



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

**Bau Nr. 19151 Velovorzugsroute
Franklinplatz - Forchstrasse**
Abschnitt 3, Gloria- bis Forchstrasse

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 Gloria- bis Forchstrasse.

Strassentypen und Verkehrsregime

In den Abschnitten Gloriastrasse bis Hottingerplatz, Hottingerplatz bis Klosbachstrasse, Klosbach- bis Hegibachstrasse und Hegibach- bis Forchstrasse befindet sich ein grosser Teil des Projekts in Tempo-30-Zonen.

Die Freiestrasse ist in den Abschnitten Gloria- bis Zürichbergstrasse und Steinwies- bis Hofackerstrasse als Einbahnstrasse für Motorfahrzeuge ausgelegt. Die erlaubte Fahrtrichtung ist in beiden Einbahnabschnitten stadteinwärts.

Die Gattiker- und Fröbelstrasse sind ebenfalls Einbahnstrassen für den Motorfahrzeugverkehr.

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.

Weitere Bauprojekte liegen bei der Hegibachstrasse (TAZ-Baunummer 18155) und der Hofackerstrasse (TAZ-Baunummer 15083) vor.

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:** Bei allen grösseren Knoten (Gloriastrasse, Hottingerstrasse, Klosbachstrasse, Hegibachstrasse, Forchstrasse) fehlen Querungshilfen für den Veloverkehr, einige davon sind jedoch mit einer Lichtsignalanlage geregelt.
- **Konflikt Parkplätze:** 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 Längsparkplätze sind die Gefahr von sich plötzlich öffnenden Autotüren und die Unterbrechung des Fahrflusses. Vor der Zürichbergstrasse Nr. 18 gibt es ausserdem Senkrechtparkplätze, 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. Im Projektperimeter befinden sich die Schulanlagen Freiestrasse und Hofacker. Derzeit wird mittels Vertikalversätzen und Fussgängerstreifen in der Zone 30 auf die Schulkinder 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 bleiben erhalten. Gleiches gilt für die bestehenden Einbahnen und Fahrverbotszonen. Zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs werden zusätzlich folgende, verkehrslenkende Massnahmen ergriffen:

- Abwechselndes Einbahnregime in der Freiestrasse: In den Abschnitten Zürichberg- bis Steinwiesstrasse, Hottinger- bis Klosbachstrasse und Hegibach- bis Hofackerstrasse werden die Einbahnen für den Autoverkehr umgedreht, so dass die erlaubte Fahrtrichtung stadtauswärts ist. Zwischen Gloria- und Hofackerstrasse wechselt die erlaubte Fahrtrichtung somit fünf Mal, was den Durchgangsverkehr reduziert.

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. 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).

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.

An mehreren Kreuzungen werden neue Trottoirüberfahrten erstellt.

¹ FGSO: Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen

Auf der Freiestrasse zwischen Schönlein- und Zürichbergstrasse wird das bestehende Bankett zu einem Trottoir aufgeweitet. Im Zuge dieser Verbesserung für den Fussverkehr wird die Wertstoff-Sammelstelle leicht verschoben.

Im folgenden Abschnitt der Freie- bis zur Gloriastrasse werden beide Trottoirseiten punktuell über längere Abschnitte verbreitert.

Vor dem Schulhaus Freiestrasse wird ein neuer Vertikalversatz erstellt und ein bestehender verlängert, um auf die Schulkinder hinzuweisen.

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 sind die Einmündungen in die Gloria-, Hottinger-, Klosbach-, Hegibach-, Hofacker- und Forchstrasse weiterhin vortrittsbelastet.

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.

Auf der Freiestrasse liegt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) aktuell bei über 2 000 Kfz/24h und ist damit für einen Mischverkehr von Auto und Velo für eine VVR zu hoch. Mit der Einführung eines alternierenden Einbahnregimes für Motorfahrzeuge wird auf der Freiestrasse im Abschnitt zwischen Gloria- und Hofackerstrasse insgesamt ein deutlicher Rückgang des Verkehrs erwartet.

Auf dem Abschnitt Hofacker- bis Forchstrasse ist die Freiestrasse als Verbindungsstrasse klassiert und weist einen DTV von etwa 6 900 Kfz/24h auf. Für diesen Abschnitt sind keine verkehrlenkenden Massnahmen vorgesehen. Die VVR wird ab der Hofackerstrasse nur rund 100 m bis zur Einmündung Gattikerstrasse auf der Freiestrasse geführt. Anschliessend wird sie über die Gattiker- und Fröbelstrasse bis zur Forchstrasse fortgeführt. Die Gattiker- und Fröbelstrasse weisen einen sehr tiefen DTV auf.

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 Durchgangssituation verschlechtert hätte, werden in einem weiteren Schritt zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung ergriffen.

Projektentwicklung

Gegenüber einmündenden Quartierstrassen wird die VVR vortrittsberechtigt geführt. Der Vortrittszug 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 zuführende Velostreifen, sichere Aufstellbereiche und Mittelinseln gewährleistet:

In den Knoten Gloria-, Hottinger-, Klosbach- und Hegibachstrasse werden die Velostreifen verbreitert und näher an die Kreuzung markiert.

Bei der Forchstrasse wird in den Tramhalteinseln eine Velofurt erstellt, so dass neu die Weiterfahrt zur Hammerstrasse ermöglicht wird.

3.4 Hitzeminderung

Auf diesem Abschnitt sind keine Hitzeminderungsmaßnahmen vorgesehen.

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 abgebaut. Insgesamt werden im gesamten Projektperimeter 20 gebührenpflichtige Parkplätze aufgehoben und acht Parkplätze erhalten. In der Blauen Zone werden 111 Parkplätze entfernt und vier Parkplätze beibehalten. Der Parkplatz der Stadtpolizei bei der Hottingerstrasse 54 bleibt erhalten. Drei Bereiche für den Güterumschlag bleiben erhalten und ein Bereich wird aufgehoben. Die Anzahl rolstuhlgerechter Parkfelder bleibt erhalten. Beide Taxistände bleiben erhalten. Zudem kommt es zu leichten Standortverschiebungen. Die detaillierte Parkplatz-Bilanz befindet sich auf der nachfolgenden Seite.

Die drei Veloabstellanlagen bleiben erhalten. Es kommt jedoch teilweise zu leichten Standortverschiebungen.

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.
Freiestrasse Parkplatz USZ Süd bis Zürichberg- strasse	12	5	-7	5	1	-4	0	1	1	-	-	-	-	-	-	2	2	0	-	-	-
Freiestrasse Zürichberg- bis Freiensteinstrasse	8	3	-5	20	0	-20	2	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freiestrasse Freienstein- bis Klobachstrasse	-	-	-	21	0	-21	-	-	-	1	1	-	2	1	-1	-	-	-	1	1	0
Freiestrasse Klobach- bis Hegibachstrasse	3	0	-3	44	3	-41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freiestrasse Hegibach- bis Forchstrasse	5	0	-5	25	0	-25	-	-	-	1	1	0	2	2	0	-	-	-	-	-	-
Total	28	8	-20	115	4	-111	2	3	1	2	2	0	4	3	-1	2	2	0	1	1	0

3.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung wird durch das vorliegende Projekt nicht tangiert und kann wie bis anhin erfolgen. Auf der Fröbelstrasse müssen die bestehenden zwei Felder für den Güterumschlag aufgehoben werden. Das kurze Halten für den Güterumschlag ist aber auch ohne definiertes Parkfeld ausserhalb von bestehenden Halteverboten weiterhin möglich.

3.7 Visualisierung



Freiestrasse am Gymnasium Rämibühl (März 2023)



Freiestrasse am Gymnasium Rämibühl (nach der Realisierung der VVR) (03.03.2023, © Nighthurse Images, Zürich)

Zürich, 13. März 2023 / krb

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel