



## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz**

### **Velovorzugsroute Affoltern**

Jonas-Furrer-Strasse bis Oerlikonerstrasse

# 1 Ausgangslage

## 1.1 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 von VVR ist eine der zentralen Stossrichtungen der «Velostrategie 2030».

Die VVR bilden ein durchgängiges Netz für alle Velofahrerinnen und Velofahrer. Folgende Anforderungen werden an die VVR aus Sicht Veloverkehr gestellt:

- Kontinuierliches Vorankommen (wenig Stop and Go)
- Hohe objektive Verkehrssicherheit
- Hohes Sicherheitsempfinden aller Velofahrenden (insbesondere auch der nicht geübten)
- 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 Fussgängerinnen und Fussgänger 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

Die Vorzugsroute verläuft grossteils auf kommunalen Erschliessungsstrassen (In Böden, Riedhaldenstrasse, Zelglistrasse, Affolternstrasse). Die Binzmühlestrasse ist als überkommunale Strasse (Verbindungsstrasse) im regionalen Richtplan klassiert.

Die Velovorzugsrouten sollen schrittweise umgesetzt werden. In einem ersten Schritt sollen die Vorzugsrouten innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts (ohne Landerwerb) und Anpassung des Strassenquerschnitts umgesetzt werden. Im Bereich Binzmühlestrasse existiert ein Strassenbauprojekt, mit dem der Abschnitt im Sinne der Vorzugsroute weiter verbessert wird.

## 1.3 Defizite / Potenziale

Ein Grossteil der Route verläuft über kommunale Erschliessungsstrassen, die aufgrund der beobachteten geringen Belastung durch motorisierten Individualverkehr grundsätzlich gut als Ve-

lovorzugsroute geeignet sind. Auf diesen Abschnitten engen die vorhandenen Strassenparkplätze, die teilweise versetzt angeordnet sind, den Strassenraum ein und beeinträchtigen die Sichtbeziehungen. Zudem besteht das Risiko von Dooring-Unfällen. Als solche werden Konflikte bei sich öffnenden Autotüren bezeichnet.

Aus Sicht Velovorzugsrouten herausfordernd ist der Abschnitt Binzmühlestrasse mit einer Belastung von über 10'000 Mfz/Tag, die Querung der Birchstrasse, die Regensbergbrücke sowie der grosszügige Wendeplatz beim Knotenbereich Binzmühlestrasse – Riedhaldenstrasse - Fronwaldstrasse.

Die Durchfahrt am Jonas-Furrer-Park zwischen Jonas-Furrer-Weg und In Böden erfolgt heute über einen gemeinsamen, schmalen Rad-Gehweg mit einer stark verwinkelten Wegführung. Dieser Abschnitt entspricht in der heutigen Ausgestaltung nicht den Anforderungen an eine Vorzugsroute.

In der Zelglistrasse existiert heute ein zu schmales Trottoir und in der Affolternstrasse zwischen Kugeliloo- und Oberwiesenstrasse gibt es gar kein Trottoir. Im Rahmen dieses Projekts soll die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert werden.

## 2 Zielformulierung

- Durchgehende Aufwertung für den Veloverkehr im Sinne des VVR-Netzes mit einfachen baulichen respektive Signalisations- und Markierungsmassnahmen
- Eine attraktive und sichere Anbindung an das weiterführende Routennetz sicherstellen
- Einheitliche Gestaltung der und gute Orientierung entlang der VVR
- Verbesserungen für den Fussverkehr in Längs- und Querrichtung

## 3 Projektbeschreibung

### 3.1 Fussverkehr

In der Zelglistrasse wird das bestehende Trottoir von 1.30 m Breite auf 2.00 m verbreitert.

In der Affolternstrasse wird zwischen der Kugeliloostrasse und der Oberwiesenstrasse neu ein 1.50 m breites Trottoir gebaut.

Diese beiden Massnahmen sind möglich, weil die bestehende öffentliche Parkierung in diesen Abschnitten aufgehoben wird.

## 3.2 Veloverkehr

### Umsetzung Anforderungen gemäss GO Art. 12

Die Vortrittsberechtigung der Velos auf der VVR gegenüber Querungen in den Abschnitten in 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 Binzmühlestrasse, die Birchstrasse und die Hofwiesenstrasse 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. Die Beobachtungen, die im Rahmen der Projektierung durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass im gesamten Abschnitt (exkl. Bereich Binzmühlestrasse) kein massgeblicher Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen auf den Quartierstrassen liegen weit unter 2000 Fahrzeugen pro Tag, sodass auf diesen Abschnitten der Veloverkehr mit dem Mfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden kann. Aus diesem Grunde werden diesbezüglich mit dem vorliegenden Projekt keine weitergehenden Massnahmen umgesetzt.

Mittels einer Wirkungskontrolle wird die Mfz-Belastung auf der VVR vor und ein resp. drei Jahre nach der Umsetzung beurteilt. Sollte sich herausstellen, dass neu Durchgangsverkehr angezogen wurde, werden in einem weiteren Schritt zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung ergriffen. Diesbezüglich ist zwischen VVR auf überkommunalen Strassen und Abschnitten auf kommunalen Strassen zu unterscheiden.

### Projektentwicklung

In der Strasse In Böden wird der Veloverkehr im Mischverkehr zusammen mit dem MIV geführt. Eine Strasse mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 2000 Mfz pro Tag und Tempo 30 ist für dieses Verkehrsregime geeignet. Auf einer VVR soll Nebeneinanderfahren und Kreuzen möglich sein. Ausgehend von diesem Verkehrsregime und einem Lichtraumprofil von 1.20 m für das Velo resultiert eine notwendige Breite der Fahrbahn von 4.80 m (2 + 2 Velos oder 1 Mfz + 2 Velos).

Die Querung des Jonas-Furrer-Parks wird künftig über einen naturbelassenen, chaussierten Bereich erfolgen, der für den Veloverkehr vorgesehen ist. Da sich auf den Grünflächen des Parks Kinder aufhalten und den Veloweg queren können, ist in diesem Bereich besondere Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden gefordert. Das bisherige Zusammenspiel von Zufussgehenden und Velofahrenden auf dem gemeinsamen Rad-/Gehweg zeigte aber, dass hier gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert.

Im Bereich der Buswendeschleife Glaubten werden die Velostreifen teilweise rot eingefärbt, um die Aufmerksamkeit der MIV-Fahrerinnen und -Fahrer in Bezug auf Velofahrende zu erhöhen. Des Weiteren wird eine Aufstellfläche nahe der bestehenden Verkehrsinsel in der Binzmühlestrasse markiert, um Velofahrenden so das Queren in zwei Etappen zu ermöglichen. Eine Änderung der Vorfahrtsbeziehungen ist hier nicht vorgesehen, da die Binzmühlestrasse übergeordnet klassiert ist.

In der Binzmühlestrasse werden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des limitierten Platzangebotes Velostreifen in beiden Fahrtrichtungen markiert und die Fahrbahn punktuell verbreitert, um die Velostreifen auch im Bereich der Fussgängerquerungen durchgehend markieren zu können.

Die Zelgli-, die Affoltern- und die Regensbergstrasse werden analog der erläuterten Grundsätze der Strasse in Böden geplant. In Einbahnstrassenabschnitten wird auf die Markierung von separaten Velostreifen entgegen der Einbahnstrassenrichtung verzichtet. Mit den Velo-Piktogrammen wird klar gemacht, dass mit Veloverkehr in beiden Richtungen gerechnet werden kann und muss.

Über die Oleanderstrasse, welche als Begegnungszone signalisiert ist, gelangen die Velofahrenden via Aufstellfläche in die Regensbergstrasse. Eine genügend breite Aufstellfläche führt zu einer teilweisen Verschiebung des gegenüberliegenden Randsteins und der Versetzung von zwei Bäumen.

Die Kreuzung mit der Hirschwiesenstrasse wird ebenfalls mit rot eingefärbten Velostreifen markiert.

In der Regensbergstrasse werden die vertikalen Versätze in der Fahrbahn entfernt, um den angestrebten Fahrkomfort einer VVR zu entsprechen.

Zur Sichtbarmachung der Velovorzugsroute werden grüne, 40 cm breite Bänder (FGSO) am Strassenrand markiert. Dies erfolgt zuerst im Rahmen zweier Pilotprojekte, soll bei Erfolg auf allen Velovorzugsrouten umgesetzt werden. Die FGSO sind in den vorliegenden Auflageplänen bereits mit informativem Charakter dargestellt.

### **3.3 Öffentlicher Verkehr**

In der Binzmühlestrasse verkehren die Buslinien 40 und 80. Das Projekt hat keinen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr.

### **3.4 Parkierung/Signalisation**

Es ist geplant, den gesamten Perimeter als «Parkverbotszone» zu signalisieren. Diese Signalisation wird ergänzend zur T30 Zonensignalisation an den entsprechenden Orten angebracht. Aufgrund dieser Festlegung darf innerhalb der Zone nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen parkiert werden.

Um ausreichende Durchfahrtsbreiten und somit die angestrebten Standards der VVR zu gewährleisten, ist eine Anpassung der Blauen Zone-Parkfelder notwendig:

- Die Parkplätze werden vorzugsweise nur auf einer Fahrbahnseite angeordnet.
- Die Parkplatzbilanz auf den Auflageplänen gibt pro Strasse Auskunft über die angepassten Parkplatzzahlen. Insgesamt werden 157 Blaue Zone-Parkfelder aufgehoben.

- Die in der Zelgli- und der Affolternstrasse aufgehobenen Parkfelder können teilweise (derzeit stehen mindestens 60 Stellplätze zur Verfügung) im Parkhaus Binzmühlestrasse 180 kompensiert werden.

Parkfelder für Anlieferungen sind im Projektperimeter nicht vorgesehen resp. aus Platzgründen (Begegnungsfall und Doorzone) nicht möglich. Die Anlieferung ist in den Parkverbotsschnitten überall möglich, solange eine ausreichende Durchfahrtsbreite besteht. Die Stadt Zürich erarbeitet unter dem Lead des Tiefbauamtes der Stadt Zürich eine Anlieferungs- und Gewerbekonzept. Allfällige Lösungsansätze für den Gewerbeverkehr (Handwerker, etc.) werden darin evaluiert.

Zürich, 23.05.2022 krb

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel