



## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

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

**Velovorzugsroute Schwamendingen**  
Bahnhof Stettbach bis Stettbachstrasse

# 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 Vorzugsrouten sollen schrittweise umgesetzt werden. In einem ersten Schritt sollen die Vorzugsrouten innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts und ohne Landerwerb umgesetzt werden.

Folgende Abschnitte können derzeit nicht entsprechend den VVR-Standards umgesetzt werden:

- Der Spatzenweg von der Altwiesenstrasse bis zum Bahnhof Stettbach wurde erst vor kurzem als öffentliche Parzelle klassiert.
- Der Sagentobelbachweg liegt im näheren Gewässerraum des Sagentobelbachs und kann aufgrund des Gewässerschutzgesetzes nicht befestigt oder verbreitert werden.
- Eine Passerelle der SBB zum Bahnhof Stettbach ist noch in Planung.

## 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 östlichen Abschnitt der Altwiesenstrasse bewegt sich der DTV leicht über 2 000 Fahrzeugen pro Tag.
- Die Route ist 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 Doorings-Unfall bezeichnet wird. Die wechselseitige Anordnung beruhigt zwar den Verkehrsfluss, verschärft aber die Situation für den Veloverkehr.
- Vortrittsregelungen: Aufgrund von Rechtsvortritten wird der Fahrfluss entlang der VVR gestört. Bei den Querungsstellen von übergeordneten Strassen stehen meist keine Veloinfrastrukturen zur Verfügung.
- Horizontal- und Vertikalversätze: Bei Querungsstellen und in Knotenbereichen ist die Fahrbahn teilweise angehoben. Zusätzlich schmälern die Berliner Kissen den Fahrkomfort für Velofahrende.
- Schlüsselstellen: An der Querung Winterthurerstrasse beziehungsweise am Knoten Dübendorferstrasse wird der Verkehr mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Die Veloführung an den Zufahrten ist für eine VVR nicht genügend. Die Veloführung ist an beiden Orten unklar und nicht intuitiv erkennbar.
- Kombiniertes Velo-/Gehweg: Auf dem Spatzenweg wird die VVR auf einem kombinierten Velo-/Gehweg geführt. Die Gesamtbreite entspricht nicht den Mindestanforderungen.

## 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 etwaigen Lage erhalten. In Absprache mit der Schulweginstruktion wurden die markierten Fussgängerstreifen überprüft und werden neu nur dort markiert, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für Zufussgehende dies erfordern, namentlich bei Schulen.

An folgenden Lagen werden die Fussgängerquerungen über die VVR verbessert: Stettbachstrasse, Kronenwiesenstrasse, Glattwiesenstrasse, Luchswiesenstrasse, Hirzenbachstrasse und Hirzenbachweg.

An den Knoten Stettbachweg/Stettbachstrasse, Stettbach-/Stettbachstrasse, Roswiesen-/Alt-wiesenstrasse werden die Kurvenradien zugunsten der VVR optimiert und die Lesbarkeit der Streckenführung verbessert.

Zur Bevorzugung der VVR wurden untergeordnete Quartierstrassen mit Gehwegüberfahrten ergänzt, beispielsweise Kronenwiesen- und Luchswiesen- und Hirzenbachstrasse sowie Helen-Keller-Strasse.

Im Knoten Altwiesenstrasse/Spatzenweg werden die Seitenbereiche für den Fussverkehr vergrössert und die Verflechtungsbereiche für die VVR optimiert.

## **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. Die Querung der Dübendorferstrasse sowie der Winterthurerstrasse sind mit Lichtsignalanlagen gesteuert. An den Zufahrten zum Knoten Dübendorferstrasse werden breite Velostreifen markiert.

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 kein massgeblicher Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die Belastungen auf den Quartierstrassen liegen 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 kann. Anpassungen von Fahrbahnrandern werden in diesem Projekt möglichst vermieden.

Bei der Querung Winterthurerstrasse wird der Fuss- und Veloverkehr entflochten. Der Veloverkehr wird neu mit einer eigenständigen Velofurt mit entsprechender Lichtsignalanlage abseits der Fussgängerquerung über die Winterthurerstrasse geführt.

Die VVR wird auf dem Stettbachweg aufgrund des fehlenden Trottoirs und des kurzen Abschnitts von etwa 100 m, weiterhin in der bestehenden Begegnungszone geführt.

Am Knoten Stettbachstrasse wird der bisherige Rechtsvortritt aufgehoben. Die Stettbachstrasse von Stettbach herkommend hat neu keinen Vortritt und die beiden Schulwegquerungen werden auf der ganzen Fahrbahnbreite angehoben. Die Seitenbereiche werden entsiegelt.

Bei der Querung Dübendorfstrasse werden auf beiden Knotenzuflüssen, also von der Stettbachstrasse und der Roswiesenstrasse, zuführende Velostreifen und ein vorgezogener Aufstellbereich markiert. Von der Stettbach- in die Dübendorferstrasse ist neu Rechtsabbiegen bei Rot für den Veloverkehr vorgesehen. Auf der Roswiesenstrasse ist dies aufgrund des Tramtrassees nicht möglich.

Bei Einbahnverkehr kann auf die Markierung eines Velostreifens in Gegenfahrtrichtung verzichtet werden. Mit den Velo-Piktogrammen wird ersichtlich, dass mit Veloverkehr in beiden Richtungen gerechnet werden kann und muss. Aufgrund des sehr kurzen Abschnitts auf der Roswiesenstrasse Nrn. 1 bis 15 und den mehrfachen Regimewechseln in Knotenbereichen wird an dieser Lage auf einer Länge von etwa 75 m der Velostreifen im Gegenverkehr aus Sicherheits- und Führungsgründen markiert. Der Vollausbau dieses Abschnitts erfolgt im Folgeprojekt (TAZ Projekt: 19037), in welchem auch die Offenlegung des Bachs und ein beidseitiger Gehweg umgesetzt werden.

Der gesamte Knotenbereich Glattwiesenstrasse wird angehoben und die Kurvenradien werden reduziert. Die Glattwiesenstrasse wird beidseitig auf 6 m eingeengt, damit sie die gleiche Breite aufweist wie die Altwiesenstrasse. Auf der Seite der Dübendorferstrasse kann ein zusätzliches Parkfeld der blauen Zone markiert werden. Da auf der Glattwiesenstrasse in Richtung Winterthurerstrasse eine weitere VVR geplant ist, wird ein Rechtsvortritt markiert. Auf dem Knotenast Glattwiesenstrasse in Richtung Dübendorferstrasse ist keine VVR geplant und deshalb wird dieser Abschnitt künftig als nicht vortrittsberechtigt markiert. Auf den beiden Schulwegen über die Altwiesenstrasse werden Fussgängerstreifen markiert.

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

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 resp. aus Platzgründen (Begegnungsfall und Doorzone) nicht möglich. Die Anlieferung ist in den Parkverbotsabschnitten überall möglich, solange eine ausreichende Durchfahrtsbreite besteht.

Die Stadt Zürich entwickelt unter dem Lead des Tiefbauamts ein Anlieferungs- und Gewerbe-konzept. 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			Motorrad-Parkplatz			Behinderten - P		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Stettbachweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stettbachstrasse	16	4	-12	36	10	-26	0	8	+8	0	0	0	1	2	+1
Roswiesenstrasse	0	0	0	13	3	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altwiesenstrasse	0	0	0	85	0	-85	0	10	+10	9	0	-9	0	0	0
Glattwiesenstrasse	0	0	0	13	14	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kronwiesenstrasse	0	0	0	17	17	0	0	10	+10	0	0	0	0	0	0
Luchswiesenstrasse	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hirzenbachstrasse	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>-12</b>	<b>179</b>	<b>59</b>	<b>-120</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>+28</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>+1</b>

- In der Stettbachstrasse werden öffentliche Senkrechtparkierungen (Bereich 60 bis 73) oder Schrägparkierungen zugunsten der Verkehrssicherheit auf VVR in Längsparkfelder reorganisiert.

Zürich, 30. Mai 2022 / tazgla

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel