Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Konradstrasse
Ackerstrasse bis Radgasse

Bau-Nr. 23067

Zürich, September 2026 / Costanzo Pietro

Inhalt

1 Ausgangslage 3
- 1.1 Auslöser 3
- 1.2 Projektauftrag 3
- 1.3 Randbedingungen 3
- 1.4 Defizite / Potenziale 4

2 Zielformulierung 5

3 Variantenstudium 6
- 3.1 Variantengenerierung 6
- 3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid 6
- 3.3 Fazit 8

4 Bestvariante 9
- 4.1 Konzept 9
- 4.2 Fussverkehr 9
- 4.3 Veloverkehr 10
- 4.4 Hitzeminderung 10
- 4.5 Parkierung 10
- 4.6 Anlieferung und Entsorgung 11
- 4.7 Bilanzen 11

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

In der Konradstrasse, im Abschnitt Ackerstrasse bis Radgasse, und in der Hafnerstrasse, im Abschnitt Konradstrasse bis Ausstellungsstrasse, werden Fernwärmeleitungen verlegt. Koordiniert dazu sollen Defizite im Strassenraum behoben und Erneuerungsarbeiten an der Infrastruktur durchgeführt werden.

1.2 Projektauftrag

Durch die Konradstrasse soll neu eine Velovorzugsroute führen. Dafür wird die Strasse in zwei Schritten umgestaltet. In einem ersten Schritt wurden im Zuge der Eröffnung des Stadttunnels im Frühling 2025 einfache Massnahmen ohne bauliche Umgestaltung für den Veloverkehr als sicherer und einfacher Zubringer zum Stadttunnel umgesetzt. Die Massnahmen bestanden überwiegend aus Anpassungen an der Markierung und konnten schnell umgesetzt werden.

Mit dem hier beschriebenen Projekt soll nun in einem zweiten Schritt der Strassenraum im Projektperimeter im Sinne der Richtplanung und städtischen Strategien umgestaltet werden. Die Konradstrasse (von der Ackerstrasse bis zur Radgasse) und die Hafnerstrasse (von der Konrad- bis zur Limmatstrasse) sollen mehr Platz für Fussgänger*innen bieten, besser vor Hitze schützen und insgesamt attraktiver als öffentlicher Raum gestaltet werden.

1.3 Randbedingungen

Die Konradstrasse ist eine kommunale Erschliessungsstrasse mit Tempo 30 im Einbahnregime von der Radgasse her, wobei die Einbahn für den Veloverkehr im Gegenverkehr geöffnet ist. Im kommunalen sowie im regionalen Richtplan ist ein Radweg eingetragen. Die Konradstrasse ist Teil der Velovorzugsroute Hardturm – Heinrichstrasse – Hauptbahnhof. Über sie wird u.a. die Anbindung an den Stadttunnel sichergestellt.

Die Konradstrasse ist gemäss Bedeutungsplan der Standards Stadträume der Stadt Zürich als Teil des Fussverkehrs von quartierweiter Bedeutung geführt. Die Erdgeschosse an der Konradstrasse werden unterschiedlich genutzt und reichen von Einzelhandel über Wohnen und Schulen bis hin zu Büro-, Gastgewerbe- und Hotelnutzungen.

Im Bereich vor der Berufsschule an der Ecke Ackerstrasse 30 stehen fünf geschützte Linden, deren Erhalt im Rahmen der Planung gewährleistet werden muss.

Am Ende der Konradstrasse Richtung Langstrasse schliesst ein weiteres Strassenbauprojekt in der Heinrichstrasse, von der Ackerstrasse bis zur Langstrasse, an, dessen Baustart für Oktober 2026 geplant ist. In diesem Projekt wird der Strassenquerschnitt zugunsten des Velo- und Fussverkehrs angepasst und eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingerichtet. Zusätzlich werden Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt.

1.4 Defizite / Potenziale

Die Situationsanalyse der Konradstrasse hat mehrere Defizite aufgezeigt:

- Zu schmale Trottoirs und Querungshilfen: Die bestehenden Trottoirs sind zu schmal und entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an einen sicheren und komfortablen Fussverkehr. Zudem fehlen die Querungshilfen an allen grösseren Kreuzungen für eine sichere Strassenquerung.

- Parkplätze: Im gesamten Projektabschnitt sind Parkplätze angeordnet. Sie verengen die Strasse und machen sie unübersichtlich. Die Parkplätze sind längs angeordnet. Deshalb können Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den Velofahrenden entstehen. Plötzlich öffnende Autotüren (Dooring) gefährden Velofahrende, unterbrechen den Verkehrsfluss und verringern den Fahrkomfort des Veloverkehrs.

- Erhöhtes Querungsbedürfnis: Im Umfeld von Schulen gelten höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Im Projektabschnitt überqueren, insbesondere im Bereich der Berufsschule für Mode und Gestaltung an der Ackerstrasse 30, viele Jugendliche und mobilitätseingeschränkte Personen regelmässig die Konradstrasse.

- Fehlender Vortritt für Velofahrende: An einigen Kreuzungen der Konradstrasse gilt Rechtsvortritt, obwohl Velofahrende gemäss den städtischen Velostandards auf Velovorzugsrouten Vortritt haben sollen.

- Fehlende Hitzeminderung: Im Projektabschnitt gilt es die bioklimatische Situation bei Tag und Nacht zu verbessern. Da nur wenige Bäume sowie keine entsiegelten und begrünten Flächen im Perimeter vorhanden sind, hat die Strasse viel Potenzial durch hitzemindernde Elemente.

Diese Defizite bieten zugleich Potenziale für eine gelungene Umgestaltung der Strasse. Ziel ist eine ausgewogene Umgestaltung, die nicht nur den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs dient, sondern sich auch nach den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs sowie den Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung richtet.

2 Zielformulierung

Basierend auf der Auftrags- und Situationsanalyse sowie den übergeordneten Zielen der Stadt Zürich wurden folgende Ziele definiert:

- Förderung des Fussverkehrs: Breite Trottoirs, direkte Verbindungen, sichere Querungen und Hindernisfreiheit zugunsten sicherer und komfortabler (Schul-) Wege

- Förderung des Veloverkehrs: Sichere Anbindung an den Stadttunnel mittels der Velovorzugsroute sowie Erhalt und bei Möglichkeit Ausbau der Veloabstellplätze

- Sicherstellung der Erschliessung der Strasse für den motorisierten Individualverkehr mit minimalem Flächenverbrauch und Anliefermöglichkeiten

- Förderung lokaler Hitzeminderung durch die Schaffung von Grünflächen mit Bepflanzung zur Aufwertung der Strasse

- Gute Abstimmung der Oberflächengestaltung mit den örtlichen Gegebenheiten

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Im Rahmen des Projekts wurden im Projektteam verschiedene Stossrichtungen für Varianten geprüft. Daraus resultierten drei Varianten, die sich hinsichtlich der Gestaltung der Strasse, der Anzahl an Parkplätzen und Bäumen sowie der Dimensionierung der Querschnitte unterscheiden.

Variante 1:
- Geradliniger Strassenraum
- Breite des Trottoirs unter 2.40 m
- Einzelne Grünflächen zwischen den Parkflächen nordseitig
- Entsiegelte Abstellplätze des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Güterumschlagsflächen nordseitig

Variante 2:
- Entschleunigung durch geschwungene Linienführung
- Breite des Trottoirs unter 2.40 m
- Seitlich alternierende Grünflächen mit Bäumen
- Entsiegelte MIV-Abstellplätze und Güterumschlagsflächen alternierend

Variante 3:
- Entschleunigung durch geschwungene Linienführung
- Trottoirbreiten von 2.60 m
- Seitlich alternierende Grünflächen mit Bäumen
- Entsiegelte Zweiradparkplätze und Güterumschlagsflächen alternierend

Im Hinblick auf die geforderten Mindestbreiten lässt sich festhalten, dass eine Kombination von Trottoir, Velovorzugsroute und MIV-Parkplätzen nicht umsetzbar ist, da der Strassenraum von knapp zwölf Metern hierfür nicht ausreicht.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet, insbesondere:

- Fahrbahn: Berücksichtigung Richtbreiten Velovorzugsroute
- Trottoirbreiten: Berücksichtigung der Richtlinien für das Trottoir
- Grünflächen: Hitzeminderung durch Entsiegelung, Begrünung und Pflanzung von Bäumen
- Parkierung / Güterumschlag (GU): Anzahl und Verteilung der Parkflächen für Velo und Motorrad sowie Güterumschlag

Diese oben genannten Ziele bilden die Grundlage für die Projektentwicklung und damit die Kriterien für die Bewertung der drei Varianten.

	Fahrbahn	Trottoirbreiten	Grünflächen	Parkierung / GU
Bestand	✓	✗	✗	✓
Variante 1	✗	✗	✗	✓
Variante 2	✓	✗	✓	✓
Variante 3	✓	✓	✓	✓

In der Gesamtbewertung erhält die Variante 3 die beste Bewertung und wird als Bestvariante weiterverfolgt.

In der Bestvariante sind beidseitig versetzt angeordnete Grünflächen und Bäume vorgesehen. Sie gliedern den Strassenraum, schaffen eine abwechslungsreiche Raumwirkung und tragen durch die gezielte Verengung des Fahrbahnbereichs zu einer Verkehrsberuhigung und Entschleunigung des Verkehrs bei. Unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungsbedürfnisse und des begrenzten Strassenquerschnitts wird eine Variante ohne öffentliche MIV-Abstellplätze favorisiert. Der dadurch gewonnene Strassenraum steht damit für die allgemeine Aufwertung zur Verfügung und wird zugunsten des Velo- und Fussverkehrs sowie der Begrünung genutzt. Ergänzend zu den Grünflächen sind eine reduzierte, jedoch weiterhin bedarfsgerechte Anzahl entsiegelter Güterumschlagsflächen vorgesehen. Um ein ausreichendes und zweckmässig angeordnetes Angebot für den Güterumschlag sicherzustellen, wird in der Konradstrasse auf die Anordnung von weissen und blauen Parkfeldern verzichtet. Damit wird dem Güterumschlag gegenüber dem privaten Parkieren bewusst eine höhere Priorität eingeräumt. Die zeitliche Begrenzung des Güterumschlags verhindert zudem eine dauerhafte Belegung der entsprechenden Flächen und reduziert damit die potenzielle Dooring-Gefahr für den Veloverkehr. Gleichzeitig entsteht zusätzlicher Spielraum für eine qualitätsvolle Gestaltung des Strassenraums mit Grün- und Aufenthaltsbereichen.

Die Kreuzungen der Konradstrasse mit der Ackerstrasse und der Radgasse sind mit einem Vertikalversatz über die gesamte Breite der Strasse mit 3 cm taktil erfassbarem Anschlag geplant. Diese Vertikalversätze haben ebenfalls eine verkehrsberuhigende Wirkung und wirken überhöhten Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer*innen entgegen. Motorfahrzeuge und Velos sollen an dieser Stelle bewusst das Tempo reduzieren, bevor sie einerseits das Trottoir an der Ackerstrasse überqueren und in die Begegnungszone Heinrichstrasse einfahren. Andererseits wird das Tempo bei der Querung des Trottoirs an der Radgasse sowie der Velo-Zufahrt in den Stadttunnel reduziert.

Durch die Ausbildung von Trottoirüberfahrten an den Kreuzungsbereichen Klingen- und Hafnerstrasse erhält die Velovorzugsroute Vortritt. Das durchgezogene Trottoir gewährt auch dem Fussverkehr entlang der Konradstrasse den Vortritt.

3.3 Fazit

Das Variantenstudium hat gezeigt, dass mit der Bestvariante eine ausgewogene Lösung erzielt werden kann, die sowohl die Anforderungen an die Integration der Velovorzugsroute, die Optimierung der Trottoirs als auch klimatische Aspekte berücksichtigt. Durch die neuen Bäume und die Reduktion der Parkplätze kann die Strasse nachhaltig und zukunftsgerichtet aufgewertet werden. Das Quartier gewinnt an Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Der gesamte Strassenquerschnitt wird gemäss den Anforderungen der Velovorzugsroute und an angestrebte Trottoirbreiten angepasst. Die Fläche für den motorisierten Verkehr wird dabei auf das notwendige Minimum reduziert. Die dadurch frei gewordenen Flächen werden für Aufwertungsmassnahmen beim Veloverkehr und für Aufwertungsmassnahmen beim Fussverkehr respektive für mehr Grün genutzt. Ebenso wird der minimale Bedarf an Güterumschlag im Bereich entsiegelter Flächen, zwischen Grünflächen, berücksichtigt.

Gestalterische Elemente
Insgesamt werden 31 neue Bäume gepflanzt. Sie strukturieren den Raum, spenden Schatten und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Das Regenwasser wird von den asphaltierten Trottoirflächen gezielt in die Baumgruben entwässert. Dadurch kann das anfallende Regenwasser direkt vor Ort genutzt und den Bäumen zugeführt werden. Die Pflästerung im Bereich der Parkflächen ist sickerfähig und unterteilt die Strasse in klar erkennbare Zonen.

Verkehrsmassnahmen
Die Velovorzugsroute wird in die bestehende Tempo-30-Zone integriert. Durch das Pflanzen neuer Bäume und die Reduktion der Parkplätze kann die Strasse beruhigt und aufgewertet werden.

Verkehrssicherheit
Die Anordnung der Bäume trägt zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten bei und fördert die gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden. Durch den Wegfall der Parkplätze verringern sich Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr, insbesondere das Risiko von «Dooring»-Unfällen, bei denen plötzlich geöffnete Autotüren Velofahrende gefährden.

4.2 Fussverkehr

Die Trottoirs werden beidseitig auf 2.60 m verbreitert.

Die Trottoirüberfahrten der Seitenstrassen im gesamten Projektabschnitt gewährleisten ein durchgehendes Trottoir entlang der Konradstrasse.

Alle Trottoirüberfahrten werden gemäss den städtischen Standards sowie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umgesetzt, wobei als wichtiger Bestandteil taktile Markierungen für sehbehinderte Personen angebracht werden.

4.3 Veloverkehr

Die Anforderungen an die Velovorzugsroute werden mit einem Strassenquerschnitt von 4.80 m Breite erfüllt. Aufgeteilt wird die Fahrbahn in eine 3 m breite Einbahn-Fahrspur, die sich der MIV mit dem Veloverkehr teilt, sowie einem 1.80 m breiten Velostreifen in die Gegenrichtung. Die Sichtbarkeit der Velovorzugsroute wird entlang der Strecke durch grüne Bänder am Fahrbahnrand gewährleistet. Zusätzlich werden wiederholende Velo-Piktogramme markiert.

4.4 Hitzeminderung

Mit der Bestvariante wird die Konradstrasse im Sinne einer klimagerechten Stadtraumplanung deutlich aufgewertet. Durch gezielte Entsiegelung, Begrünung und Pflanzung von Bäumen entstehen wirkungsvolle Massnahmen zur Hitzeminderung.

Die Pflästerung im Bereich der Parkflächen wird versickerungsfähig ausgeführt, die Trottoirflächen werden wo möglich in die seitlich angrenzenden Grünflächen entwässert. Dies erlaubt eine lokale Regenwasserbewirtschaftung und reduziert die Belastung des Kanalisationsnetzes bei Niederschlägen.

4.5 Parkierung

Im Vergleich zum Bestand wird die Anzahl der Parkplätze im gesamten Projektabschnitt von 45 Blaue-Zone-Parkplätzen und 24 weiss-markierten gebührenpflichtigen Parkplätzen neu auf 27 Blaue-Zone-Parkplätze und 3 weiss-markierte Parkplätze reduziert. In der Konradstrasse fallen sämtliche MIV-Abstellplätze weg. Die Hafnerstrasse wird mit einem neuen Blaue-Zone-Parkplatz, einer Güterumschlagsfläche sowie 2-Mofa Parkplätzen ergänzt.

Grund für den Parkplatzabbau ist die Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Die angestrebte Breite der Velovorzugsroute von 4.80 m und der zusätzlich notwendige Abstand von 0.75 m zu Längsparkplätzen haben im Strassenquerschnitt keinen Platz. Somit können zur Vermeidung von Dooringunfällen keine Parkplätze in der Konradstrasse mehr angeboten werden. Der verbleibende Platz für sichere Parkflächen wird für den Güterumschlag reserviert.

Aufgrund der zentralen Lage nahe am Hauptbahnhof mit bester ÖV-Erschliessung ist die Relevanz der öffentlichen Parkierung untergeordnet. Das Velo- und Motorrad-Parkplatzangebot kann im Vergleich zum Bestand erweitert werden. Mit dem Projekt können 38 Velo-Parkplätze und 6 Motorrad-Parkplätze zusätzlich geschaffen werden.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Zufahrt für Entsorgungs-, Liefer- und Einsatzfahrzeuge ist sichergestellt. Kurzzeitiges Halten für Anlieferungen ist auf den Güterumschlagsflächen weiterhin möglich. Diese reduzieren sich in der Gesamtsumme um 2, jedoch sind die 8 neu projektierten Standorte im gesamten Strassenabschnitt gut verteilt und teilweise länger als im Bestand.

4.7 Bilanzen

Parkplatzbilanz

Parkplatz-Bilanz		Bestehend	**Projektiert**	**Differenz**
Parkplatz Blaue Zone	(P-Blau)	45	27	-18
Parkplatz weiss / gebührenpflichtig	(P-Weiss)	24	3	-21
Velo-Parkplatz	(P-Velo)	132	170	+38
Motorrad-Parkplatz	(P-Motorrad)	5	11	+6
Güterumschlag		10	8	-2
Parkplatz "Sanität"		1	1	0

Baumbilanz

Baum-Bilanz	Bestehend	**Fällen**	**Pflanzen**	**Bilanz**	**Differenz**
Bäume	12	0	31	43	+31

Bilanz Flächennutzung

Nutzungs-Bilanz		Bestehend	**Projektiert**	**Differenz**
Veloverkehr	Velostreifen Parkierung	800 m^2 117 m^2	800 m^2 148 m^2	+/- 0 m^2 +31 m^2
Fussverkehr	Gehwege	2'985 m^2	3'642 m^2	+657 m^2
MIV	Fahrbahn Zone 30 Parkierung Güterumschlag	3'867 m^2 456 m^2 133 m^2	3'143 m^2 41 m^2 130 m^2	-724 m^2 -415 m^2 -3 m^2
Keine Nutzung	Grünflächen	30 m^2	484 m^2	+454 m^2

Flächenbilanz

Flächen-Bilanz		Bestehend	**Projektiert**	**Differenz**
Grünflächen	Baumscheiben offen/geschlossen	30 m^2	396 m^2	+366 m^2
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge, Schotterrasen	0 m^2	407 m^2	+407 m^2
Versiegelte Flächen	Asphalt/Beton Natursteinbeläge gebunden	7’558m^2	6’785 m^2	-773 m^2

Leiter Werterhaltung

Schneebeli Hannes

Digital unterschrieben von
Schneebeli Hannes
Datum: 2026.09.23 09:52:31 +02'00'

Hannes Schneebeli

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt