



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Velovorzugsroute Höngg
Stadtgrenze bis Hönggerstrasse

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 der VVR ist eine der zentralen Stossrichtungen der «Velostrategie 2030».

Die VVR bilden ein durchgehendes Netz für alle Velofahrerinnen und Velofahrer. 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 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 Velovorzugsrouten sollen schrittweise umgesetzt werden. Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts soll kein Landerwerb zugunsten von Veloinfrastrukturen erfolgen. Diesbezüglich können zurzeit im Zentrum von Höngg zwei Abschnitte nicht den VVR Standards entsprechend ausgebaut werden:

- Die Regensdorferstrasse wird im Abschnitt Riedhof- bis Gsteigstrasse in einem Drittprojekt (Projekt-Nr. TAZ: 15103) bis ca. 2025 weiter im Sinne einer VVR aufgewertet.
- Die überkommunal klassierte Gsteigstrasse wird im Bereich des Meierhofplatzes in einem ersten Schritt mit einfachsten baulichen Massnahmen für den Veloverkehr optimiert.

Parallel soll in einer Verkehrsstudie untersucht werden, wie zusätzlicher Handlungsspielraum für die Aufwertung der VVR im Zentrum von Höngg gewonnen werden kann.

1.3 Defizite / Potenziale

Aus der Situationsanalyse lassen sich folgende Kernpunkte zusammenfassen:

- Verkehrsbelastung ist mit einer Ausnahme gering: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Route ist grösstenteils gering (<2'000 Mfz/d). Im Abschnitt Regensdorferstrasse – Meierhofplatz ist dieser erhöht und es bestehen oft Stausituationen, da die Regensdorferstrasse als überkommunale Strasse klassiert ist. Auf den Quartierstrassen gibt es keinen gebietsfremden Durchgangsverkehr.
- Stark von Längsparkierung geprägt: Die öffentlichen Längsparkplätze engen den Strassenraum ein. Daraus ergibt sich eine potenzielle Gefahr durch sich öffnende Autotüren, was im Allgemeinen als Dooring-Unfall bezeichnet wird. Die beidseitige Anordnung verschärft die Situation für den Veloverkehr.
- Vortrittsregelungen: Aufgrund von Rechtsvortritten wird der Fahrfluss entlang der VVR gestört. Das Linksabbiegen in die Regensdorfer- und Riedhofstrasse muss ohne Abbiegehilfen erfolgen. Es bestehen Konflikte mit der hohen Verkehrsbelastung an diesen Orten.
- Horizontal- und Vertikalversätze: Bei Querungsstellen und Knotenbereichen ist die Fahrbahn oft eingengt und/oder angehoben. Dies schmälert den Fahrkomfort, verdeutlicht aber die Querungsstellen.
- Schlüsselstelle und Netzlücke Meierhofplatz: An der Lichtsignalanlage bestehen nordseitig keine Veloinfrastrukturen und die Situation ist zusammen mit dem Rechtsvortritt Gsteig-/ Regensdorferstrasse anspruchsvoll. Südseitig ist der Velostreifen zu schmal.
- Veloverkehr auf dem Trottoir: Konflikträchtige Veloführung auf dem Trottoir stadteinwärts entlang der Regensdorferstrasse.

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 und gute Orientierung entlang der VVR
- Verbesserungen für den Fussverkehr in Längs- und Querrichtung

3 Projektbeschreibung

3.1 Fussverkehr

Die Vertikalversätze bleiben in ihrer Anzahl und Lage erhalten. In Absprache mit der Schulweginstruktion wurden die markierten Fussgängerstreifen überprüft und werden neu nur dort markiert, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen. An folgenden Lagen werden die Fussgängerquerungen verbessert: Rebstockweg, Bäulistrasse, Tobeleggweg und Kempfhofweg.

Am Knoten Riedhofstrasse/Rheinhold-Frei-Strasse wird der Einlenkradius sowie die Fussgängerquerung verbessert.

Zur Bevorzugung der VVR wurden untergeordnete Quartierstrassen mit Trottoirüberfahrten ergänzt, beispielsweise an der Singlistrasse und der Tobeleggstrasse.

Im Bereich Schulanlage Lachenzelg wird das Bankett auf der Strassennordseite auf eine Trottoirbreite von 2,20 m verbreitert, um die Anbindung für Schüler aus dem nördlichen Quartier Lachenacker zu verbessern.

Der Mischverkehr auf dem gemeinsamen Fuss-/Veloweg südlich entlang der Regensdorferstrasse wird aufgehoben und neu als Fussweg signalisiert.

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 überkommunalen Verbindungs- oder Hauptverkehrsstrassen ist die VVR nicht vortrittsberechtigt. Auch bei der Einmündung in die Regensdorferstrasse ist der Vortritt aufgrund des Busverkehrs weiterhin entzogen. Der Knoten Limmattalstrasse – Gsteigstrasse – Ackersteinstrasse ist mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» ist auf Quartierstrasse umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften muss sichergestellt bleiben. Die Beobachtungen, die im Rahmen der Projektierung durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass im gesamten Abschnitt kein massgeblicher Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen der Routenabschnitte auf kommunalen Strassen liegen weit unter 2'000 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 zu dessen Eindämmung ergriffen. Diesbezüglich ist zwischen VVR auf überkommunalen Strassen und Abschnitten auf kommunalen Strassen zu unterscheiden.

Projektentwicklung

Auf einer VVR soll das Nebeneinanderfahren und Kreuzen von je zwei Velos möglich sein. Die notwendige Breite der Fahrbahn auf einer VVR beträgt mindestens 4,80 m (2 + 2 Velos oder 1 Mfz + 2 Velos). Im gesamten Projektperimeter werden die bestehenden öffentlichen Parkierungen zugunsten der Veloverkehrssicherheit grösstenteils aufgehoben, da der seitliche Abstand

von 0,70 m zur Längsparkierung (Doorzone) sowie der Begegnungsfall ansonsten nicht gewährleistet werden können. Anpassungen von Fahrbahnrändern werden in diesem Projekt möglichst vermieden.

Bei der Einbahn, beispielsweise an der Riedhofstrasse 3a bis 31, wird auf die Markierung eines Velostreifens in Gegenfahrtrichtung verzichtet. Mit den Velo-Piktogrammen wird ersichtlich, dass mit Veloverkehr in beiden Richtungen gerechnet werden kann und muss.

Im Rahmen des vorliegenden Projekts kann auf dem Abschnitt Regensdorferstrasse, welche als Sammelstrasse klassiert ist, keine Veloinfrastruktur angeboten werden, obwohl dies aufgrund des Verkehrsaufkommens notwendig wäre. Die entstehende Lücke der VVR auf diesem Abschnitt muss in Zusammenhang mit der Neubetrachtung der Regensdorferstrasse (TAZ Projekt 15103) in Angriff genommen werden. Die inhomogene Führung des Veloverkehrs mit abschnittsweise Velostreifen auf der Fahrbahn respektive Mischverkehr auf dem Trottoir wird in diesem Projekt optimiert. Mittels Demarkierung der unterbrochenen Längslinie auf der Regensdorferstrasse kann der gewonnene Platz dem Veloverkehr konsequent auf der Fahrbahn zur Verfügung gestellt werden. Die indirekte Linksabbiegemöglichkeit zum Brühlweg wird beibehalten.

Im Bereich Gsteigstrasse und Meierhofplatz kann im Rahmen des vorliegenden Projekts ein Velostreifen und eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit in die Regensdorferstrasse erstellt werden. Die Veloabstellplätze, welche sich an dieser Stelle befinden, werden im unmittelbaren Umfeld versetzt. In der Gegenrichtung ist aufgrund der Überschleppbarkeit durch den Bus kein Velostreifen möglich. Es wird ein vorgezogener Veloaufstellbereich an der Lichtsignalanlage (LSA) erstellt. Der Velostreifen in der südlichen Zufahrt zur LSA wird auf 1,80 m verbreitert und ergänzt durch einen vorgezogenen Aufstellbereich.

Zur Sichtbarmachung der Velovorzugsroute werden grüne, 40 cm breite Bänder (farbliche Gestaltung Strassenoberfläche = 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

Auf der Regensdorferstrasse verkehren die Buslinien 38 und 46, respektive. auf der Gsteigstrasse verkehrt die Buslinie 80. Das Projekt hat keinen negativen Einfluss auf den öffentlichen Verkehr.

3.4 Parkierung / Signalisation

Es ist geplant, den gesamten Perimeter als «Parkverbotszone» zu signalisieren. Diese Signalisation wird ergänzend zur Tempo-30 Zonensignalisation an den entsprechenden Orten angebracht. Aufgrund dieser Festlegung darf innerhalb der Zone nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen parkiert werden.

Parkfelder für Anlieferungen sind im Projektperimeter nicht vorgesehen, respektive aus Platzgründen (Begegnungsfall und Dooringzone) nicht möglich. Die Anlieferung ist in den Parkverbotabschnitten überall möglich, solange eine ausreichende Durchfahrtsbreite besteht.

Die Stadt Zürich entwickelt unter der Leitung des Tiefbauamtes (TAZ) ein Anlieferungs- und Gewerbekonzept. Allfällige Lösungsansätze für den Gewerbeverkehr (Handwerker, etc.) werden darin evaluiert.

Um ausreichende Durchfahrtsbreiten und somit die angestrebten Standards der VVR zu gewährleisten, ist eine Anpassung der öffentlichen Parkplätze notwendig:

- Die öffentlichen Parkplätze werden vorzugsweise nur auf einer Fahrbahnseite angeordnet.
- Die Parkplatzbilanz gibt pro Strasse Auskunft über die angepassten Parkplatzzahlen:

Parkplatz - Bilanz	P "Weisse Zone"			P "Blaue Zone"			Velo-Parkplatz			Zweirad-Parkplatz		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Riedhofstrasse	0	0	0	107	0	-107	24	38	+14	0	0	0
Regensdorferstrasse	0	0	0	0	0	0	24	24	0	20	20	0
Gsteigstrasse	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0
Ackersteinstrasse	9	9	0	114	34	-80	0	22	+22	20	20	0
Im Sydefädeli	0	0	0	32	0	-32	10	10	0	0	0	0
Total	9	9	0	253	34	-219	66	102	+36	40	40	0

- Die bestehenden weissen Parkplätze an der Ackersteinstrasse südlich des Meierhofplatzes können aufgrund der breiteren Fahrbahn in diesem Bereich beibehalten werden.
- In der Ackersteinstrasse werden öffentliche Senkrechtparkierungen (Bereiche 178 bis 182 sowie 10 bis 20) in Längsparkfelder reorganisiert.

Zürich, 30.05.2022 / tazgla

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel