



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

**Bau Nr. 21007 Velovorzugsroute
Aussersihl (Anbindung HB)**
Abschnitt Stauffacher- bis Kasernenstrasse

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

Der Projektperimeter befindet sich zu einem grossen Teil in einer Tempo-30-Zone.

Die meisten Strassen im Projektperimeter werden als Einbahn geführt. Ausnahmen sind die Zeughausstrasse im Abschnitt St. Jakob- bis Kasernenstrasse und die Brauerstrasse im Bereich der Schulanlage Hohl. Bei letzterer gilt ein Fahrverbot, dessen Wirkung mit Pollern verstärkt wird.

Beim Erarbeiten des Projekts wurden Erhebungen zu den Verkehrsströmen an den Kreuzungen Hohlstrasse, Kanonengasse und Kasernenstrasse (Knotenstromerhebungen) und für die Zeughausstrasse eine Erhebung des Durchgangsverkehrs (Kordonerhebung) durchgeführt. Mit Ausnahme der Zeughausstrasse entsprechen die Verkehrsbelastungen auf dem Verlauf der VVR den gewünschten Rahmenbedingungen. Gemäss der Erhebung liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Zeughausstrasse bei rund 80 Prozent.

Die VVR sollen schrittweise umgesetzt werden: in einem ersten Schritt innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts und ohne grössere bauliche Anpassungen. Im Bereich Brauerstrasse, Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse, existiert ein Strassenbauprojekt, mit welchem der Abschnitt zur VVR und die Situation für die Zufussgehenden verbessert wird. Die Umsetzung dieses Projekts ist voraussichtlich im Jahr 2026.

1.3 Defizite / Potenziale

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

- **Fehlender Vortritt für Veloverkehr:** Der Veloverkehr hat an allen Kreuzungen keinen Vortritt, wodurch der Fahrfluss regelmässig unterbrochen wird. Innerhalb der Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt und bei den grösseren Kreuzungen ausserhalb der Tempo-30-Zonen haben die stärker belasteten Hauptachsen Vortritt.
- **Fehlende oder mangelhafte Querungshilfen:** Bei allen grösseren Kreuzungen (Kaserenstrasse, Kanonengasse, Langstrasse, Feldstrasse, Hohlstrasse) fehlt eine Querungshilfe für den Veloverkehr oder die bestehende Querungshilfe ist mangelhaft. Im Fokus stehen dabei vor allem die Querungen der Kasernen- und Hohlstrasse. Auf diesen beiden Strassen gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen und zusätzlich zu den beiden MIV-Fahrbahnen müssen auch noch Tramgleise gequert werden.
- **Konflikt Parkierung:** Im gesamten Projektperimeter gibt es innerhalb des Strassenraums Längsparkierung. Durch die Längsparkierung wird der Strassenraum verengt und es entstehen unübersichtliche Situationen. Verschärft wird die Problematik durch eine versetzte Anordnung der Parkfelder. Weitere Konflikte und Probleme im Zusammenhang mit der Längsparkierung sind die Gefahr von sich plötzlich öffnenden Autotüren, die Unterbrechung des Fahrflusses und der geringere Fahrkomfort.
- **Erhöhtes Querungsbedürfnis von Schulkindern:** Im Umfeld von Schulanlagen gelten höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Sicherheit der Schulkinder. Im Projektperimeter befindet sich die Schulanlage Hohl. Schüler*innen überqueren die Strassen zu Schulbeginn, zu Pausenzeiten und bei Schulschluss, was zu Konflikten mit den Velofahrenden führen kann. Derzeit wird mittels Pollern auf die Situation aufmerksam gemacht und so die Geschwindigkeit reduziert.

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 Projektbeschreibung

3.1 Konzept

Die bestehenden Tempo-30-Zonen auf der Brauer- und Zeughausstrasse bleiben erhalten. Gleiches gilt für die bestehenden Einbahnen und Fahrverbotszonen. Zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs werden folgende zusätzliche, verkehrslenkende Massnahmen ergriffen:

- Zeughausstrasse (Kasernen- bis St. Jakobstrasse): Einbahn in Fahrtrichtung St. Jakobstrasse
- St. Jakobstrasse (Zeughaus- bis Müllerstrasse): Einbahn in Fahrtrichtung Müllerstrasse
- Brauerstrasse (östlich Knoten Feldstrasse): Durchfahrtsperre MIV
- Brauerstrasse (Feld- bis Hohlstrasse): Einführung Tempo-30-Zone
- Herman-Greulich-Strasse (Hohl- bis Stauffacherstrasse): Einführung Tempo-30-Zone

Die Breite des Strassenraums bleibt erhalten. Es ist kein Landerwerb notwendig. Der Fahrbahnquerschnitt wird gemäss den Anforderungen der VVR angepasst. Dabei wird die Fläche für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Minimum reduziert, einschliesslich teilweiser Aufhebung von Parkfeldern. Die dadurch frei gewordene Fläche wird für Aufwertungsmassnahmen beim Veloverkehr, beim Fussverkehr, oder Begrünung genutzt. Im Vordergrund steht die Schaffung eines übersichtlichen Strassenraums sowie die intuitive Erkennbarkeit der VVR. Diese Erkennbarkeit wird mit durchgehenden, grünen FGSO¹-Bändern entlang des Strassenrands verstärkt.

3.2 Fussverkehr

Alle bestehenden Trottoirüberfahrten werden gemäss den städtischen Standards sowie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) optimiert. Insbesondere werden dabei taktile Markierungen für sehbehinderte Personen ergänzt.

Der Knoten Hohlstrasse kann aufgrund der geplanten Mittelinseln neu in drei Etappen und somit sicher gequert werden.

Vor dem Schulhaus Hohl werden zusätzlich zu den Pollern Markierungen und Signalisationen mit der Aufschrift «Achtung Kinder» angebracht, um auf die querenden Schulkinder hinzuweisen.

¹ FGSO: Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen

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. So haben die Velos bei den Einmündungen in die Kasernenstrasse, die Kanonengasse, die Feld- und Hohlstrasse weiterhin keinen Vortritt. Gleiches gilt für die Querung der Langstrasse, da auf der Langstrasse verkehrende Busse der Linie 32 Vortritt haben.

Der Vortrittsentzug der einmündenden Achse erfolgt mittels der Signalisation und Markierung «Kein Vortritt». Querungen von Verbindungsstrassen werden als Schlüsselstellen mit Einzelfallbetrachtung behandelt.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» ist auf Quartierstrassen umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften muss aber weiterhin sichergestellt bleiben. Die Messungen, die im Rahmen der Projektierung durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass ausser im Bereich der Zeughausstrasse im gesamten Abschnitt kein gebietsfremder Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen auf den Quartierstrassen liegen weit unter 2000 Fahrzeugen pro Tag, sodass auf diesen Abschnitten der Veloverkehr mit dem MIV im Mischverkehr geführt werden kann.

Mittels Verkehrserhebungen wird die MIV-Belastung auf der VVR ein Jahr vor der Umsetzung und ein und drei Jahre nach der Umsetzung gemessen und beurteilt. Sollte sich herausstellen, dass neu Durchgangsverkehr angezogen wurde, werden in einem weiteren Schritt zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung ergriffen.

Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens sowie der höheren Geschwindigkeit im Vergleich zu den gleichrangigen Quartierstrassen sind in den Kreuzungsbereichen von Hauptverkehrsstrassen sichere Querungsmöglichkeiten notwendig. Dies wird durch zuführende Velostreifen, sichere Aufstellbereiche und Mittelinseln gewährleistet.

3.4 Hitzeminderung

Entlang der Brauerstrasse, gegenüber der Hausnummern 117–123, ist eine 2,00 m breite Grünfläche vorgesehen. Ausserdem wird die bestehende Grünfläche vor Hausnummer 123 vergrössert.

Der Baum auf der Grünrabatte vor der Brauerstrasse Hausnummer 126 muss aufgrund der neuen Fahrbahnradien weichen und wird in unmittelbarer Nähe ersetzt.

3.5 Parkierung

Die Parkierung im Strassenraum wird grundsätzlich erhalten, wenn ein Sicherheitsabstand von 0,70 m zur Fahrbahn gewährleistet werden kann (0,30 m Abstand zur Parkierung und 0,40 m FGSO) und die übrige Fahrbahn eine Breite von mindestens 4,80 m aufweist. Ansonsten werden die Parkfelder zugunsten der Verkehrssicherheit und des Komforts der neuen VVR abgebaut. Die 56 gebührenpflichtigen weissen Parkfelder im Projektperimeter werden aufgehoben. In der Blauen Zone werden 105 Parkfelder entfernt und 84 Parkfelder beibehalten. Zudem werden die acht Parkfelder der Stadtpolizei in der Zeughausstrasse aufgehoben. Die zehn Bereiche für den Güterumschlag bleiben erhalten. Punktuell kommt es jedoch zu leichten Standortverschiebungen. Die detaillierte Parkplatz-Bilanz ist auf den Plänen ausgewiesen.

Die Anzahl der Veloabstellplätze wird um 22 Abstellplätze erhöht. Aufgrund der angestrebten Fahrbahnbreiten kommt es jedoch teilweise zu leichten Standortverschiebungen. Die Veloabstellplätze der Zeughausstrasse werden auf dem angrenzenden Kasernenareal ersetzt. Zusätzlich werden auf dem Kasernenareal 16 weitere Veloabstellplätze erstellt.

3.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung ist durch das vorliegende Projekt nicht betroffen und kann wie bis anhin erfolgen. Über den gesamten Projektperimeter bleibt die Anzahl an Bereichen für den Güterumschlag erhalten. Teilweise gibt es leichte Standortverschiebungen. Das kurze Halten für den Güterumschlag ist aber auch ohne definiertes Parkfeld ausserhalb von bestehenden Halteverboten weiterhin möglich.

Zürich, 14. Februar 2023 / krb

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel