



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Zweier- und Zurlindenstrasse
Birmensdorfer- bis Seebahnstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Auslöser für das Projekt war die Umlegung der heute rückwärtig verlaufenden regionalen Veloroute (Dietzinger-, Aegerten-, Zentralstrasse) in die Zurlindenstrasse. Folgende Punkte wurden im Rahmen der Projektentwicklung geprüft:

- Umsetzung regionale Veloroute Zurlindenstrasse
- Rückbau Lichtsignalanlage (LSA) Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse
- Umsetzung Alleenkonzept Zurlindenstrasse und Lückenschliessung der Allee in der Zweierstrasse
- Aufhebung von Trottoirüberfahrten Zweierstrasse
- Velostreifen anstatt Veloweg in Gegenfahrtrichtung auf der Zweierstrasse
- Anpassungen an Werkleitungen und Ergänzungen von Netzausbauten der Fernmeldeunternehmen

Die aktuelle Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung im Bereich Schmiede Wiedikon und der Zweier-/Zurlindenstrasse basiert auf einem 2011 umgesetzten Bauprojekt.

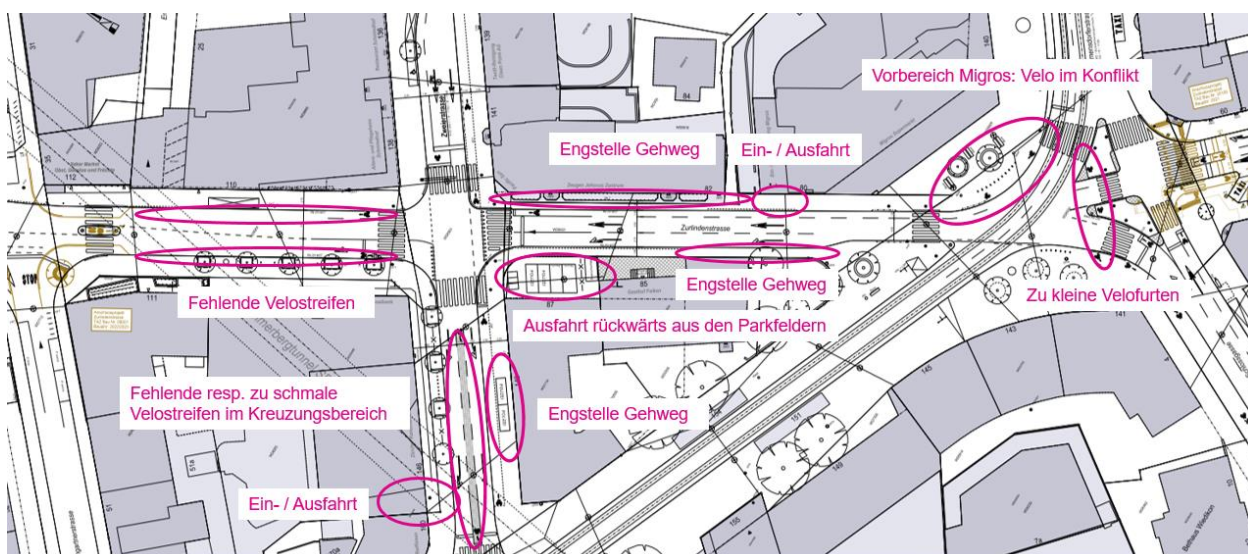
Die Umsetzung einer Veloroute in der Zurlindenstrasse in Richtung Birmensdorferstrasse und die Umsetzung des Alleenkonzepts erfordern einen Fahrstreifenabbau auf der Zurlindenstrasse beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Diesbezüglich war eine Überprüfung des Verkehrssystems im Bereich der Schmiede Wiedikon und insbesondere auf den beiden Strassenachsen Zweier- und Zurlindenstrasse sowie den angrenzenden Kreuzungsbereichen nötig.

1.2 Auftrag

Es ist zu prüfen, ob die Zurlindenstrasse für Velofahrerinnen und Velofahrer im Gegenverkehr geöffnet und das Alleenkonzept räumlich umgesetzt werden kann.

1.3 Defizite / Potenziale

Die untenstehende Defizitkarte zeigt die zu behebenden Problemstellen im Projektperimeter:



Die in der Situationsanalyse evaluierten Potenziale lassen sich wie folgend zusammenfassen:

- Zugunsten der Veloförderung und der Hitzeminderung (Pflanzung von neuen Bäumen) ist ein Fahrstreifenabbau des MIV in der Zurlindenstrasse, zwischen Birmensdorfer- und Zweierstrasse, prüfenswert.
- Durch die Neuordnung der Verkehrsträger im Projektperimeter und den dafür nötigen Fahrstreifenabbau auf der Zurlindenstrasse eröffnet sich die Chance zur gesamtheitlichen Neugestaltung des Strassenraums.

2 Zielformulierung

Ziele (Machbarkeit eines Fahrstreifenabbaus in der Zurlindenstrasse vorausgesetzt):

- Umsetzung regionale Veloroute bzw. kommunale Velovorzugsroute gemäss Velostrategie 2030 (Komfortroute gemäss Masterplan Velo) in Zurlindenstrasse
- Umsetzung Alleenkonzept in Zurlindenstrasse
- Erhalt der Leistungsfähigkeit für den MIV
- ÖV-Priorisierung (nicht schlechter als im Bestand)

3 Variantenstudium

3.1 Querschnittsgestaltung Zurlindenstrasse

Die nutzbare Breite im Strassenquerschnitt in der Zurlindenstrasse beträgt im Bestand 10,65 m. Im Variantenstudium wurde angenommen, dass die Zielsetzungen möglichst ohne Landerwerb oder Erweiterung der bestehenden Dienstbarkeit auf den angrenzenden Grundstücken umgesetzt werden sollen.

Folgende Varianten wurden untersucht:

Variante 1: Velostreifen beidseitig	Variante 2: Einrichtungveloweg Süd-West	Variante 3: Velo-/Gehweg Süd-West (resp. Velo gestattet)	Variante 4: Veloweg im Gegenrichtungsverkehr
<p>Führung des Veloverkehrs im Gegenrichtungsverkehr auf der Hauptachse mit Tempo 50 wurde aus fachlicher Sicht verworfen.</p> <p>→ Umsetzung Alleenkonzept nicht möglich.</p>	<p>Geplante Veloführung kann in das bestehende Verkehrsregime Schmiede Wiedikon optimal integriert werden.</p> <p>→ Umsetzung Alleenkonzept nicht möglich.</p>	<p>Variante lässt aufgrund des Platzbedarfs die Umsetzung des Alleenkonzepts zu. Jedoch ist ein Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr innerstädtisch möglichst zu vermeiden.</p> <p>→ Die Veloführung ist zu optimieren.</p>	<p>Gebündelte Führung des Veloverkehrs auf Seite Kreisgebäude ist aufgrund der nötigen Verflechtungen vor resp. nach dem Abschnitt Zurlindenstrasse unerwünscht.</p> <p>→ Umsetzung Alleenkonzept nicht möglich.</p>
Ansatz verworfen	Ansätze vertiefen und Kombination prüfen		Ansatz verworfen

Mit der Eigentümerschaft der Zurlindenstrasse 82 konnte eine einvernehmliche Lösung zur Teilnutzung des Grundstücks ausgearbeitet werden. Somit kann die nutzbare Breite des Strassenraums in der Zurlindenstrasse, von Fassade bis Fassade, auf 12,05 m erhöht werden (plus 1,4 m gegenüber Bestand). Aufgrund dieser Mehrbreite können die Varianten 2 und 3 in Kombination den gestellten Zielsetzungen Rechnung tragen. Nebst der Umsetzung der Veloverbindung in Richtung Birmensdorferstrasse ist auch die Umsetzung des Alleenkonzpts sowie die Verbreiterung und Neugestaltung der Seitenbereiche für den Fussverkehr möglich.

Die Anordnung des Veloverkehrs auf den abgesetzten Velowegen (im Gegenverkehr zur Hauptrichtung MIV) soll aus Sicherheitsüberlegungen im Bereich Schmiede Wiedikon beibehalten werden.

3.2 Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse

Für die verkehrstechnischen Betrachtungen wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zur Koordinierung der Kreuzungsbereiche bei einem Fahrstreifenabbau des MIV folgende Kreuzungen im Projektperimeter untersucht:

- Zweier-/Birmensdorferstrasse
- Zweier-/Zurlindenstrasse
- Birmensdorfer-/Zurlindenstrasse

In einem ersten Evaluationsverfahren konnten einzelne Formen an der Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse ausgeschlossen werden, aus Platzgründen etwa ein Kreisverkehr.

Die Erkenntnisse des Verkehrsgutachtens zeigten, dass sich nur Variante 0+ (Erweiterung des Bestands) mit genügend grosser Leistungsreserve umsetzen lässt. Weiter sind die Trottoirüberfahrten auf der Zweierstrasse zugunsten der Busbevorzugung auf der überkommunalen Strasse beizubehalten und bei Einmündungen entsprechend auf Rechtsvortritte zu verzichten.

Variante 0+ LSA (mit Velophase)	Variante 1 Kein Vortritt Zurlindenstrasse	Variante 2 Kein Vortritt Zweierstrasse	Variante 3 Rechtsvortritt
Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse muss aus Sicht Leistungsfähigkeit mit einer LSA in Abstimmung mit den Nachbarkreuzungen des Verkehrssystems Schmiede Wiedikon gesteuert resp. koordiniert werden.	Zufluss auf der Zweierstrasse ist zu gross resp. Rückstau auf Zurlindenstrasse führt zur Überlastung des Verkehrssystems im Bereich der Schmiede Wiedikon während den Hauptverkehrszeiten. → Koordinierung der Kreuzungen nicht möglich.	ÖV-Priorisierung auf der Zweierstrasse ist nicht möglich resp. der Zufluss auf der Zurlindenstrasse ist zu gross. → Koordinierung der Kreuzungen nicht möglich. → Abfluss MIV auf überkommunale Strasse kann nicht gewährleistet werden.	Zufluss auf der Zweierstrasse ist zu gross resp. Rückstau auf Zurlindenstrasse führt zur Überlastung des Verkehrssystems im Bereich der Schmiede Wiedikon (Birmensdorferstrasse). → Koordinierung der Kreuzungen nicht möglich. → Behinderungen ÖV auf der Birmensdorferstrasse in Hauptverkehrszeiten.
Ansatz vertiefen	Ansätze verworfen		

3.3 Fazit

Durch die grössere nutzbare Breite kann der Strassenraum in der Zurlindenstrasse von Fassade zu Fassade genutzt und den definierten Zielsetzungen mit folgenden Massnahmen Rechnung getragen werden:

- Umsetzung von Veloverbindungen in beiden Richtungen in der Zurlindenstrasse
- Neupflanzung von Bäumen
- Vergrösserung der Seitenbereiche für den Fussverkehr

Die Form der Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse wurde in der Detailplanung nochmals optimiert und die Leistungsfähigkeit verbessert. Insbesondere ist die Zurlindenstrasse, zwischen der Bremgarten- und der Zweierstrasse, zugunsten des Veloverkehrs für den MIV aus folgenden Gründen nur noch im Einbahnverkehr in Richtung Westen befahrbar:

- Sicherheitsrisiko für linksabbiegenden Veloverkehr bei gleichzeitig rechtsabbiegender MIV beheben.
- Die Verkehrsbelastung des Rechtsabbiegers MIV beträgt etwa 100 Fahrzeuge pro Stunde (Morgen- und Abendspitzenstunde) und ist zumeist Quell- resp. Zielverkehr der Quartierzelle zwischen Zweier- und Kalkbreitestrasse.
- Mit einer Vorsignalisation im Bereich der Stationsstrasse können die Fahrzeuglenkenden auf den Alternativrouten via Kalkbreite-/Aemterstrasse oder via Zweierstrasse geführt werden. Leistungseinbussen sind auf diesen Achsen nicht zu erwarten resp. können abgefangen werden.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Alle Kreuzungen im Projektperimeter werden weiterhin wie im Bestand durch Lichtsignalanlagen gesteuert und sind miteinander koordiniert.

Durch den Fahrstreifenabbau in der Zurlindenstrasse wird auf dieser Achse für den MIV in Richtung Westen nur noch ein kombinierter Fahrstreifen geradeaus/links angeboten. Der Rechtsabbieger auf der Zurlindenstrasse West wurde zugunsten des Veloverkehrs aufgehoben. Im Abschnitt zwischen Bremgartner- und Zweierstrasse wird neu ein Einbahnregime für den MIV signalisiert. Die Verlagerung des Quell-/Zielverkehrs ist ohne Leistungseinbussen auf den übergeordneten Achsen möglich.

Die Fussgängerbereiche werden möglichst breit ausgestaltet und insbesondere auf der Nordseite der Zurlindenstrasse verbreitert. Querungen sind mittels LSA gesteuert und durch markierte Fussgängerstreifen gekennzeichnet resp. durch taktil-visuelle Markierungen ertastbar. Die Randabschlüsse zur Fahrbahn werden für hindernisfreie Querungen mit einem tiefen Anschlag ausgebildet. In der Zurlindenstrasse wird das Alleenkonzept mit einer Baumreihe umgesetzt.

4.2 Massnahmen Fussverkehr

Bei der Dimensionierung der Fussgängerbereiche und insbesondere der Platzierung der Bäume wurden die zukünftigen Fussverkehrsströme berücksichtigt. Im Sichtfeld wichtiger Fussverkehrsströme wurde auf Baumpflanzungen verzichtet.

4.3 Massnahmen Veloverkehr

Auf der Zurlindenstrasse wird in Richtung Westen ein durchgehender Velostreifen mit 1,5 m Breite markiert. In der Gegenrichtung wird ein baulich abgesetzter Veloweg mit 1,8 m Breite erstellt.

Untenstehende Grafik erläutert die Veloführung der beiden Kreuzungen Zweier-/Zurlindenstrasse und Birmensdorfer-/Zurlindenstrasse.

Kreuzung Zweier-/Zurlindenstrasse	Kreuzung Birmensdorfer-/Zurlindenstrasse
<p>Der Linksabbieger Zweier-/Zurlindenstrasse in Richtung Altstetten gilt als untergeordnet. Alternative Route via Birmensdorfer-/Bremgartnerstrasse möglich.</p>	<p>Der Linksabbieger Zurlindenstrasse/Schlossgasse in Richtung Kantonsschule gilt als untergeordnet. Alternative Route via Gotthelfstrasse und Schlossgasse möglich.</p>

4.4 Baumbestand und Hitzeminderung

Die Beschattung durch Bäume bringt einen wesentlichen Beitrag zur Hitzeminderung. So können die Belagsflächen effektiv beschattet und die Attraktivität des Strassenraums erhöht werden. Die neuen Standorte bedingen teilweise Werkleitungsverlegungen und sind auf diese abgestimmt. Sichtfelder von Annäherungsbereichen werden durch die Bäume nicht tangiert. Weiter wird die Platzfläche vor der Migros entsiegelt und gestalterisch aufgewertet.

4.5 Parkierung

Im Projektperimeter bestehen auf den Strassenparzellen keine Fahrzeugabstellplätze und es sind mit dem Projekt auch keine geplant. Die Motorradparkplätze vor dem Kreisgebäude 3 werden in die Zurlindenstrasse West verlegt. Um die Durchgängigkeit um das Kreisgebäude zu verbessern, wurde ein Polizeiparkplatz aufgehoben. Zudem werden im Projektperimeter diverse öffentliche Veloabstellplätze neu geplant.

Zürich, 2. August 2021 tazgla

Direktorin Tiefbauamt
Dr. Simone Rangosch