehr
- Geschützte Aufstellflächen für Zufussgehende

3.3 Fazit

Die Varianten 1, 2 und 3 wurden im Projekt-Bewertungsprozess auf die übergeordneten Parameter VVR, Fussverkehr und Quartierserschliessung MIV geprüft und ausgewertet. Auf Grundlage der Zielsetzung und Aufgabenstellung wird die Variante 3 als Bestvariante identifiziert und ausgearbeitet.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Veloangebot	+	+	++
-VVR	+	++	++
-Basisnetz	+	o	++
Fussverkehr	-	+	+
Quartierserschliessung MIV	--	--	o

4 Bestvariante

Folgende Merkmale zeichnen die Bestvariante aus:

Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr

- Entflechtung Fuss- und Veloverkehr im Fussgängerstreifen
- Trennung Fuss- und Veloverkehr in Halte- und Aufstellbereichen
- Sichere Aufstellfläche auf Schutzinsel

Stadtraum, Gestaltung und Hitzeminderung

- Die Vorgaben aus dem kommunalen Richtplan Verkehr in Bezug auf die Velovorzugsroute und Velo-Basisnetz können vollständig abgedeckt werden
- Hitzeminderungsmassnahmen durch Baumpflanzung
- Oberflächenentsiegelung durch Chaussierungsflächen
- Weiterführung der Allee durch Baumpflanzung in der Sihlfeldstrasse (Nord)

Technische und funktionale Anforderungen

- Schleppkurven-Anpassung der Ausfahrt des Nachtbusses bei der Haltestelle «Lochergut».

4.1 Konzept

Querungsbereich Badenerstrasse

Einer Durchmischung der Zufussgehenden und Velofahrenden wird durch eine klare Trennung vorgebeugt und die damit verbundene Verkehrssicherheit erhöht. Durch Ausbildung von ausreichend grossen Aufstellflächen für Velofahrende kann eine flexible Querung von allen Richtungen inklusive aller Abbiegebeziehungen gewährleistet werden. Die Wunschlinien des Veloverkehrs sowohl für die VVR und auch das Basisnetz können in alle Richtungen direkt abgedeckt werden.

Sihlfeldstrasse (Nord)

Massnahmen zu Hitzeminderung, Oberflächenentsiegelung sowie Velostellplätze werden im Bereich der bestehenden öffentlichen Parkplätze umgesetzt. Die Rechtsabbiegebeziehung Sihlfeldstrasse (Nord) in die Badenerstrasse wird zur Reduzierung der Gefahrenpotenziale für Zufussgehende und Velofahrende aufgehoben. Die allgemeine Aufenthaltsqualität wird durch die Verbreiterung des Trottoirs und neuen Bäumen aufgewertet.

Bertastrasse

Die Rechtsabbiegebeziehung stadteinwärts wird zugunsten der Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende verbessert.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Alle bestehenden Fussgängerbeziehungen im Kreuzungsbereich der Badenerstrasse werden beibehalten. Der bestehende Fussgängerstreifen von der Sihlfeldstrasse (Nord) in die Bertastrasse wird in seiner Lage leicht verschoben und dreht sich in Richtung der Bertastrasse ab, sodass dieser die Strasse senkrecht quert. Durch die Massnahme wird Platz für die Veloquerung geschaffen und somit eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs ermöglicht. Des Weiteren wird die Wegführung für Sehbehinderte im Querungsbereich verbessert. Zusätzlich werden Zufussgehende, die von der Haltestelle «Lochergut» herkommen, durch die begrünten Aufstellflächen indirekt auf den bestehenden Fussgängerstreifen im Tramhaltebereich umgeleitet. Ein zusätzliches Gefahrenpotenzial durch Zufussgehende auf den neuen Velohaltebuchten kann so vermieden werden.

Alle vorgesehenen Veloverbindungen werden durch entsprechende Richtungsanpassungen der Sihlfeldstrasse (Nord), der Bertastrasse sowie der Sihlfeldstrasse (Süd) unterstrichen und können sicher und einfach durchfahren werden. Damit der Veloverkehr im Kreuzungsbereich Badenerstrasse sicher queren kann, werden die bestehenden Aufstellflächen im Mittelbereich der Badenerstrasse verbreitert. Eine flexible Aufstellung der Velofahrenden wird so ermöglicht.

4.3 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung werden sechs neue Bäume mit begrünten Baumscheiben gepflanzt. Zusätzlich werden im Bereich der neuen Velostellplätze Oberflächen mit Kies umgesetzt, die zur Reduzierung der Asphaltflächen und verbesserten Regenwasserversickerung beitragen. Die nicht für den Verkehr benötigten Flächen auf den Inseln der Badenerstrasse werden begrünt.

Baum - Bilanz	<i>Bestehend</i>	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	2	0	6	8	+ 6

4.4 Parkierung

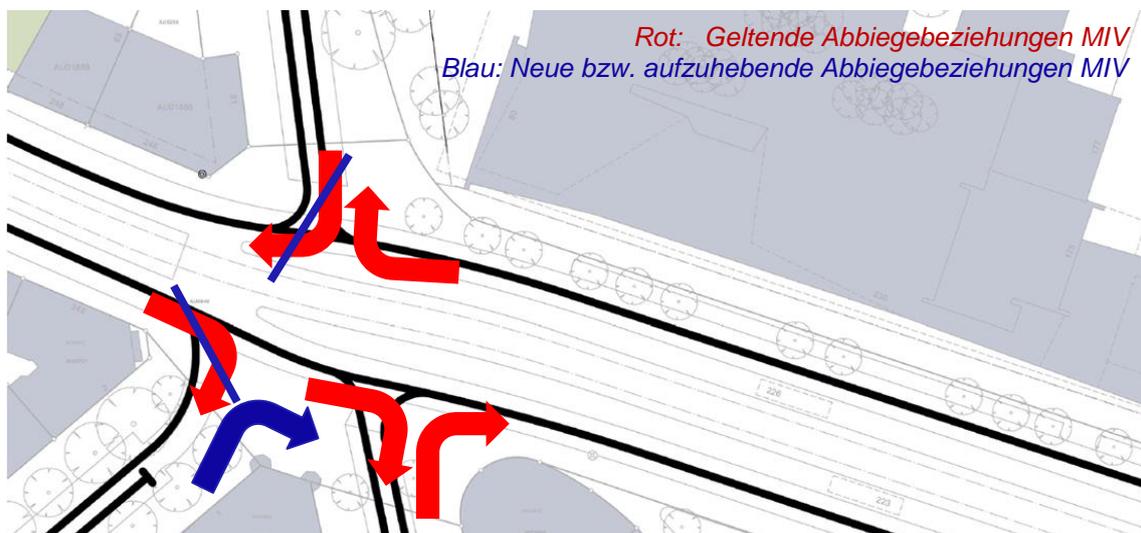
Für die Velovorzugsroute, die Bäume, und die neuen Velostellplätze werden sechs weisse Parkplätze in der Sihlfeldstrasse (Nord) aufgehoben.

Parkplatz - Bilanz	<i>Bestehend</i>	Projektiert	Differenz
Parkplatz weiss / gebührenpflichtig (P-Weiss)	6	0	- 6
Velo-Parkplatz (P-Velo)	4	28	+ 24
Güterumschlag	1	1	+ 0

4.5 Motorisierter Individualverkehr

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Rechtsabbiegebeziehung aus der Badenerstrasse in die Bertastrasse aufgehoben. In diesem Zusammenhang wird die Einbahnregelung am Ende der Bertastrasse umgekehrt. Für die Quartierschliessung ändert sich damit nur wenig, da die Gegenrichtung über die parallele Martastrasse gewährleistet ist. Mit dem Umdrehen des kurzen Einbahnstücks am Ende der Bertastrasse entfällt dort auch das Wenden bei der Wegfahrt von der Strassenparkierung.

Die Rechtsabbiegebeziehung Sihlfeldstrasse (Nord) in die Badenerstrasse wird aus Sicherheitsgründen ebenfalls aufgehoben.



Fahrbeziehungen MIV: bestehend und neu

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferungs- und Entsorgungssituation wird nicht beeinflusst. Auf das bestehende Anlieferungsfeld in der Sihlfeldstrasse (Nord) wird Rücksicht genommen. Dieses wird entsprechend der neuen Gegebenheiten angepasst und wieder zur Verfügung gestellt.

Zürich, 14. Februar 2023 alg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

