



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Hottingerstrasse, Asylstrasse
Steinwiesplatz bis Asylstrasse 23

Bau Nr. 07263

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite	3
2	Zielformulierung	4
3	Variantenstudium	5
3.1	Variantengenerierung	5
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	5
3.3	Fazit	6
4	Bestvariante	7
4.1	Konzept	7
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	8
4.3	Hitzeminderung	9
4.4	Parkierung	9
4.5	Anlieferung	9

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Aufgrund der anstehenden Erneuerungen der Gleisanlagen des Trams sowie der Strassenbeläge wurde ein koordiniertes Strassenbauvorhaben initiiert.

1.2 Auftrag

Mit der Erneuerung der Infrastruktur sind am Hottingerplatz Massnahmen zur Aufwertung des Quartierzentrums zu realisieren. Zusätzliche Bäume zur Hitzeminderung sind vorzusehen und die Veloroute auf der Hottinger- und Asylstrasse ist umzusetzen.

2013 wurde ein erstes Projekt zur Mitwirkung der Bevölkerung nach Strassengesetz aufgelegt. Aufgrund der sogenannten Kaphaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts, mit Tram und dem motorisierten Individualverkehr auf einer Fahrspur, erhielt das Projekt keine Zustimmung des kantonalen Amtes für Mobilität. Ein überarbeitetes Projekt ohne Kaphaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde 2017 erneut der Bevölkerung vorgelegt. 2018 folgte die Auflage mit Einsprachemöglichkeit. Im Februar 2019 überwies der Gemeinderat eine Motion mit dem Auftrag, für eine Gesamtbetrachtung des Strassenzuges. Diese hatte zum Ziel, am Hottingerplatz Kaphaltestellen in beide Fahrtrichtungen sowie ein attraktives Quartierzentrum zu realisieren.

Der Auftrag der Motion wurde mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Strecke Heim- bis Klusplatz erfüllt. Im BGK werden mögliche Spuraufteilungen untersucht und eine Bestvariante festgelegt. Diese bildet die Grundlage für das vorliegende Vorprojekt.

1.3 Defizite

Der Hottingerplatz im Kreuzungsbereich der Hottinger- und Gemeindestrasse ist im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) als Quartierzentrum vermerkt. Der Ort ist heute nur sehr eingeschränkt als Quartierzentrum erkenn- und erlebbar. Dominierend sind die Verkehrsflächen der Hottingerstrasse und es gibt nur wenige Begegnungs- und Aufenthaltsräume.

Über die Hottingerstrasse verläuft ein regionaler Veloweg, der im städtischen Netz als Hauptroute klassiert ist. Eine separate Veloführung fehlt heute gänzlich.

Die Haltekanten der Tramhaltestellen sind nicht durchgehend für einen barrierefreien Zugang zum Tram erhöht. Erhöhungen bestehen nur auf kurzen Teilabschnitten.

2 Zielformulierung

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurden auf Grundlage der übergeordneten Vorgaben folgende Projektziele formuliert:

Öffentlicher Verkehr

- Betriebsqualität Tram: Verlustzeiten reduzieren
- Fahrgastkomfort: Zugang zu den Haltestellen sowie die Lage und Grösse der Wartebereich verbessern
- Verkehrssicherheit: Konfliktpotential mit den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermindern

Veloverkehr

- Attraktive Infrastruktur: Durchgängig und ausreichend breite Veloführung, Angebot für Wunschquerungen
- Verkehrssicherheit: Konfliktpotenzial mit den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermindern, Gleisquerungen vereinfachen
- Verlustzeiten Velo: Wartezeiten Velo minimieren

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Leistungsfähigkeit: Verkehrsmengen und Reisezeiten gewährleisten
- Verkehrssicherheit: Komplexität der Verkehrsführung reduzieren

Fussverkehr

- Attraktivität Infrastruktur: Qualität der Querungen und der Längsführung steigern
- Verkehrssicherheit: Konfliktpotenzial mit den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermindern

Stadtraum

- Aufenthaltsqualität: Begegnungsflächen vergrössern und Attraktivität steigern
- Trennwirkung: Trennung der Quartierteile reduzieren
- Hitzeminderung: Kronenvolumen vergrössern und Versickerungsflächen ermöglichen

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Der Gestaltungsspielraum am Hottingerplatz ist wesentlich von der Spuraufteilung und der Anordnung der Tramhaltestellen abhängig. Dabei ist die Verkehrsführung mit den angrenzenden Streckenabschnitten abzustimmen. Mit dem BGK wurde für den gesamten Abschnitt vom Heim- bis zum Klusplatz eine detaillierte Verkehrssimulation durchgeführt.

Folgende drei Mischverkehrsvarianten mit Tram und motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf einer Fahrspur wurden untersucht:

- Variante 1: einseitiger Mischverkehr Tram und MIV stadtauswärts mit beidseitiger, separater Veloinfrastruktur
- Variante 2: beidseitiger Mischverkehr Tram und MIV mit beidseitiger, separater Veloinfrastruktur
- Variante 3: einseitiger Mischverkehr Tram und MIV stadtauswärts mit einseitiger, separater Veloinfrastruktur stadtauswärts

Aufgrund der teilweise direkt an die Strasse angrenzenden Bebauung wurde eine Verbreiterung des Strassenraums ausgeschlossen. Auch eine Lösung mit einseitigem Mischverkehr stadteinwärts wurde nicht detailliert geprüft, weil das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs stadteinwärts klar grösser ist als stadtauswärts.

Die Untersuchung der Varianten erfolgte auf Grundlage der heutigen Verkehrssituation sowie unter Berücksichtigung der Veränderungen mit den angrenzenden Projekten beim Heimplatz und beim Kreuzplatz.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Bewertung der Varianten nach den formulierten Zielen und deren Indikatoren ergibt folgende Ergebnisse:

Die Variante 1 bringt klare Vorteile für den Veloverkehr und ermöglicht eine stadträumliche Aufwertung. Gleichzeitig bleiben die betrieblichen Abläufe von Tram und MIV in ausreichender Qualität gewährleistet. Die Variante 1 zeigt den gesamtheitlich höchsten Nutzwert und wird weiterverfolgt.

Die Variante 2 mit beidseitig Mischverkehr Tram und MIV brächte einen hohen stadträumlichen Nutzen und auch die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs könnte deutlich gesteigert werden. Aufgrund der Stausituationen wären aber markant höhere Verlustzeiten zu erwarten, womit sich die Betriebsqualität des Trams stark verschlechterte. Die negative Bewertung der Betriebsqualität des Trams sowie auch der

Leistungsfähigkeit des MIVs lassen sich auch durch die positiven Aspekte nicht aufheben. Die Variante 2 wird daher nicht weiterverfolgt.

Die Variante 3 entspricht betrieblich weitgehend der Variante 1, hat in Bezug auf den Veloverkehr aber einen deutlich geringeren Mehrwert.

3.3 Fazit

Einseitiger Mischverkehr von Tram und dem motorisierten Individualverkehr stadtauswärts ist aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens in diese Fahrtrichtung ohne grössere Einschränkungen beim Trambetrieb und bei der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs realisierbar. Mit dem Flächengewinn können eine separate Veloführung und attraktive Aufenthaltsflächen realisiert werden.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt 3 «Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante 1) beinhaltet diese die nachfolgenden Aspekte.

4.1 Konzept

Die Tramhaltestellen werden an ihrer heutigen Lage, neu aber direkt am Fahrbahnrand als Kaphaltestellen, angeordnet. Gegenüber den bestehenden schmalen Haltestelleninseln entstehen für die Trampassagiere grosszügige Wartebereiche. Die Haltestelle stadtauswärts wird direkt mit dem angrenzenden Aufenthaltsbereich verknüpft, womit eine gemeinsame Nutzung der gesamten Fläche ermöglicht wird.



Sicht auf die Tramhaltestelle Fahrtrichtung stadtauswärts (©Visualisierung Nightnurse Images Zürich 2024)

Im Dreieck zwischen der Gemeinde- und der Hottingerstrasse werden zusätzliche Bäume und Sitzbänke platziert. Dafür werden die bestehenden Parkplätze reduziert und die gesamte Fläche mit einer sickerfähigen Pflasterung versehen. Der Ort wird zum Quartierzentrum. Zusammen mit dem bestehenden Brunnen entsteht ein attraktiver Platz – der Hottingerplatz.



Aufenthaltsbereich Hottingerplatz (Visualisierung Nightnurse)

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Fussverkehrsquerungen über die einmündenden Strassen werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet und gewährleisten dem Fussverkehr den Vortritt. Einzig die Kreuzung Freiestrasse wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Die Querungen über die Hottinger- und Asylstrasse bleiben mehrheitlich an heutiger Lage bestehen. Der Fussgängerstreifen östlich der Einmündung Steinwiesstrasse wird aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben. Die Querung bei der Einmündung der Sophienstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage ergänzt.

Die Veloführung erfolgt beidseitig auf abgesetzten Einrichtungsvelowegen. Die gemäss den städtischen Velostandards benötigte Mindestbreite von 1,80 m (Hauptnetz) kann aufgrund des engen Strassenraums nicht überall eingehalten werden. Für eine fehlerverzeihende Infrastruktur wird der Randabschluss zur Fahrbahn schräg und ohne Anschlag realisiert. Bei den Fussgängerstreifen werden die Velowege aufs Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Haltestelle stadtauswärts wird hinten umfahren. Bei der Haltestelle stadteinwärts werden die Velos vorne entlang der Haltekante geführt. Um Konflikte mit den Trampassagieren zu vermeiden, werden die Velos während des Ein- und Aussteigens an der Lichtsignalanlage der Kreuzung Freiestrasse zurückgehalten.

Zwischen den Einmündungen der Cäcilien- und der Steinwiesstrasse verbleibt stadteinwärts eine Lücke im Velonetz von etwa 100 Metern. Mit dem Rückstau vom Heimplatz kann hier heute aufgrund des Trambetriebs kein Mischverkehr angeordnet werden. Wird das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf der Zufahrt zum Heimplatz mittelfristig durch weitere Massnahmen reduziert, könnte nachträglich ein Velostreifen ergänzt werden.

Die Gemeindestrasse wird ab der Hottingerstrasse für das Velo im Gegenverkehr geöffnet. Damit wird die bereits heute genutzte Veloverbindung legalisiert. Für eine ausreichende Fahrbahnbreite werden zwei Parkplätze und ein Anlieferungsfeld aufgehoben. Weiter wird die Asylstrasse ab der Einmündung Hottingerstrasse bis zur Gemeindestrasse ebenfalls für das Velo im Gegenverkehr geöffnet.

4.3 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung und stadträumlichen Aufwertung werden im gesamten Projektperimeter 36 neue Bäume gepflanzt. Bei den fünf gemäss der Baumbilanz zu fällenden Bäumen handelt es sich mehrheitlich um kleine Jungbäume, die nicht gefällt, sondern an einem neuen Standort wieder eingepflanzt werden können.

Der Aufenthaltsbereich zwischen der Hottinger- und der Gemeindestrasse, sowie die Parkplätze vor der Hottingerstrasse 36/38, werden mit einer sickerfähigen Pflasterung ausgestattet.

4.4 Parkierung

Für die Veloführung im Gegenverkehr in der Asyl- und in der Gemeindestrasse werden Parkplätze aufgehoben. Weiter werden Parkplätze für den Aufenthaltsbereich zwischen der Hottinger- und der Gemeindestrasse reduziert. Vor der Hottingerstrasse 36/38 wird die bestehende Senkrechtparkierung aus Sicherheitsgründen längs angeordnet, was zusätzlich die Ergänzung einer Baumreihe ermöglicht. Total werden 18 weisse Parkfelder und 5 Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben.

4.5 Anlieferung

Anlieferung ist im heutigen Umfang weiterhin möglich. Auch vor dem Grundstück Gemeindestrasse 51 ist eine Anlieferung auf dem Trottoir, trotz Aufhebung des Anlieferungsfeldes, zulässig. Zu berücksichtigen ist eine minimale verbleibende Durchgangsbreite auf dem Trottoir von 1,50 m. Mit einer Gesamtbreite des Trottoirs von über 4,00 m kann dies gewährleistet werden.

Zürich, 16.12.2024 tazlia

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

