



Erläuternder Bericht

# Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Velovorzugsroute Bullingerplatz bis See  
Stauffacherquai bis See

Bau Nr. 22087

# Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbeschreibung	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	7
4.3	Veloverkehr	8
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	8
4.6	Lärmschutz	8
4.7	Parkierung	9
4.8	Anlieferung und Entsorgung	9
4.9	Visualisierung	10

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Der Fuss- und Veloverkehr bilden zusammen mit dem öffentlichen Verkehr die tragenden Säulen der städtischen Mobilität in Zürich. Das Velo wird immer beliebter, was sich daran zeigt, dass der Veloverkehr zwischen 2012 und 2018 um etwa 50 Prozent zugenommen hat. Die Bevölkerung hat Ende September 2020 die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mit rund 70 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Die im März 2021 vorgestellte «Velostrategie 2030» ist die Weiterentwicklung des «Masterplan Velo» und dient als Planungsgrundlage für die Veloförderung in der Stadt Zürich. Die Umsetzung von Velovorzugsrouten (VVR) ist dabei eine der zentralen Stossrichtungen.

Die VVR bilden ein durchgehendes Netz für alle Velofahrenden. Folgende Anforderungen werden an die VVR gestellt:

- Kontinuierliches Vorankommen möglichst ohne Unterbrechung des Fahrflusses
- 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 Zufussgehenden werden berücksichtigt. Gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (GO) sind die VVR in der Regel vortrittsberechtigt gegenüber Querungen und grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Ausgenommen hiervon sind Anwohner\*innen, Gewerbe, Blaulichtorganisationen sowie mobilitätseingeschränkte Personen.

## 1.2 Randbedingungen

Die folgenden Randbedingungen werden für den Projektperimeter der VVR Bullingerplatz – See definiert:

### **Richtplangrundlagen**

Die VVR Bullingerplatz – See verbindet den Bullingerplatz mit dem Zürichsee und folgt zwischen Stauffacherquai und See dem regionalen Radweg Nr. 7, der im Abschnitt zwischen Sihlamsstrasse und Bleicherweg als nicht umgesetzt gilt. Im kommunalen Richtplan Fussverkehr sind keine Einträge für den Projektperimeter eingetragen. Am Knoten Selnaustrasse und Sihlamsstrasse quert die Route einen Schulweg. Auf der Selnaustrasse verkehrt die Tramlinie 8.

### Strassentypen und Verkehrsregime

Die Sihlamsstrasse und Flössergasse sind Teil der Tempo-30-Zone «Sihlamt», die Tödistrasse ist Teil der Tempo-30-Zone «Ulmsberg». An der Selnaustrasse, eine kommunale Sammelstrasse, gilt Tempo 50. Weitestgehend wurden im Perimeter bereits Einbahnen eingerichtet. Einzig an der Sihlamsstrasse und an der Selnaustrasse wird der Verkehr in beiden Richtungen geführt. Die VVR quert drei weitere Sammelstrassen: die Brandschenkestrasse, den Bleicherweg und die Dreikönigstrasse. Der Perimeter endet am General-Guisan-Quai, die als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist.

### Zusammenhang mit anderen Projekten

Die VVR Bullingerplatz bis See ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der Abschnitt Bullingerplatz bis Stauffacherquai wird als separates Projekt geplant.

## 1.3 Defizite / Potenzial

Folgende Defizite gibt es im Projektperimeter in Bezug auf den Velo- und Fussverkehr:

- **Konflikt mit Parkplätzen:** Im gesamten Projektperimeter gibt es innerhalb des Strassenraums Längsparkplätze. Durch die Längsparkplätze wird der Strassenraum verengt und es entstehen unübersichtliche Situationen. Verschärft wird die Problematik durch eine teilweise versetzte Anordnung der Parkplätze. Zusätzlich bestehen entlang der Tödistrasse, im Abschnitt Bleicherweg bis Dreikönigstrasse, Schrägparkplätze. Diese Anordnung ist für die VVR besonders kritisch.
- **Fehlende oder mangelnde Querungshilfen:** Im Bereich Sihlams- und Selnaustrasse existiert heute noch keine Querungshilfe für den Veloverkehr. Die bestehenden Querungen an der Brandschenkestrasse und am Bleicherweg entsprechen nicht den aktuellen Standards.
- **Fehlender Vortritt für Veloverkehr:** Der Veloverkehr hat an keinem der Knoten Vortritt, wodurch der Fahrfluss regelmässig unterbrochen wird. Innerhalb der Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt und bei den grösseren Knoten ausserhalb der Tempo-30-Zonen haben die stärker belasteten Hauptachsen Vortritt.
- **Defizitäre Trottoirführung:** Die Trottoirs weisen zum Teil Defizite in der Fussgängerführung und der Trottoirbreiten auf.

## 2 Zielformulierung

Die folgenden Projektziele werden für das Projekt festgelegt:

- Durchgehende Aufwertung für den Veloverkehr im Sinne der städtischen Velo-standards mit einfachen baulichen Massnahmen respektive Signalisations- und Markierungsmassnahmen
- Sichere und einfache Anbindung an das weiterführende Routennetz
- Einheitliche Gestaltung, intuitive Erkennbarkeit und gute Orientierung entlang der VVR
- Verbesserungen für den Fussverkehr in Längs- und Querrichtung

### 3 Mitwirkung der Bevölkerung

Es hat keine Mitwirkung gemäss § 13 Strassengesetz stattgefunden.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Die bestehenden Tempo-30-Zonen an der Tödistrasse, der Sihlamsstrasse und der Flössergasse bleiben erhalten. Gleiches gilt für die bestehenden Einbahnstrassen. An Kreuzungen innerhalb der Tempo-30-Zonen wird der Rechtsvortritt aufgehoben. Dies wird mit Trottoirüberfahrten sichergestellt. Die VVR wird so auf den Quartierstrassen vortrittsberechtigt.

Die Breite des Strassenraums bleibt erhalten. Es ist kein Landerwerb notwendig. Einzig im Bereich des Gebäudes Bleicherweg Nr. 62 wird aufgrund der Anpassung des Fahrbahnrandes eine Dienstbarkeit zugunsten der Öffentlichkeit notwendig. Um die für die VVR vorgesehene Fahrbahnbreite möglichst durchgehend zu erreichen, werden – falls nötig – Parkplätze auf der Fahrbahn aufgehoben. Schrägparkplätze entlang der Strecke werden aus Verkehrssicherheitsgründen aufgehoben und nach Möglichkeit durch Längsparkplätze ersetzt. Wo dies nicht möglich ist, wird stattdessen das Trottoir verbreitert.

Im Vordergrund steht die Schaffung eines übersichtlichen Strassenraums sowie die intuitive Erkennbarkeit der VVR. Diese Erkennbarkeit wird mit durchgehenden, grünen FGSO-Bändern entlang des Strassenrands und der Parkierung verstärkt. FGSO steht für farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen. Da die Bänder bei vortrittsberechtigten Kreuzungen durchgehend markiert werden, wird damit ausserdem die vortrittsberechtigte Führung der VVR unterstrichen.

### 4.2 Fussverkehr

Entlang der Tödistrasse und der Flössergasse werden an den Knoten Trottoirüberfahrten erstellt, welche neben der Vortrittsberechtigung für die VVR auch eine Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für den Fussverkehr bedeuten.

Bei den Querungen Brandschenkestrasse und Bleicherweg werden die bestehenden Verkehrsinseln nach aktuellen Standards angepasst und optimiert.

Im Sinne einer einheitlichen Anpassung des Strassenverlaufs werden an der Flössergasse die westseitigen Trottoirs verbreitert.

### 4.3 Veloverkehr

#### **Umsetzung Anforderungen gemäss Gemeindeordnung Art. 12**

Die Vortrittsberechtigung des Veloverkehrs auf der VVR gegenüber Querungen in den Abschnitten von Tempo-30-Zonen ist im Projekt umgesetzt.

Der Grundsatz «frei vom motorisierten Individualverkehr» gilt auf Quartierstrassen als umgesetzt, wenn kein gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diesen verkehrt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften muss weiterhin sichergestellt werden.

Massnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs werden wie folgt umgesetzt: An der Brandschenkestrasse wird der bestehende Linksabbieger in die Flössergasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgehoben. Die Geradeausfahrt des MIV von der Tödistrasse in die Flössergasse wird mit einem neuen Rechtsabbiegegebot nicht mehr erlaubt sein. Mit diesen Massnahmen soll verhindert werden, dass zusätzlicher Verkehr die Flössergasse belastet. Am Bleicherweg wird der bestehende Strassenrand angepasst, damit das Linksabbiegen aus der Tödistrasse auch für LKWs und Busse möglich wird. Derzeit ist für den Schwerverkehr nur das Geradeausfahren möglich.

Mittels Verkehrserhebungen werden die Verkehrsbelastung und der Durchgangsverkehr auf der VVR vor der Umsetzung, sowie ein Jahr respektive drei Jahre nach der Umsetzung gemessen und beurteilt. Sollte sich herausstellen, dass sich zu viel Durchgangsverkehr auf der VVR befindet, werden in einem weiteren Schritt zusätzliche Massnahmen ergriffen.

### 4.4 Öffentlicher Verkehr

Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs sind keine Massnahmen erforderlich. Mit der VVR werden am Bleicherweg und an der Selnaustrasse nur Tramgleise überquert.

### 4.5 Hitzeminderung

Es sind keine neuen Baumpflanzungen vorgesehen. An der Tödistrasse im Abschnitt zwischen Bleicherweg und Dreikönigstrasse werden die bestehenden Bäume belassen, jedoch soll die zusätzliche freie Fläche entsiegelt werden.

### 4.6 Lärmschutz

Es sind keine Lärmschutzmassnahmen vorgesehen.



### 4.7 Parkierung

Die Parkplätze im Strassenraum werden grundsätzlich erhalten, wenn ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zur Fahrbahn gewährleistet werden kann (0,35 m Abstand zum Parkplatz und 0,40 m FGSO) und gleichzeitig die übrige Fahrbahn eine Breite von mindestens 4,80 m aufweist. Ansonsten werden die Parkplätze zugunsten der neuen VVR aufgehoben. Des Weiteren werden aber auch zusätzliche Velo- und Motorradparkplätze erstellt. Die folgende Parkplatzbilanz gibt detailliert Auskunft:

Parkplatz-Bilanz	P weiss / gebührenpflichtig			P "Blaue Zone"			Velo-Parkplatz			Güterumschlag			Motorrad-Parkplatz		
	Best.	Proj.	Dif.	Best.	Proj.	Dif.	Best.	Proj.	Dif.	Best.	Proj.	Dif.	Best.	Proj.	Dif.
Sihlamsstrasse Nr. 4-9	6	0	-6	0	0	0	12	12	0	0	1	+1	0	0	0
Gerechtigkeitsgasse Nr. 2-8	11	10	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Friedensgasse Nr. 1-7	8	6	-2	0	0	0	0	0	0	0	1	+1	0	0	0
Flossergasse	14	0	-14	0	0	0	0	18	+18	1	0	-1	0	0	0
Tödistrasse	53	11	-42	0	0	0	46	70	+24	1	4	+3	5	10	+5
Gotthardstrasse Nr. 38-40	0	0	0	7	6	-1	0	0	0	0	1	+1	0	0	0
<b>Total</b>	<b>92</b>	<b>27</b>	<b>-65</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>-1</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>+42</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>+5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>+5</b>

### 4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung wird durch das vorliegende Projekt nicht tangiert und kann wie bis anhin erfolgen. Das kurze Halten für den Güterumschlag ist auch ohne definiertes Parkfeld ausserhalb von bestehenden Halteverboten weiterhin möglich, sofern dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Es werden zudem zusätzliche Güterumschlagplätze an folgenden Standorten neu erstellt:

- Gegenüber Sihlamsstrasse 8
- Gegenüber Friedensgasse 7
- Gegenüber Tödistrasse 65
- Gegenüber Tödistrasse 55
- Bei Tödistrasse 48
- Gegenüber Tödistrasse 36
- An der Gotthardstrasse 40

## 4.9 Visualisierung



Abbildung 1: Tödistrasse, Abschnitt Bleicherweg bis Dreikönigstrasse



Abbildung 2: Flössergasse nach der Realisierung der VVR (10.09.2024, © Night-nurse Images, Zürich)

Zürich, 23.01.2025 hae

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

