



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Vorderberg Neugestaltung

Bau Nr. 02284

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	3
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbescrieb	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	7
4.3	Veloverkehr	8
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Parkierung	9
4.7	Anlieferung und Entsorgung	9
4.8	Lärmschutz	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Vorderberg ist das historische und wirtschaftliche Zentrum des Quartiers Fluntern in Zürich. Die bestehende, aus der Zeit um 1974 entstandene, Gestaltung des öffentlichen Raums ist verkehrsorientiert und entspricht nicht den heutigen Anforderungen an ein lebendiges Quartierzentrum. Zur Initialisierung einer Neugestaltung reichte der Quartierverein Fluntern im Jahr 2000 eine Resolution ein. Im Jahr 2003 überwies der Gemeinderat ein Postulat zur Realisierung einer Halbinsellösung.

In Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, den beteiligten Werken, verschiedenen Ämtern sowie der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wurden diverse Varianten erarbeitet, überarbeitet, verworfen und wiederaufgenommen. Die Sanierung der Tramgleise und einiger Werkleitungen wurde immer dringender, weshalb der geplante Projektperimeter im Laufe der Zeit aufgeteilt werden musste. Vorliegend und dringlich umzusetzen ist nun ein erster Teil der Neugestaltung des Vorderbergs im Platzbereich mit den Tramgleisen. Der zweite Teil (Abschnitt Zürichbergstrasse) wird unter einer neuen Bauprojektnummer 22122 weitergeführt und wird in der Planung auf das vorliegende Projekt abgestimmt.

1.2 Randbedingungen

Der vorhandene Raum für Veränderungen ist nur sehr begrenzt vorhanden. Gleichzeitig muss trotz dem langjährigen Wunsch nach einem Platz und Quartierzentrum auch in Zukunft ein relativ grosses Verkehrsvolumen über den Knotenpunkt der beiden überkommunalen Strassenachsen abgewickelt werden. Diese Grundvoraussetzung beinhaltet zahlreiche Zielkonflikte. Im Dialog der Projektsteuerung, den Vertreter*innen der Dienstabteilungen und aus dem Quartier wurden diese Konflikte vielfach erläutert und diskutiert, sodass auch viele ortsspezifische Bedürfnisse in die Lösungsfindung eingeflossen sind.

1.3 Defizite / Potenzial

Der Projektperimeter ist mit einer jeweils zweispurigen Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Tramgleis aus der Gloriastrasse Richtung Zoo, der im regionalen Richtplan eingetragenen Tram-Wendeschleife und zwei Teilknoten verkehrlich geprägt. Dies führt dazu, dass der grösste Teil der Fläche versiegelt ist, was sich negativ auf die aktuelle Hitzeminderung auswirkt und die Aufenthaltsqualität reduziert. Trotz der grossen Fahrbahnfläche kommt es auf dem mehrspurigen Abschnitt des Vorderbergs vermehrt zu sicherheitsrelevanten Streifenunfällen. Grund dafür dürften die schmalen Fahrstreifen sein. Aus dem gleichen Grund gibt es heute auf der Streckenführung sowie in den Teilknoten keine oder kaum eine Veloinfrastruktur. Die Kinder der angrenzenden Schule müssen auf dem Trottoir und

über die Lichtsignalanlagen laufen, um die mehrspurigen Fahrbahnen sicher queren zu können. Zudem liegen die Lärmimmissionen bei einigen Bauten über den erlaubten Grenzwerten und die Haltekanten des öffentlichen Verkehrs sind nicht hindernisfrei ausgebaut. Gleichzeitig kann es aufgrund der knappen Breite der Haltestelleninsel Fahrtrichtung talwärts vermehrt zu Konflikten beim Fahrgastwechsel kommen.

Die Diversität von halböffentlichen Nutzungen im Projektperimeter ist gross. Hinzu kommt, dass der Vorderberg durch die vielen Busse und Trams des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Umsteigepunkt darstellt. Diese beiden Aspekte bringen die Notwendigkeit mit sich, die Haltestelle einschliesslich der unmittelbaren Umgebung entsprechend den hohen Fussverkehrsfrequenzen aufzuwerten. Die teilweise unter Schutz stehende Bausubstanz sowie die bestehenden Bäume und Grünflächen können zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität des gesamten Platzes genutzt oder miteinbezogen werden.

2 Zielformulierung

- Erneuerung der Tramgleise und diverser Werkleitungen
- Erneuerung der Fahrbahnbeläge
- Hindernisfreie Ausgestaltung der ÖV-Halteanlagen
- Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen
- Minimierung von Lärmemissionen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Erstellung von attraktiven Velo- und Fussverkehrsinfrastrukturen

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 5. Oktober 2012 bis 5. November 2012 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 12 Einwendungen eingegangen.

Einige Einwendungen, die sich auf den Bereich der Zürichbergstrasse beziehen, werden nicht mit diesem Projekt bearbeitet. Die weiteren – im vorliegenden Bauprojekt – relevanten Einwendungen betreffen den Spurabbau des MIV, das Querungsbedürfnis des Fussverkehrs und die Hindernisfreiheit im Strassenraum. Auf Letzteres konnte, soweit technisch machbar, eingegangen werden. Durch die neu hinzugekommene Erweiterung der Tramgleissanierung konnte zudem auf die Trottoirverbreiterung beim Restaurant Grain in Richtung Haltestelle eingegangen werden.

Zur Überprüfung der Machbarkeit eines Spurabbaus und der Umsetzung des Velostreifens auf dem Abschnitt Vorderberg wurde von April bis Juni 2016 vor Ort ein temporärer Verkehrsversuch baulich umgesetzt. Die positiven Ergebnisse bestätigten die Inhalte des Planungsstandes im Projekt.

Über die Dauer des Projektierungsprozesses wurde insbesondere in den letzten drei Jahren ein intensiver Dialog mit den Vertretern des Quartiervereins und Privaten Interessenten durchgeführt. In diesem Austausch wurde in drei öffentlichen Veranstaltungen zur Information über das Projekt und den Planungsstand sowie die Bedürfnisse des Quartiers informiert und gemeinsam diskutiert.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Im Vorderberg steht die Platzgestaltung sowie die hindernisfreie Benutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs und öffentlichen Raums im Fokus. Gleichzeitig soll der gesamte Verkehr sicher abgewickelt werden können. Dafür benötigt insbesondere der Veloverkehr eine adäquate Infrastruktur. Durch den Erhalt einer Fahrspur im Bereich Vorderberg und auf der Gladbachstrasse kann die verkehrliche Kapazität beibehalten werden. Dies wurde im Verkehrsversuch vor Ort im Zeitraum von April bis Juni 2016 nachgewiesen. Gleichzeitig ist es möglich, die Haltestelleninsel zu verbreitern und einen Velostreifen einschliesslich Markierung im Knotenbereich zu erstellen. Mit der Optimierung der Lage der Tramgleise konnten die Trottoirbreiten zugunsten des Fussverkehrs, insbesondere an der Engstelle zur Treppe der Wirtschaft am Vorderberg, verbessert werden. Ebenfalls im Sinne des Fussverkehrs und der Hitzeminderung konnte eine kleine Grünflächengestaltung beim heute bestehenden und zukünftig aufgehobenen Rechtsabbieger von der Kraftstrasse in die Gladbachstrasse vorgesehen werden. Hiermit gewinnt die Situation am «Fohlenbrunnen» deutlich an Qualität. Die Aufhebung ist aufgrund der schwach genutzten Verkehrsbeziehung als verhältnismässig zu betrachten. Um die verkehrliche Sicherheit zu steigern, wird mit dem Projekt das Streckentempo 30 eingeführt. Dies erhöht zudem die Aufenthaltsqualität im gesamten Vorderberg, was den Anwohnenden, den Besuchenden und den angrenzenden Nutzungen zugutekommt.

4.2 Fussverkehr

Im Bereich der Gladbachstrasse werden die bestehenden Trottoirs verbreitert. Die Haltestelleninsel am Vorderberg wird ebenfalls verbreitert und der Platz am Vorderberg wird für den Fussverkehr den technischen und räumlichen Möglichkeiten entsprechend optimiert. Der angesprochene Abbau des Rechtsabbiegers aus der Kraftstrasse reduziert die Anzahl der Querungen am Vorderberg, auch im Sinne der Verbesserung der Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs. Die Querungsdistanzen an den Lichtsignalanlagen der Gladbachstrasse und der beiden Querungen am Vorderberg werden zugunsten des Fussverkehrs reduziert.

Insgesamt führen alle diese Massnahmen, auch in Kombination mit der Einführung von Tempo 30, zu einer erhöhten verkehrlichen Sicherheit. Zusammen mit der neuen Gestaltung, der Ergänzung von versickerungsfähigen Flächen, neuen Bäumen und Bänken und einer Aufwertung der Oberflächen durch Pflasterungen wird eine deutlich gesteigerte Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im gesamten Perimeter erreicht. Die neue Pflasterung genügt den Anforderungen an das hindernisfreie Bauen.

4.3 Veloverkehr

Im kommunalen Richtplan ist der Vorderberg auf der Achse Kraft-/Gloriastrasse und Berg-/Hochstrasse als geplante regionale Radroute eingetragen. Dementsprechend ist eine konsequente Umsetzung der Veloinfrastruktur gefordert. Dies entspricht in diesem Fall einem Velostreifen mit einer Breite von 1,80 m, wo Konflikte mit anderen Nutzungen abgewogen werden mussten, wie z. B. im Bereich des Vorderberg, lokal von 1,50 m. Aus Verkehrssicherheitsüberlegungen wird der Veloverkehr in den Knotenbereichen durch einen vorgezogenen Haltebalken oder sogenannten Velosack in das Blickfeld des MIVs gerückt. Um die Aufmerksamkeit auf den Veloverkehr zusätzlich zu verbessern, wird der Radstreifen im Konfliktbereich mit der Parkhauszufahrt Vorderberg rot eingefärbt.

Um den Veloverkehr aus der Hochstrasse herkommend bei der Einmündung Vorderberg auf die Fahrbahn zu bringen, wird beim Fussgängerübergang eine einseitige sogenannte Velofurt erstellt. Somit können Velofahrende die Fahrbahn des Vorderbergs zusammen mit dem Fussverkehr queren und danach auf dem ergänzten Velostreifen in der Weiterführung zur Bergstrasse sicher weiterfahren.

Die ergänzenden Veloangebote in der Gladbachstrasse werden im Sinne der praktischen Nutzung mit mehrheitlich 1,80 m Velostreifenbreite markiert.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs erfährt durch das vorliegende Projekt keine Änderung. Die Richtplaneinträge und Fahrplankonzepte können alle wie bestehend weiter erhalten bleiben. Die Haltekanten der Buslinie 33 in der Gladbachstrasse sowie beim Vorderberg werden hindernisfrei ausgestaltet. Ergänzend wird das Nachtbusangebot an der Haltestelle Kirche Fluntern bergwärts ebenso wie die talwärts führende Haltekante mit dem Kombibord 28 cm ausgestattet. Aus technischen Gründen können die Haltekanten nicht durchgehend angehoben und es muss mit «verkürzten Lösungen» gearbeitet werden. Grund dafür sind die in der Gladbachstrasse bestehenden privaten Garageneinfahrten und im Bereich der Kombihaltestellen jeweils notwendige Einhaltung der Schlepp- und Hüllkurven von Bussen und Trams. Der Fahrgastwechsel wird auf der verbreiterten Haltestelleninsel von Bus und Tram talwärts konfliktarm erfolgen. Dies wirkt sich positiv auf die Fahrplanstabilität aus.

4.5 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung werden Flächen entsiegelt, um die Versickerung von Regenwasser zu ermöglichen. Zudem werden grössere Inselköpfe von Fussgängerschutzinseln begrünt. Zusätzlich werden Bäume zur Beschattung und Verdunstung gepflanzt. Die Flächen um die Bäume werden mit einem gut begehbaren

Schotterrasen ausgebildet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und neuen Lage der Fussgängerstreifen müssen zwei bestehende Bäume gefällt werden. Dennoch gibt es durch die Neupflanzung von neun Bäumen eine resultierende Bilanz von plus sieben Bäumen. Neben dem kühlenden Effekt der Entsiegelung und der Bäume, spielt die Gestaltung eines attraktiven Aussenraums eine wichtige Rolle und hilft bei der ökologischen Aufwertung und Vernetzung des Stadtraums.

4.6 Parkierung

Da sich keine Parkierungsmöglichkeit im Strassenraum des Projektperimeters befindet, gibt es diesbezüglich keine Änderung. Zum bestehenden Güterumschlagplatz bei der Wirtschaft zum Vorderberg kommt ein zusätzlich grosszügiger Güterumschlagplatz an der Gladbachstrasse hinzu.

4.7 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung sind grundsätzlich wie bis anhin zu bewerkstelligen. Zusätzlich kann der neu erstellte Güterumschlagplatz an der Gladbachstrasse mitbenutzt werden.

4.8 Lärmschutz

Grundsätzlich sind die Lärmimmissionen an der Quelle zu bekämpfen. Mit der heutigen Situation fährt der grösste Teil der Verkehrsteilnehmenden bereits um die 30km/h. Die Immissionsgrenzwerte werden deshalb grössten Teils weiterhin überschritten bleiben. Auf den Einbau eines Lärmarmenbelags wird aufgrund des kleinräumigen Perimeters und der vielen Übergänge zu den Gleisanlagen verzichtet. Aus diesem Grund werden zusätzliche Massnahmen am Objekt miteingeplant. Details hierzu sind dem «Akustischen Projekt Vorderberg» zu entnehmen.

Zürich, 26. Mai 2023 scg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

