

Stadt Dübendorf
Neukonzeption Adlerplatz

Konzeptideen und Empfehlungen städtischer Gegenvorschlag

Kurzbericht zuhanden der Abteilung Stadtplanung





Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 31
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Michael Städler
Patricia Wenk

Perimeterplan (GIS Kanton ZH)

Dokument1

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Initiative und Gegenvorschlag	4
1.2	Umsetzungsvorlagen	5
1.3	Teilrevision kommunaler Richtplan	5
1.4	Auftrag	6
1.5	Grundlagen	7
2	Analyse	8
2.1	Adlerstrasse	8
2.2	Adlerplatz	9
2.3	Flächensaldo Bearbeitungsperimeter	10
3	Fazit – Handlungsbedarf und Ziele	11
3.1	Ziele – Verkehrsabläufe und Sicherheit	11
3.2	Ziele – Parkierungsangebot	11
3.3	Ziele – Hitzevorsorge	12
3.4	Ziele – Städtebauliche Aufwertung	12
4	Massnahmen und Varianten	13
4.1	Massnahmen Allgemein (variantenunabhängig)	13
4.2	Massnahmen und Varianten Adlerplatz – City Center	13
4.3	Massnahmen und Varianten Adlerstrasse Nordost	22
5	Bestvariante – Empfehlung	24
5.1	Massnahmenbeschreibung	25
5.2	Flächensaldo	29
5.3	Signalisation (konzeptioneller Entwurf)	30
6	Anhang	31
6.1	Variantenvergleich	31
6.2	Pläne	35

1 Ausgangslage

Am 1. März 2024 hat die SVP die Volksinitiative „**Die Parkplätze auf dem Adlerplatz müssen erhalten bleiben**“ beim Stadtrat eingereicht. Der Stadtrat beauftragte daraufhin die Abteilung Stadtplanung mit der Ausarbeitung zweier Umsetzungsvorlagen:

- **Umsetzungsvorlage A:** entspricht der eingereichten Initiative
- **Umsetzungsvorlage B:** entspricht dem Gegenvorschlag des Stadtrats

Der Adlerplatz umfasst aktuell 23 Parkplätze. Die Umsetzungsvorlage A wurde von der Stadtplanung bereits ausgearbeitet. Für die Ausarbeitung der Umsetzungsvorlage B, die eine Spannweite von 16 bis 23 Parkplätzen vorsieht, hat die Abteilung Stadtplanung die asa AG aus Rapperswil-Jona beauftragt.

1.1 Initiative und Gegenvorschlag

Die eingereichte Initiative wurde formell zugelassen, innert der Frist wurden 577 gültige Unterschriften eingereicht und sie wurde am 19. April 2024 amtlich für zustande gekommen erklärt.

Inhalt der Initiative

Ziel ist der Erhalt der heutigen Anzahl sowie der bisherigen Funktion der Parkplätze auf dem Adlerplatz.

Begründung:

- Am 11. Dezember 2023 hatte der Gemeinderat CHF 150'000 für eine Umgestaltung des Platzes (inkl. Abbau von Parkplätzen) bewilligt.
- Frühere, gleichlautende Vorhaben (2015, 2022) wurden abgelehnt.
- Parkplätze sind wichtig für Handel und Gewerbe – sie sind stark frequentiert.
- Geplante Parkanlage neben stark befahrener Strasse sei unattraktiv und unrealistisch; es existieren bereits neue/größere Parks in der Nähe.

Beschluss des Stadtrats – SRB 24-303 vom 27. Juni 2024:

- Empfehlung an den Gemeinderat, die Initiative als gültig zu erklären.
- Empfehlung zur Ablehnung der Initiative.
- Auftrag zur Erarbeitung einer Umsetzungsvorlage **und** eines Gegenvorschlags.

Beschluss des Gemeinderats vom 04. November 2024:

- Formelle Gültigkeit der Initiative bestätigt.
- Ablehnung **nicht beschlossen** – Entscheidung erst nach Vorlage der Umsetzung.
- Stadtrat wird mit Ausarbeitung beider Vorlagen (Initiative + Gegenvorschlag) beauftragt.

Vorgaben für den Gegenvorschlags gemäss Stadtrat:

- 16–23 Parkplätze, inkl. zwei Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe, neu angeordnet.
- Ökologische und klimagerechte Aufwertung des Adlerplatzes.
- Einbezug der Adlerstrasse.

1.2 Umsetzungsvorlagen

Zur Umsetzung wurden zwei Teilrevisionen des kommunalen Richtplans Verkehr erstellt:

- Eine Variante gemäss Volksinitiative
- Eine Variante gemäss Gegenvorschlag des Stadtrats

Beschlüsse:

1. Verabschiedung der Teilrevision zur öffentlichen Auflage und kantonalen Vorprüfung.
2. Beauftragung der Abteilung Stadtplanung mit der Bereinigung der Unterlagen nach Auswertung der Stellungnahmen sowie der Einreichung an den Stadtrat zur Weiterleitung an den Gemeinderat.

1.3 Teilrevision kommunaler Richtplan

Die Planungen stehen im Einklang mit übergeordneten Vorgaben. Die öffentliche Auflage gemäss §7 PBG sowie die kantonale Vorprüfung wurden eingeleitet.

Die Planungskommission behandelte die Vorlage am 30. Januar 2025

Umfang der Teilrevision:

Die Umsetzungsvorlagen beinhalten folgende Unterlagen im Rahmen der Teilrevision des kommunalen Richtplans Verkehr:

- Teilrevision kommunaler Richtplan Verkehr, Plan 1 :5000
- Synoptische Darstellung im Bericht zu den Teilrichtplänen
- Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV (nicht rechtsverbindlich)

Voraussichtliche Änderungen:

Folgendes Kapitel wird voraussichtlich wie folgt angepasst:

Änderungen gemäss Gegenvorschlag Stadtrat – Stand öffentliche Auflage Januar 2025

Kapitel	Revision	
Kapitel 3.2.4 Parkierungsanlagen Kommunale Festsetzung von öffentlichen Parkierungsanlagen	Standort: [...] - Adlerplatz	Hinweise: Bestehend, 23 Parkplätze – Geplant, mind. 16 Parkplätze sind dauerhaft zu erhalten, neu inkl. zwei Kurzzeitparkplätze für Gewerbe und Güterumschlag. Die Parkplätze werden neu angeordnet. Die gesamte Erscheinung des Adlerplatzes

		ist ökologisch und klimagerecht aufzuwerten. Die Adlerstrasse ist bei der Neugestaltung miteinzubeziehen.
--	--	---

Änderungen gemäss Initiative – Stand öffentliche Auflage Januar 2025

Kapitel	Revision	
Kapitel 3.2.4 Parkierungsanlagen Kommunale Festsetzung von öffentlichen Parkierungsanlagen	Standort: [...] - Adlerplatz	Hinweise: Bestehend, 23 Parkplätze – Parkplätze sind dauerhaft zu erhalten.

1.4 Auftrag

Der auszuarbeitende Gegenvorschlag hat sich innerhalb der folgenden Rahmenbedingungen zu bewegen:

- Bereitstellung von 16 bis 23 Parkplätzen, darunter neu zwei Kurzzeitparkplätze für Gewerbe und Güterumschlag.
- Aufwertung der Gesamtgestaltung des Adlerplatzes mit Fokus auf ökologische und klimagerechte Aspekte.
- Einbeziehung der Adlerstrasse (Tempo-30-Zone) in die konzeptionellen Überlegungen, insbesondere im Abschnitt zwischen dem Parkplatz und dem Zugang zum Einkaufszentrum sowie bis zur Einmündung in die Unterdorfstrasse.

Arbeitsinhalte der Konzeptstudie:

- Analyse der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum (Strassenraum, Trottoirs, Fussgängerquerungen, Veloführung).
- Überprüfung der Verkehrssicherheit und der bestehenden Parkplatzanordnung auf dem Adlerplatz.
- Neukonzeption der Parkplatzanordnung (Vorgabe: 16 bis 23 Parkplätze) mit folgenden Zielen:
 - Flächen für ökologische und klimagerechte Aufwertungen schaffen.
 - Optimierung der Verkehrssicherheit.
 - Entwicklung von Verbesserungsmassnahmen für die Adlerstrasse (Tempo-30-Zone).
- Durchführung einer Startsituation vor Ort zur Klärung des Auftrags, inklusive Begehung.
- Virtuelle Besprechung zur Präsentation erster Entwürfe und Auswahl der Bestvariante.
- Erstellung eines Kurzberichts (Arbeitspapier) zur Neukonzeption / Neugestaltung.

Perimeter



Abb. 1: Abgrenzung Perimeter Konzeptstudie (rot dargestellt) – © GIS-ZH, Kanton Zürich,

1.5 Grundlagen

Folgende Dokumente und Dossiers bilden die Grundlage für die Erarbeitung der Konzeptstudie:

Normen, Wegleitungen und Handbücher:

- VSS 40240 Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr - Grundlagen
- VSS 40291 Parkieren – Anordnung Geometrie der Parkieranlagen
- Velostandards des Kantons Zürich

Projekte:

- Dossier Projektunterlagen zur Umgestaltung Adlerplatz (radershall partner ag, Stand 2015)
- Dossier Verkehrsgutachten Tempo 30 (IBV Hüsler AG, Stand 2019)
- Dossier Belagssanierung Städtlikreuzung (ViaTec AG, Stand 2024)

Sonstige Unterlagen:

- Protokoll des Stadtrates 25-74 B3.5.7 (Stadt Dübendorf, 06.02.2025)
- Dossier zur Teilrevision des Kommunalen Richtplans Verkehr «Adlerplatz» (Stadt Dübendorf, 30.01.2025)
- Evaluation Parkplatzgebühren im Umfeld des Adlerplatzes (Stadt Dübendorf, 06.05.2025)
- Massnahmenplan Klima – Stadt Dübendorf (planar, 2023)

2 Analyse

Der Adlerplatz und die Adlerstrasse stehen exemplarisch für die Herausforderungen moderner Stadtentwicklung im Spannungsfeld zwischen Mobilität, Klimaschutz und urbaner Lebensqualität. Die vielfältigen Herausforderungen werden nachfolgend anhand der beiden Räume differenziert dargestellt.

2.1 Adlerstrasse

- **Verkehrsproblematik:** Regelmässige Rückstaus behindern sowohl die Anlieferung als auch die Durchfahrt zur Tiefgarage. Fahrzeuge warten längs der Fahrbahn, bis Parkfelder auf dem Adlerplatz frei werden.
- **Ungeordnete Nutzung:** Die Freifläche vor dem City Center wird regelmässig für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen oder für Güterumschlag verwendet.
- **Zentrale Erschliessungsfunktion:** Gemäss Parkleitsystem fungiert die Adlerstrasse als Haupterschliessung für die Tiefgaragen City Center, Marktgasse und Inside.
- **Veloinfrastruktur unzureichend:** Der ungeschützte Radstreifen in Gegenrichtung auf der Adlerstrasse stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Im Kurvenbereich wird er regelmässig überfahren. Zudem wird er zum Überholen bei Rückstau – teilweise auch in Kombination mit dem Trottoir – missbraucht.
- **Anlieferung City Center:** Die Anlieferung erfolgt ostseitig? direkt über die als Trottoir wahrgenommene Fläche zwischen Anlieferung und Fahrbahn und zwingt Fussgänger:innen teilweise zum Ausweichen auf die Fahrbahn. Zudem wird der Radstreifen auf weiten Strecken für die Anlieferung COOP in Gegenrichtung befahren.
- **Unzureichendes Erscheinungsbild:** Die Gestaltung der Strasse steht nicht im Einklang mit ihrer Funktion oder dem geltenden Verkehrsregime (Tempo30-Zone). Aufgrund des grosszügigen Querschnitts wird sie trotz Einbahn-Signalisation häufig in verbotener Richtung befahren.
- **Kritische Güterumschlagsfläche:** Das entsprechende Parkfeld am östlichen Strassenrand ist ungünstig platziert, da die Abwicklung des Güterumschlags über die Strasse ohne geschützte Seitenräume erfolgen muss.
- **Städtebauliche Integration mangelhaft:** Der Bereich zwischen Marktgasse und City Center ist im Grunde eine Mischverkehrsfläche, welche durch die verkehrsorientierte Ausgestaltung eine erhebliche Trennwirkung zur Folge hat – verbindende räumliche Elemente fehlen.
- **Fussgängerquerungen problematisch:** Die Querung zur Marktgasse liegt in einer stark frequentierten 90°-Kurve und ist räumlich schwer erfassbar, was zu Nutzungskonflikten zwischen Fahrzeugverkehr, Fussgänger:innen, Velos und Anlieferung führt.
- Die Querung über die Unterdorfstrasse wird durch die überdimensionierte Gestaltung des Knotens erschwert – Querungsbedürfnisse (Trottoirfortführung) sind für den motorisierten Verkehr nicht ersichtlich.



Abb. 2: kritische Querungsstelle / Staubbildung infolge Parkplatzsuche / 90° Kurve für Sattelschlepper (Fotos: asa AG)

2.2 Adlerplatz

- **Mangelnde Hitzevorsorge:** Der Adlerplatz stellt aufgrund seiner grossflächigen Versiegelung eine ausgeprägte Hitzeinsel dar. Die Bäume beschatten nur den südlichen Teilbereich mit Parkfeldern sowie einen kleinen Abschnitt der Adlerstrasse.
- **Begrenzte ökologische Funktion:** Der hohe Versiegelungsgrad erschwert die Versickerung und Wasserspeicherung. Die Vegetation weist einen geringen Artenreichtum auf.
- **Gratisparkierung als Attraktivitätsfaktor:** Der Platz bietet 23 oberirdische Parkplätze mit grosszügiger Fahrgasse. Die erste halbe Stunde ist gratis, die zweite kostet CHF 0.50. Dieses Angebot fördert eine starke Frequentierung – insbesondere für Kurzbesuche – und führt zu Stauerscheinungen bei der Einfahrt.
- **Ungleichgewicht bei Parkgebühren:** Die benachbarten Parkgaragen (City Center, Markt-gasse, Inside) sind weniger ausgelastet, da sie teurer und bereits ab der ersten Minute kostenpflichtig sind (CHF 1.00 pro Stunde, exkl. 10 Minuten freie Durchfahrt).
- **Unzureichende Fuss- und Veloverbindungen:**
 - Das Trottoir entlang der Zürichstrasse ist durch Hecken und Bäume vom Platz getrennt.
 - Die Nord-Süd-Fusswegverbindung verläuft am östlichen Rand vor dem Fachgeschäft Chi-corée und der UBS, ist jedoch lückenhaft und durch Parkfelder sowie Vegetation vom Platz separiert.
 - Der Adlerplatz ist weitgehend dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Aufenthaltsflä-chen für den Fussverkehr sind – abgesehen von zwei Sitzbänken am südöstlichen Rand – kaum vorhanden.
 - Die Veloverbindung zur Querung Zürichstrasse (Lichtsignalanlage) ist nicht intuitiv nach-vollziehbar.



Abb. 3: Trottoir Zürichstr. / Rückstau wartende Fahrzeuge / Zugang zu Querung Zürichstrasse ab Adlerplatz (Fotos: asa AG)

2.3 Flächensaldo Bearbeitungsperimeter



Abb. 4: Plan Flächensaldo Bestand (asa AG)

Flächensaldo Adlerplatz – City Center								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
496.2 m ²	59.1 m ²	keine	keine	806.4 m ²	309 m ²	keine	keine	317.3 m ²
Total Fläche versiegelt 1670.7 m² = 84%						Total Fläche unversiegelt 317.3 m² = 16%		
Flächensaldo Adlerstrasse Nordost								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Grünflächen		
201.2 m ²	keine	keine	keine	408.8 m ²	Keine	165 m ²		
Total Fläche versiegelt 610 m² = 79%						Total Fläche unversiegelt 165 m² = 21%		
Flächensaldo Total								
Total Fläche versiegelt 2280.7 m² = 83%						Total Fläche unversiegelt 482.3 m² = 17%		

3 Fazit – Handlungsbedarf und Ziele

Die Analyse zeigt deutliche Defizite, die gezielte Massnahmen erforderlich machen. Zentral ist dabei die dominante Nutzung des Adlerplatzes durch den motorisierten Individualverkehr in Kombination mit einer fast vollständigen Flächenversiegelung. Dies verstärkt die Entstehung einer städtischen Hitzeinsel. Gleichzeitig beeinträchtigt der intensive Parkplatzsuchverkehr die Verkehrssicherheit sowie die Anlieferlogistik auf der Adlerstrasse. Die räumliche Verbindung zwischen Marktgasse und City Center ist durch die monofunktionale Nutzung des Platzes unterbrochen und wenig attraktiv.

Die übergeordneten Projektziele sind:

- Optimierung der Verkehrsabläufe und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Bereitstellung eines geeigneten Parkierungsangebots
- Umsetzung klimawirksamer Massnahmen – Hitzevorsorge
- Städtebauliche Aufwertung und bessere Integration des Platzes

3.1 Ziele – Verkehrsabläufe und Sicherheit

- **Verkehrsfluss optimieren**
 - Vermeidung von Rückstau und Parkplatzsuchverkehr
- **Verkehrssicherheit Veloverkehr**
 - Sicherere Veloführung in Gegenrichtung auf der Adlerstrasse (Einbahnregime)
 - Stärkung der Veloverbindung zur Lichtsignalanlage (Querung Zürichstrasse)
- **Verkehrssicherheit Fussverkehr**
 - Bessere Sichtbarkeit und Gestaltung der Fussgängerquerungsstellen
 - Ermöglichung flächiger Querungen wo Bedarf dafür besteht
- **Strassenraumgestaltung**
 - Klare Lesbarkeit von Funktion und Verkehrsregime (z.B. Vermeidung von Fahrten in Gegenrichtung)

3.2 Ziele – Parkierungsangebot

- **Optimierte Parkierungsorganisation**
 - Schaffung von 16–23 Parkplätzen (Zielgrösse \geq 18 PP) inkl. 2 Plätzen für Gewerbe / Güterumschlag
 - Übersichtliche Anordnung, Minimierung negativer Auswirkungen auf die Adler- und Zürichstrasse
- **Lenkung durch abgestufte Parkgebühren**
 - Mindestens gleichwertige oder höhere Gebühren auf dem Adlerplatz im Vergleich zu umliegenden Parkgaragen

3.3 Ziele – Hitzevorsorge

- **Erhöhung des Anteils an unversiegelten Flächen**
 - Pflanzung zusätzlicher Bäume zur Beschattung
 - Verbesserte Wasserspeicherung und Versickerung (Schwammstadt)

3.4 Ziele – Städtebauliche Aufwertung

- **Räumliche Verbindung stärken**
 - Erhöhung der Durchlässigkeit zwischen Marktgasse und City Center
 - Aufwertung Strassenraum entlang der Zürich- und Adlerstrasse
- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**
 - Mehr attraktive öffentliche Aufenthaltsflächen auf dem Adlerplatz
 - Förderung von Biodiversität und klimatisch wirksamer Begrünung

4 Massnahmen und Varianten

Die Massnahmen werden räumlich gegliedert:

Der Adlerplatz und die Vorzone des City Centers werden als Einheit „Adlerplatz – City Center“ zusammengefasst. Der Bereich von der Marktgasse bis zur Einmündung der Unterdorfstrasse wird als „Adlerstrasse Nordost“ bezeichnet. Die unterschiedlichen Massnahmen bzw. Varianten für diese beiden Räume lassen sich beliebig miteinander kombinieren.

4.1 Massnahmen Allgemein (variantenunabhängig)

- **Parkgebühren anpassen bzw. umkehren:** In den Parkgaragen soll die erste halbe Stunde kostenlos sein. Auf dem Adlerplatz hingegen soll ab der ersten Minute eine Gebühr von mindestens CHF 1.– erhoben werden.
- **Mischverkehrsfläche:** Die Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen zwischen dem City Center und der Marktgasse sind komplex und erfordern gegenseitige Rücksichtnahme. Um dieses Miteinander zu fördern, wird eine platzartige Gestaltung als Mischverkehrsfläche angestrebt – gegebenenfalls durch eine blosse Belagsänderung (z.B. heller Deckbelag), mittels FGSO oder optional durch Anhebung der Verkehrsfläche (Vertikalveratz).
- **Parkierung Adlerstrasse:** Ein Teil der Parkplätze soll neu entlang der Adlerstrasse Nordost angeordnet werden.
- **Verkehrsführung optimieren:** Die Durchfahrt auf der Adlerstrasse und die Zufahrt zur Parkierung auf dem Adlerplatz sollen baldmöglichst voneinander getrennt werden, um den Verkehrsfluss zu verbessern.
- **Radverkehrsführung anpassen:** Entlang der Adlerstrasse (zwischen Knoten Unterdorfstrasse und Zürichstrasse) soll der Veloverkehr in Gegenrichtung auf einem separaten Radweg geführt und vom Fussverkehrsbereich sowie der Fahrbahn abgetrennt werden.

4.2 Massnahmen und Varianten Adlerplatz – City Center

Die Hauptvarianten unterscheiden sich in der Verkehrsführung, bzw. in der Lage der Erschliessung der Parkplätze. Folgende Elemente werden bei allen Varianten verwendet.

- Parkfelder: Rasenliner bzw. andere unversiegelte Oberflächen für bessere Sickerfähigkeit
- Einbahnregime auf der Adlerstrasse und der Fahrgasse zu den Parkplätzen
- Platzsituation für flächiges Queren des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich zwischen Markt-gasse, City-Center und Lichtsignalanlage Querung Zürichstrasse
- Separate Führung des Veloverkehrs in Gegenrichtung – Radweg entlang Adlerstrasse
- Schräg- oder Senkrechtparkierung auf dem Adlerplatz
- Baumpflanzung vor der nordöstlichen Treppe des City-Centers
- Adlerplatz: Bäume teilweise ersetzen und ergänzen mit positivem Baumsaldo

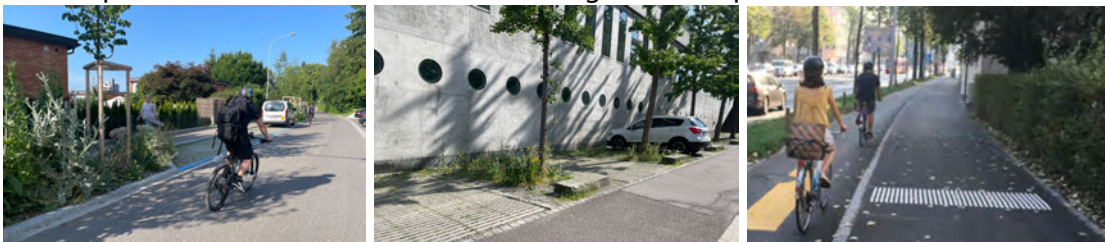


Abb. 5: Vegetation, Baumpflanzung, Rasenliner / getrennte Flächen, separate Führung Fuss-/Veloverkehr (Fotos Rasenliner, asa AG /Foto getrennte Flächen, TBA Kanton BE)

4.2.1 Variante A: Fahrgasse diagonal



Abb. 6: Pläne Situation / Flächensaldo Variante A1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Die Parkgasse Richtung private Zufahrt Bahnhofstrasse 1 wird ab der Einfahrt Adlerstrasse diagonal über den Platz geführt – Einbahn von West in Richtung Ost.
- Die Parkierung wird beidseitig der Fahrgasse angeordnet und durch Grünräume begleitet.
- Die Lage der grösseren Platzfläche liegt südlich der Gasse entlang der Zürichstrasse.

Massnahme:

- Nach der Einfahrt Adlerstrasse besteht ein optionales Rechtsabbiegen in die Fahrgasse und in Richtung private Zufahrt Bahnhofstrasse 1 mit beidseitig 5+11 Parkfelder (16P) im 75° Winkel.

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
348.7 m ²	60 m ²	139 m ²	157 m ²	370.5 m ²	236 m ²	610 m ²	22.5 m ²	44.3 m ²
Total Fläche versiegelt 1075.2 m² = 54%					Total Fläche unversiegelt 912.8 m² = 46%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - 30% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - keine Möglichkeit für den MIV, Runden zu drehen - Optimierung Zugang Bahnhofstrasse 1 - Optimierte Führung des Veloverkehrs Richtung Zürichstrasse - Fussgängerquerung (LSA) – geringes Konfliktpotenzial 					<ul style="list-style-type: none"> - Lage & Aufteilung der Platzfläche ist nicht ideal - mögliche Staubildung im Bereich Zufahrt 			

4.2.2 Varianten B: Fahrgasse Süd

Variante B1: Fahrtrichtung West-Ost



Abb. 7: Pläne Situation / Flächensaldo Variante B1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Die Fahrgasse Richtung private Zufahrt Bahnhofstrasse 1 wird am südlichen Rand des Adlerplatzes in einem Bogen geführt – Einbahn von West in Richtung Ost.
- Die Parkierung wird beidseitig der Fahrgasse angeordnet und ist in zwei Kammern (vor und nach dem Bogen) gegliedert.
- Durch die Lage der Parkierung ergibt sich nördlich der Fahrgasse, zwischen Markt-gasse und City Center eine grössere Platzfläche.

Massnahme:

- Nach der Einfahrt Adlerstrasse besteht ein optionales Rechtsabbiegen im Winkel von knapp 90° in die Fahrgasse mit beidseitig je 3+3 und 3+5 Parkfelder (14P) im 75° Winkel, welche in einem Bogen in Richtung private Zufahrt Bahnhofstrasse 1 führt.

Flächensaldo								
Trottoir 	Querungen 	Radweg 	Mischfläche 	Fahrbahn 	Parkplätze 	Platzfläche 	Baum-scheiben 	Grün-flächen
358.7 m ²	59.6 m ²	128.9 m ²	222 m ²	404 m ²	199.4 m ²	564.3 m ²	22.5 m ²	28.6 m ²
Total Fläche versiegelt 1173.2 m² = 59%					Total Fläche unversiegelt 814.8 m² = 41%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Markt-gasse – City-Center - 25% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen - mittlerer Anteil Parkfelder (14P) - Optimierte Führung des Veloverkehrs Richtung Zürichstrasse - Fussgängerquerung (LSA) – geringes Konfliktpotenzial 					<ul style="list-style-type: none"> - genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - mögliche Staubildung im Bereich Zufahrt 			

Variante B2: Fahrtrichtung Ost-West



Abb. 8: Pläne Situation / Flächensaldo Variante B2 (asa AG)

Stossrichtung:

- Ausser der entgegengesetzten Fahrtrichtung in der Fahrgasse der Parkierung sind die Geometrien weitgehend identisch wie bei Variante B1.

Massnahme:

- Beim Knoten Adlerstrasse / Marktgasse besteht ein optionales Rechtsabbiegen mit Erschliessung der Fahrgasse in Ost-West-Richtung, welche erneut in die Adlerstrasse (vis à vis Treppe City-Center) einmündet und an welcher beidseitig je 3+5 und 3+5 Parkfelder (16P) im 75° Winkel angeordnet sind.

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
358.7 m ²	59.6 m ²	137.2 m ²	221.5 m ²	409.5 m ²	243.3 m ²	486.3 m ²	22.5 m ²	49.4 m ²
Total Fläche versiegelt 1186.5 m² = 60%					Total Fläche unversiegelt 801.5 m² = 40%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Marktgasse – City-Center - 23% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - Rückstau Richtung Zürichstrasse unwahrscheinlich 					<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen und dem Veloverkehr auf der Achse Zürichstrasse (Fussgängerquerung LSA) zur Veloparkierung City-Center die Durchfahrt erschweren - unterschiedliche Verkehrsströme am Übergang Marktgasse City-Center (kritisch für Velo Nord-Süd) 			

4.2.3 Varianten C: Fahrgasse parallel einseitig

Variante C1: Parkierung 75° + Parkfelder Ost 90°



Abb. 9: Pläne Situation / Flächensaldo Variante C1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Aufteilen der Adlerstrasse in Erschliessungsstrasse und parallel geführte Fahrgasse für die Parkierung – beide im Einbahnverkehr von Südwest in Richtung Nordost
- Parkfelder werden entlang des Platzes einseitig der Fahrgasse und östlich des Platzes angeordnet
- Durch die parallele Lage der Fahrgasse zur Adlerstrasse ergibt sich eine grosse Platzfläche zwischen der Liegenschaft Bahnhofstrasse 1, Zürichstrasse und Strassenquerung zum City-center

Massnahme:

- Nach der Einfahrt Adlerstrasse führt die linke Fahrbahn direkt in Richtung Tiefgaragen, entlang der parallel dazu verlaufenden Fahrgasse werden 8 Parkfelder im 75° Winkel angeordnet
- Die 4 Parkfelder am östlichen Rand des Platzes werden im 90° Winkel angeordnet

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baum-scheiben	Grün-flächen
357.1 m ²	61.3 m ²	118.7 m ²	264.4 m ²	311 m ²	179.1 m ²	588.3 m ²	22.5 m ²	85.6 m ²
Total Fläche versiegelt 1112.5 m² = 56%					Total Fläche unversiegelt 879.5 m² = 44%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend und gross - 28% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen 					<ul style="list-style-type: none"> - Zugang & Lage der Platzfläche ist nicht ideal - geringer Anteil Parkfelder (12P) - knapp genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - östliche Parkfelder kritisch für Veloverbindung - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV 			

Variante C2: Parkierung 90°



Abb. 10: Pläne Situation / Flächensaldo Variante C2 (asa AG)

Stossrichtung:

- Ausser der geänderten Ausrichtung der Parkfelder mit 90° Winkel zur Fahrgasse und dem Verzicht auf die Parkplätze im Platzbereich ist die Variante weitgehend identisch mit Variante C1.

Massnahme:

- Nach der Einfahrt Adlerstrasse führt die linke Fahrbahn direkt in Richtung Tiefgaragen, entlang der parallel dazu verlaufenden Fahrgasse werden einseitig 10 Parkfelder im 90° Winkel angeordnet

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
357.1 m ²	61.3 m ²	123 m ²	189.4 m ²	334.3 m ²	140	670.8 m ²	22.5 m ²	89.6 m ²
Total Fläche versiegelt 1065.1 m² = 54%					Total Fläche unversiegelt 922.9 m² = 46%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend und gross - 30% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen 					<ul style="list-style-type: none"> - Lage der Platzfläche ist nicht ideal - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV - Anteil Parkfelder (10P) – auch in Kombination mit Adlerstrasse zu geringe Anzahl Parkfelder 			

4.2.4 Varianten D: Fahrgasse parallel mit beidseitiger Parkierung

Variante D1: Fahrtrichtung Süd-Nord



Abb. 11: Pläne Situation / Flächensaldo Variante D1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Aufteilen der Adlerstrasse in eine Erschliessungstrasse und eine parallel geführte Fahrgasse für die Parkierung – beide im Einbahnverkehr von Südwest Richtung Nordost
- Die Parkierung wird beidseitig der Fahrgasse angeordnet
- Durch die parallele Lage der Fahrgasse zur Adlerstrasse ergibt sich eine Dreiecks-Platzfläche zwischen der Liegenschaft Bahnhofstrasse 1 und der Zürichstrasse.

Massnahme:

- Nach der Einfahrt Adlerstrasse führt die linke Fahrbahn direkt in Richtung Tiefgaragen, entlang der parallel geführten Fahrgasse werden beidseitig 6+8 Parkfelder (14P) im 75° Winkel angeordnet

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
357.1 m ²	61.3 m ²	141.6 m ²	215.6 m ²	337.9 m ²	212 m ²	527 m ²	22.5 m ²	113 m ²
Total Fläche versiegelt 1113.5 m² = 56%					Total Fläche unversiegelt 874.5 m² = 44%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend - 26% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen - mittlerer Anteil Parkfelder (14P) 					<ul style="list-style-type: none"> - genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV 			

Variante D2: Fahrtrichtung Nord-Süd



Abb. 12: Pläne Situation / Flächensaldo Variante D2 (asa AG)

Stossrichtung:

- Ausser der entgegengesetzten Fahrtrichtung in der Fahrgasse der Parkierung sind die Geometrien weitgehend identisch wie bei Variante D1.

Massnahme:

- Beim Knoten Adlerstrasse / Marktgasse besteht ein optionales Rechtsabbiegen mit Erschliessung der Fahrgasse in Nord-Süd-Richtung, welche erneut in die Adlerstrasse (vis à vis Treppe City-Center) einmündet und an der beidseitig 7+9 Parkfelder (16P) im 75° Winkel angeordnet sind

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
358.7 m ²	59.6 m ²	141.6 m ²	215.6 m ²	356.2 m ²	246.8 m ²	478.2 m ²	22.5 m ²	108.8 m ²
Total Fläche versiegelt 1131.7 m² = 57%					Total Fläche unversiegelt 856.3 m² = 43%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend - 25% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - Rückstau Richtung Zürichstrasse unwahrscheinlich 					<ul style="list-style-type: none"> - Genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen - Unterschiedliche Verkehrsströme am Übergang Marktgasse – City-Center (kritisch für Velo Nord-Süd) 			

4.2.5 Variante E: Fahrgasse Ost als Sackgasse (Stand 26.05.2025)



Abb. 13: Pläne Situation / Flächensaldo Variante E1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Die Parkierung wird in einer Sackgasse mit Zugang ab Knoten Adlerstrasse / Marktgasse angeordnet
- Es entsteht eine Dreieck-PLatzfläche zwischen den Parkierungsflächen, dem City-Center und der Zürichstrasse

Massnahme:

- Zwischen der Einfahrt Marktgasse und dem Hauszugang Bahnhofstrasse 1 wird eine Fahrgasse in Nord-Südost Richtung mit 4+9 Parkfelder (13P) im 90° Winkel und Wendemöglichkeit angeordnet.

Flächensaldo								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baumscheiben	Grünflächen
350 m ²	59.6 m ²	70.1 m ²	370.1 m ²	197.3 m ²	188.5 m ²	701.3 m ²	22.5 m ²	28.6 m ²
Total Fläche versiegelt 1047.1 m² = 53%					Total Fläche unversiegelt 940.9 m² = 47%			
Bemerkungen Stärken / Chancen					Bemerkungen Schwächen / Risiken			
<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend, gross und an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Marktgasse – City-Center - 31% mehr unversiegelte Flächen als heute - Keine Möglichkeit Runden zu drehen - Mittlerer Anteil Parkfelder (13P) 					<ul style="list-style-type: none"> - Unterschiedliche Verkehrsströme und Parksuchverkehr im Bereich am Übergang Marktgasse City-Center kann zu Chaos führen (kritisch für Velo Nord-Süd) - Genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse 			

4.3 Massnahmen und Varianten Adlerstrasse Nordost

Der bestehende Strassenraum bietet Möglichkeiten, unter Beanspruchung des Grünraums weitere Parkfelder anzuordnen. Die Varianten unterscheiden sich in der Anordnung und Anzahl der Parkplätze (inkl. Anlieferung) und der Gestaltung am Knoten Adler-/Unterdorfstrasse. Die Massnahmen beinhalten, dass der Radverkehr in Gegenrichtung separat geführt, der Einmündungsradius der Unterdorfstrasse reduziert und die Fahrbahn für den MIV schmaler gestaltet wird. Diese baulichen und gestalterischen Anpassungen sind aus Sicht der Projektverfasser elementar, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten bzw. das Ausweichen des MIV auf die Verkehrsflächen des Fuss- und Veloverkehrs zu minimieren.

4.3.1 Variante F: Parkierung Längs

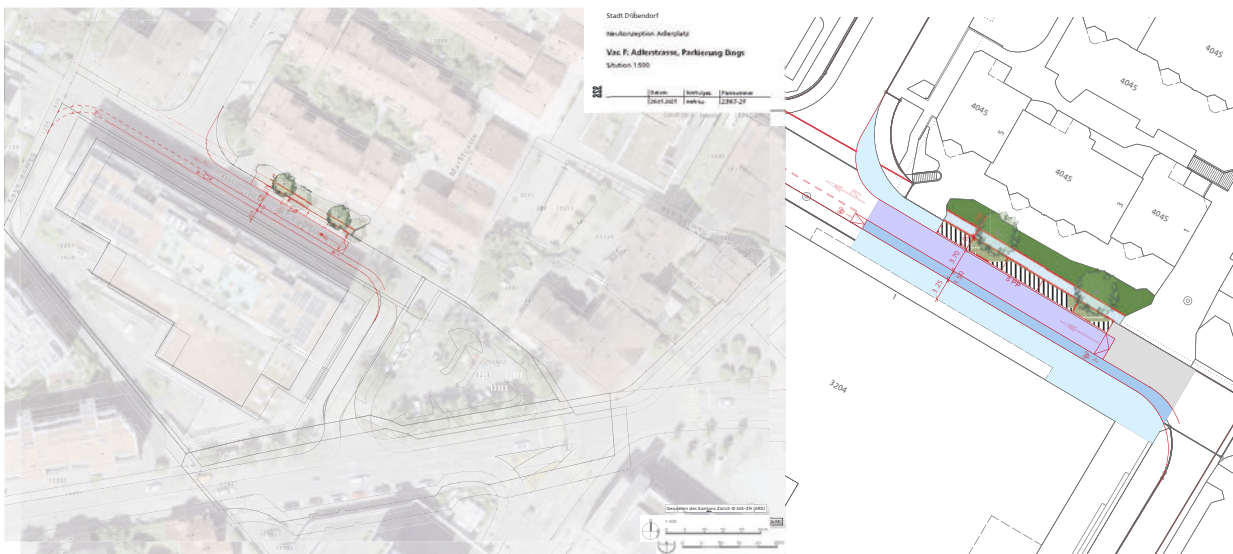


Abb. 14: Pläne Situation / Flächensaldo Variante F1 (asa AG)

Stossrichtung:

- Längsparkierung ostseitig

Massnahmen:

- Entlang der bestehenden Grünfläche werden 5 Längsparkfelder (inkl. 1 Feld Güterumschlag) mit abgesetztem, minimalem Gehbereich angeordnet
- Baumbestand beibehalten oder ersetzen

Flächensaldo						
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Grünflächen
295 m ²	keine	98.2 m ²	76.1 m ²	140.7 m ²	58 m ²	107 m ²
Total Fläche versiegelt 610 m² = 79%				Total Fläche unversiegelt 165 m² = 21%		
Bemerkungen Stärken / Chancen				Bemerkungen Schwächen / Risiken		
<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche 5 Parkfelder (inkl. 1 Güterumschlag) an idealer Lage - Neue nördliche Fusswegverbindung entlang Adlerstrasse 				<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungsmanöver können Verkehrsfluss beeinträchtigen und es besteht die Gefahr, das ungeduldige Fahrzeuglenker auf den Fuss- und Veloverkehrsbereich ausweichen - Seitliches Parkieren benötigt mehr Zeit und kann die Sicherheit der Velos beeinträchtigen - Gleichbleibender Versiegelungsgrad 		

Variante G: Parkierung schräg

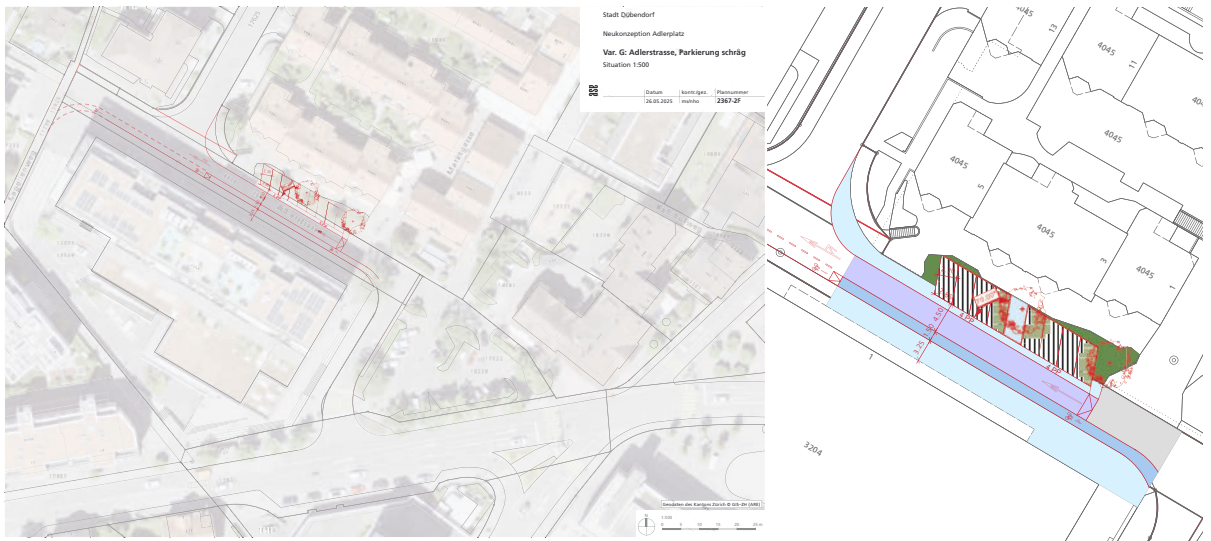


Abb. 15: Pläne Situation / Flächensaldo Variante G1

Stossrichtung:

- Schrägparkierung ostseitig mit zusätzlichem Durchgang zur Gewerbeliegenschaft

Massnahme:

- Im Bereich der bestehenden Grünfläche werden 4+4 Parkfelder (8P inkl. 1 Güterumschlag) im 75° Winkel mit Abstandstreifen zur Fahrbahn angeordnet
- Baumbestand ersetzen
- Aufschüttung und Stützmauern / Stufen in bestehender Grünfläche nötig

Flächensaldo						
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Grünflächen
311 m ²	keine	81.8 m ²	73 m ²	140.7 m ²	121.8 m ²	46.7 m ²
Total Fläche versiegelt 606.5 m² = 78%					Total Fläche unversiegelt 168.5 m² = 22%	
Bemerkungen Stärken / Chancen				Bemerkungen Schwächen / Risiken		
<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche 8 Parkfelder (inkl. 1 Güterumschlag) an idealer Lage 				<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungsmanöver können den Verkehrsfluss beeinträchtigen und es besteht die Gefahr, dass ungeduldige Fahrzeuglenker auf den Fuss- und Veloverkehrsbereich ausweichen - Rückwärtsfahrende Autos können die Sicherheit der Velofahrenden gefährden. - Fast gleichbleibender Versiegelungsgrad - Grosser Eingriff in die bestehende Struktur mit kostenrelevanten Stützmauern etc. 		

5 Bestvariante – Empfehlung

An der Zwischenbesprechung vom 28.05.2025 wurden die einzelnen Varianten besprochen. Im Nachgang zur Sitzung wurde stadintern eine Bestvariante evaluiert.

Folgende Variantenkombination wurde als Bestvariante bestimmt:

Variante B1: Fahrgasse Süd – Fahrtrichtung West-Ost (Adlerplatz)

in Kombination mit

Variante F1: Parkierung längs (Adlerstrasse Nord-Ost)

Argumente für Bestvariante

Ausschlaggebende Argumente für die Evaluation dieser Variantenkombination waren:

- Der Schwerpunkt des Platzes liegt ideal, im Bereich der Querung Marktgasse – City Center. Dadurch entsteht ein optimaler Nutzen für diese Situation mit einer zentralen, begrünten Platzsituation.
- Die Positionierung des Platzbereiches erhöht die Durchlässigkeit zwischen den beiden Gebieten zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Die Einmündungsbereiche der Adlerstrasse und der Fahrgasse mit Parkierung in die Mischverkehrsfläche (Querungsbereiche) liegen weit auseinander, was im Gegensatz zu anderen Varianten übersichtlicher ist und der Sicherheit der Veloverkehrsbeziehung Nordwest–Südost hin zur Fussgängerquerung Zürichstrasse zugute kommt.
- Das Verkehrsregime verunmöglicht das Fahren von mehreren Runden (Parkplatzsuchverkehr), was zu einer Beruhigung der Verkehrsabläufe führt.
- Die Trennung der Zufahrten Parkierung Adlerplatz und Parkierung in den Tiefgaragen bzw. Durchfahrt Adlerstrasse erfolgt unmittelbar nach dem Knoten Zürichstrasse und der Querung des Fussverkehrs. Die frühe Entflechtung und die Reduktion des Strassenquerschnitts entschärfen auch die Situation für die Anlieferung, da die PW's gar nicht dazu verleitet werden, auf der Adlerstrasse stehen zu bleiben und zu warten.
- Die Längsparkierung auf der Adlerstrasse Nord-Ost kann innerhalb der bestehenden Fahrbahn umgesetzt werden.
- Die Anordnung des Parkfeldes für den Güterumschlag ist optimaler als heute.

Weiterbearbeitung

Folgende Punkte sind bei der weiteren Ausarbeitung der Bestvariante noch anzupassen bzw. Nachzuweisen:

- Befahrung mit Lastwagen für Anlieferung (Schleppkurvennachweis)
- Mögliche Vergrößerung der Platzfläche im Zentrum
- Varianten Organisation / Ausgestaltung Mischverkehrsfläche

5.1 Massnahmenbeschrieb

Für eine bessere Befahrung der Fahrgasse Süd mit grösseren Fahrzeugen (LKW) wurde der Fahrbahnquerschnitt gegenüber der ursprünglichen Variante auf 5.25m verbreitert und die Geometrie gestreckt. Die Parkfelder sind leicht breiter als für diese Fahrgassenbreite erforderlich. Dies wirkt sich positiv auf das Ein-/Ausparken aus und wird bei Parkfeldern mit Rasenliner auch empfohlen. Die dadurch entstandene Reduktion von unversiegelten Flächen ist minimal und kann im Vorprojekt u.U. nochmals optimiert werden. Mit der gestreckten Geometrie der Fahrgasse konnte die Platzfläche im Zentrum ein wenig ausgeweitet werden.

Für die Situation am Knoten Adler-/Unterdorfstrasse wurde in der Erarbeitung noch ein Untervariante «Variante Adlerstrasse mit Fahrbahnversatz» entwickelt, welche das Erscheinungsbild der Adlerstrasse als Einbahnstrasse festigt. Diese Untervariante ist auf den Plänen 2367-4S_BEST.pdf (Situation) und 2367-6S_BEST.pdf (Situation mit Signalisation) zusätzlich aufgeführt.

5.1.1 Zielerreichung

Übergeordnete Projektziele:

- Die Optimierung der Verkehrsabläufe und Erhöhung der Verkehrssicherheit wird durch die Trennung der Veloinfrastruktur und die optimierte Anordnung der Parkierung erreicht.
- Das bereitgestellte Parkplatzangebot (19 Parkplätze) entspricht den Vorgaben der Stadt und ist mit den bestehenden Platzverhältnissen verträglich
- Mit dem Potenzial den Baumbestand wesentlich zu erweitern sind grössere Schattenflächen möglich und die Hitzebildung kann minimiert werden. Durch die Verdoppelung der unversiegelten Flächen kann Wasser versickert bzw. vor Ort gespeichert werden.
- Der entstehende Platz wird ökologisch und städtebauliche aufgewertet und gewinnbringend in die bestehenden Strukturen integriert.

Verkehrsabläufe und Sicherheit:

- Der Parkplatzsuchverkehr wird gleich nach der Abfahrt aus der Zürichstrasse auf eine separate Fahrgasse geleitet, wodurch der Verkehrsfluss auf der Adlerstrasse optimiert wird.
- Die Veloführung ist optimiert, die Verbindung Nord-Südwest verläuft neu über eine separate Infrastruktur. Die Verbindung Südwest-Nord verläuft weiterhin im Mischverkehr aber ohne den gefährlichen Parkplatzsuchverkehr.
- Die Stärkung der Veloführung zur Lichtsignalanlage (Querung Zürichstrasse) wird durch eine direktere Führung über die Mischverkehrsfläche erreicht. Durch gestalterische Akzentuierung der Fläche und evtl. das Anbringen von Velopiktos im Gegenverkehr wird die Aufmerksamkeit gegenüber dem Veloverkehr verbessert.
- Eine bessere Wahrnehmbarkeit der Fussgängerquerungen sowie die Ermöglichung des flächigen Querens zwischen Adlerplatz und Marktgasse / Bahnhofstrasse 1 wird durch gestalterische Akzentuierung (z.B. heller Deckbelag, flächige Gestaltung...) der Mischverkehrsfläche erreicht. Ergänzend unterstützt auch eine optionale Anhebung der Verkehrsfläche (leichter Vertikalversatz) die Funktionalität der Mischverkehrsfläche.

Empfehlung (optional): Mit der Schaffung einer Begegnungszone zwischen dem City Center, der Marktgasse bis zur Wallisellenstrasse könnte im Bereich der Mischverkehrsfläche die Verkehrssicherheit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs nochmals optimiert und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Strassenraumgestaltung:

- Die Lesbarkeit der unterschiedlichen Verkehrsräume wird durch die Veränderung der Fahrbahnquerschnitte, der Lage der Fahrgassen und optional mit der differenzierten Gestaltung der Mischverkehrsfläche (z.B. mit einem hellen Gussasphaltbelag und/oder einem Muster) verbessert. Dadurch werden auch die Funktionen des Strassenraums sowie das jeweils vorherrschende Verkehrsregime besser erkannt und es kann gleichzeitig die Hitzebildung minimiert werden.



Abb. 16: Beispiel heller Gussasphaltbelag (Quelle: Gussasphaltmagazin, Freiflächen Sihlcity, Silvano Pedrett, sivanopedrett.com)

Optimierte Parkierungsorganisation

- Mit der Bestvariante werden auf dem Adlerplatz 14 und in der Adlerstrasse zusätzliche 5 Parkfelder (inkl. Güterumschlag) – Total 19 Parkfelder erstellt.
- Die Anordnung der Parkfelder ist übersichtlich. Mit dem Einbahnregime besteht auch keine Gefahr, dass die Autos Runden drehen, um einen Parkplatz zu finden.

Lenkung durch abgestufte Parkgebühren (optional – Empfohlen)

Diese organisatorische Massnahme sollte auf politischer Ebene durchgesetzt werden. Diese Massnahme würde gemäss Einschätzung der Projektverfasser eine positive Wirkung auf die Gesamtsituation haben und die Problematik der „Überlastung“ des Adlerplatzes am effizientesten bekämpfen. Für die Gewerbebetriebe könnte sich dieser Wechsel ebenfalls positiv auswirken, da dadurch insgesamt mehr Parkplätze für kurzzeitiges (gratis-) parkieren zur Verfügung stünden.

Empfehlung: Folgende Massnahmen sollten geprüft werden:

- *In den umliegenden Parkgaragen: Beispielsweise die ersten 30 Minuten Parkierung gratis anbieten – anschliessend der normale Tarif.*
- *Parkierung auf dem Adlerplatz und in der Adlerstrasse: Ab der ersten Minute kostenpflichtig – Maximal 1 Stunde Parkdauer.*
- *Eine Stunde auf dem Adlerplatz darf keinesfalls günstiger sein als 1 Stunde in einem umliegenden Parkhaus.*

5.1.2 Weitere Bemerkungen

Baumbestand

Der Gegenvorschlag sieht ca. 3-5 Baumfällungen vor (je nach Gesundheitszustand der Bäume und der Organisation der Bauarbeiten); gleichzeitig werden jedoch 8-11 Bäume neu gepflanzt. Die optional geplanten Baumgruben vor dem City Center sind ein wertvoller Beitrag für die Aufwertung des Eingangsbereiches sowie für eine adäquate Beschattung. Für die Umsetzung müssen die Leitungen (Elektro) evtl. verschoben und die Wasserleitungen mit einer Wurzelschutzmatte geschützt werden. Details sind auf Stufe Vor-/Bauprojekt zu klären.



Abb. 17: Schemabild zu Wurzelschutzmatte (Quelle: SYTEC GEOPRODUCTS, Sytec Rootfix, www.sytec.ch)

Signalisation

Die Adlerstrasse bleibt weiterhin Teil der Tempo30-Zone und wird bis zur Unterdorfstrasse weiterhin im Einbahnregime geführt. Am Übergang zur Mischverkehrsfläche zwischen Markt-gasse und City Center (Adlerstrasse und Fahrgasse) wird jeweils das Abbiegen nach rechts verboten (Signal 2.42) – Ausnahme Anlieferung. Nach dem Fussgängerstreifen (Zugang City Center) wird die Zufahrt Gewerbe Bahnhofstrasse 1 mit einem Richtungsanzeiger (weisse Signalisation) via Fahrgasse Parkierung Adlerplatz zur Adresse geleitet.

Spezialparkplätze für Gewerbe und Güterumschlag

Für Lieferwagen gibt es mehrere Optionen, wo sie ohne weiteres Parkieren können – z.B. die Längsparkfelder entlang der Adlerstrasse, sowie auf dem Adlerplatz die ersten zwei der fünf Parkfelder südöstlich an der Fahrgasse. Das erste der fünf Parkfelder an der Adlerstrasse ist für den Warenumschatz reserviert und wird entsprechend gekennzeichnet.

Anlieferung

Die Anlieferung zur Liegenschaft Bahnhofstrasse 1 erfolgt in der Regel über die Fahrgasse Süd (siehe Plan Schleppekurvennachweis). Falls dies nicht möglich ist, kann der LKW die Liegenschaft weiterhin via Rücksetzten ab Knoten Markt-gasse–Adlerstrasse bedienen. Dieses Manöver sollte aber möglichst verhindert werden, da es den Fuss- und Veloverkehr gefährdet.

5.1.3 Situation – Massnahmenplan

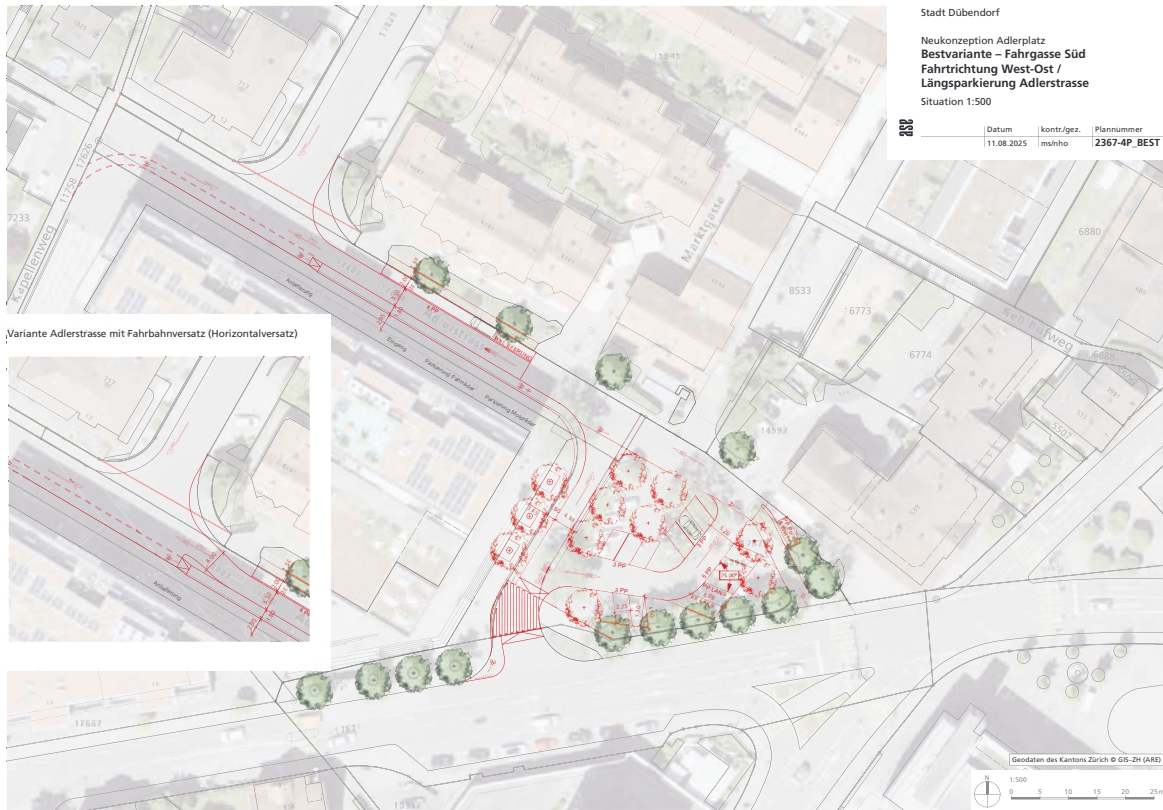


Abb. 18: Plan Situation Projekt BEST (asa AG)

5.1.4 Schleppkurvennachweis

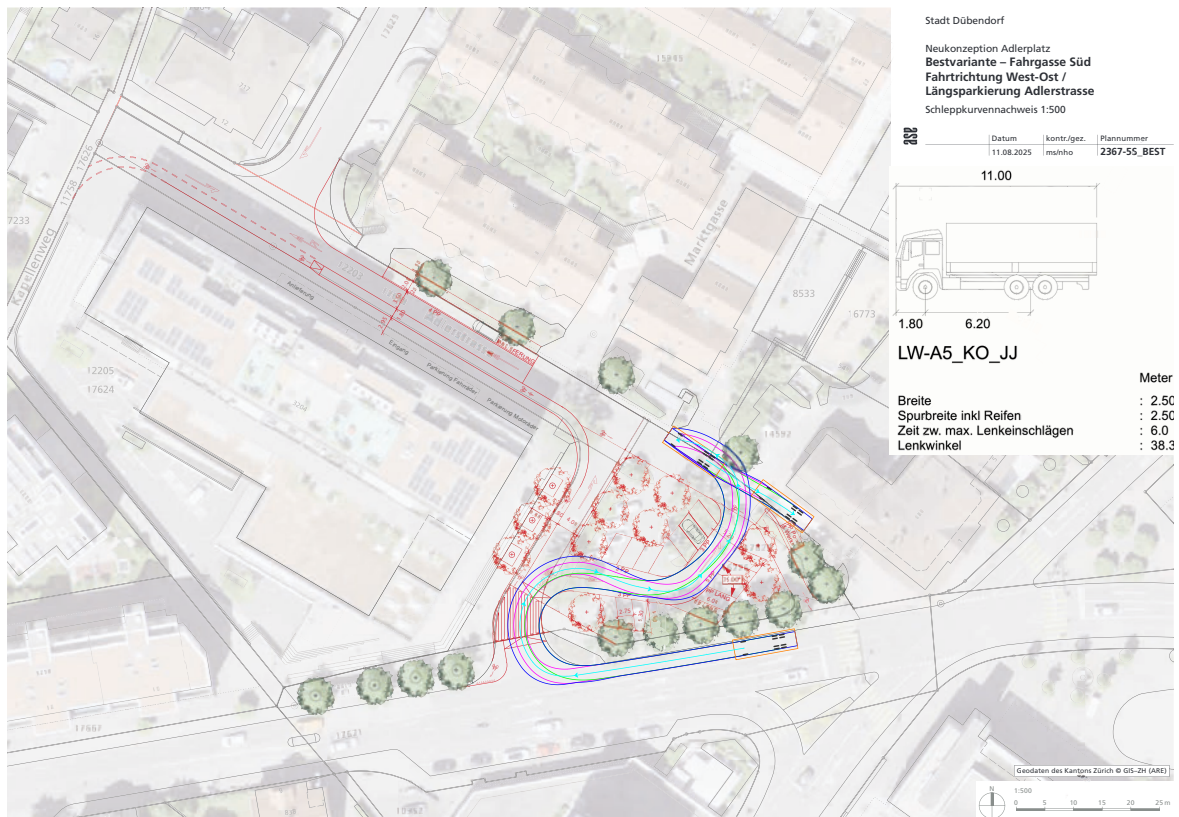


Abb. 19: Plan Schleppkurvennachweis Projekt BEST (asa AG)

5.2 Flächensaldo



Abb. 20: Plan Flächensaldo Projekt BEST (asa AG)

Flächensaldo Adlerplatz – City Center								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Platzfläche	Baum-scheiben	Grün-flächen
358.7 m ²	59.6 m ²	128.9 m ²	224.7 m ²	411.1 m ²	213.2 m ²	540.7 m ²	22.5 m ²	28.6 m ²
Total Fläche versiegelt 1183 m² = 60%					Total Fläche unversiegelt 805 m² = 40%			
Flächensaldo Adlerstrasse Nordost								
Trottoir	Querungen	Radweg	Mischfläche	Fahrbahn	Parkplätze	Grünflächen		
295 m ²	keine	98.2 m ²	76.1 m ²	140.7 m ²	58 m ²	107 m ²		
Total Fläche versiegelt 610 m² = 79%					Total Fläche unversiegelt 165 m² = 21%			
Flächensaldo Total								
Total Fläche versiegelt 1793 m² = 65%					Total Fläche unversiegelt 970 m² = 35%			

5.3 Signalisation (konzeptioneller Entwurf)

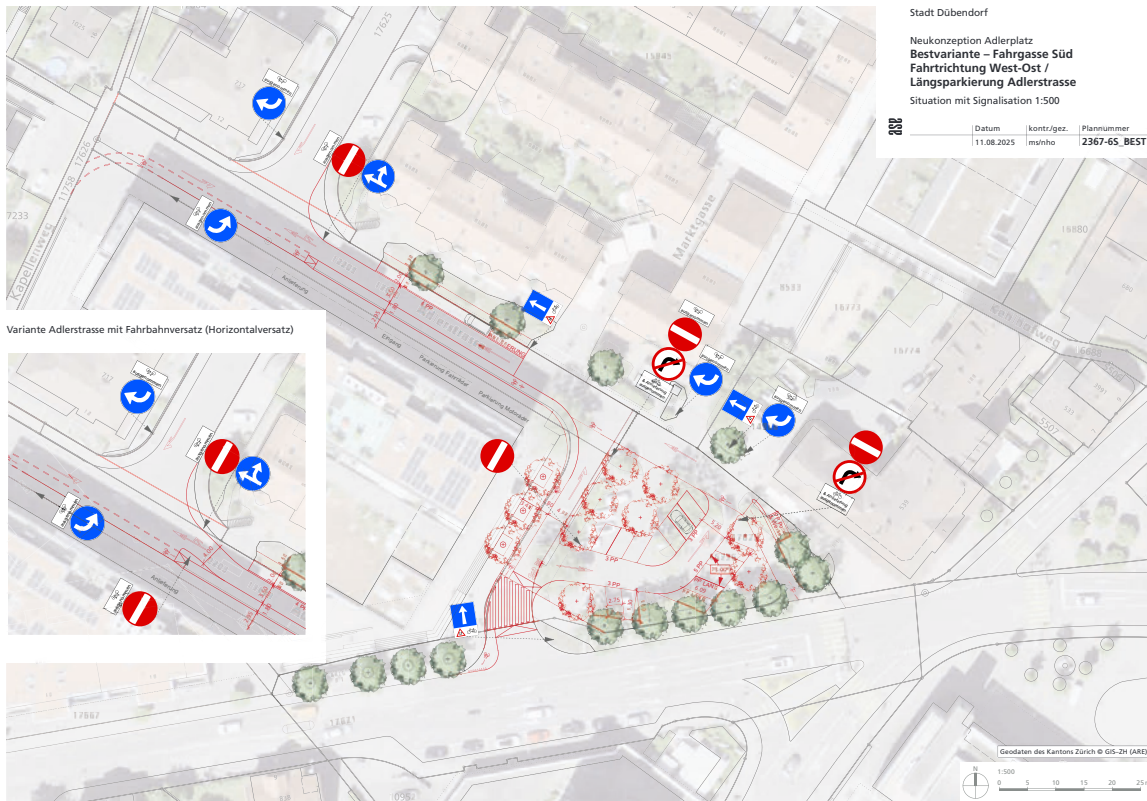











Abb. 21: Plan Situation mit Signalisation Projekt BEST (asa AG)

6 Anhang








6.1 Variantenvergleich

6.1.1 Flächensaldo

Adlerplatz – City Center

Flächenart / Flächensaldo	A1	B1	B2	C1	C2	D1	D2	E1	BEST	IST
Fläche versiegelt	1075.2 54%	1173.2 59%	1186.5 60%	1112.5 56%	1065.1 54%	1113.5 56%	1131.7 57%	1047.1 53%	1183 60%	1670.7 84%
Trottoir 	348.7	358.7	358.7	357.1	357.1	357.1	358.7	350	358.7	496.2
Querungen 	60	59.6	59.6	61.3	61.3	61.3	59.6	59.6	59.6	59.1
Radweg 	139	128.9	137.2	118.7	123	141.6	141.6	70.1	128.9	0
Mischfläche 	157	222	221.5	264.4	189.4	215.6	215.6	370.1	224.7	0
Fahrbahn 	370.5	404	40.9.5	311	334.3	337.9	356.2	197.3	411.1	806.4
Parkplätze 	236	199.4	243.3	179.1	140	212	246.8	188.5	213.2	309
Platzfläche 	610	564.3	486.3	588.3	670.8	527	478.2	701.3	540.7	0
Baumscheiben 	22.5	22.5	22.5	22.5	22.5	22.5	22.5	22.5	22.5	0
Grünflächen 	44.3	28.6	49.4	85.6	89.6	113	108.8	28.6	28.6	317.3
Fläche unversiegelt	912.8 46%	814.8 41%	801.5 40%	875.5 44%	922.9 46%	874.5 44%	856.3 43%	940.9 47%	805 40%	317.3 16%
Anzahl Parkplätze	16	14	16	12	10	14	16	14	14	23

6.1.2 Adlerstrasse Nordost

Flächenart / Flächensaldo	F1	G1	BEST	IST
Fläche versiegelt	610	606.5	610	610
Trottoir 	295	311	295	201.2
Querungen 	0	0	0	0
Radweg 	98.2	81.8	98.2	0
Mischfläche 	76.1	73	76.1	0
Fahrbahn 	140.7	140.7	140.7	408.8
Parkplätze 	58	121.8	58	
Grünflächen 	107	46.7	107	165
Fläche unversiegelt	165	168.5	165	165
Anzahl Parkplätze	5	8	5	0

6.1.3 Bemerkungen Variantenvergleich – Stärken / Schwächen

Adlerplatz – City Center

Var.	Bemerkungen Stärken / Chancen	Bemerkungen Schwächen / Risiken
A1	<ul style="list-style-type: none"> - 30% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - keine Möglichkeit für den MIV, Runden zu drehen - Optimierung Zugang Bahnhofstrasse 1 - Optimierte Führung des Veloverkehrs Richtung Zürichstrasse Fussgängerquerung (LSA) – geringes Konfliktpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> - Lage & Aufteilung der Platzfläche ist nicht ideal - mögliche Staubildung im Bereich Zufahrt
B1	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Marktgasse – City-Center - 25% mehr unversiegelte Flächen als heute - mittlerer Anteil Parkfelder (14P) - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen 	<ul style="list-style-type: none"> - genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - mögliche Staubildung im Bereich Zufahrt
B2	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Marktgasse – City-Center - 23% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - Rückstau Richtung Zürichstrasse unwahrscheinlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen und dem Veloverkehr auf der Achse Zürichstrasse (Fussgängerquerung LSA) zur Veloparkierung City-Center die Durchfahrt erschweren - unterschiedliche Verkehrsströme am Übergang Marktgasse City-Center (kritisch für Velo Nord-Süd)
C1	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend und gross - 28% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang & Lage der Platzfläche ist nicht ideal - geringer Anteil Parkfelder (12P) - knapp genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - östliche Parkfelder kritisch für Veloverbindung - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV
C2	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend und gross - 30% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen 	<ul style="list-style-type: none"> - Lage der Platzfläche ist nicht ideal - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV - Anteil Parkfelder (10P) – auch in Kombination mit Adlerstrasse zu geringe Anzahl Parkfelder
D1	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend - 26% mehr unversiegelte Flächen als heute - keine Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen - mittlerer Anteil Parkfelder (14P) 	<ul style="list-style-type: none"> - genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - parallele Führung MIV ist kritisch für Velos Nord-Süd und irritierend für MIV
D2	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend - 25% mehr unversiegelte Flächen als heute - hoher Anteil Parkfelder (16P) - Rückstau Richtung Zürichstrasse unwahrscheinlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse - Möglichkeit für MIV, Runden zu drehen - Unterschiedliche Verkehrsströme am Übergang Marktgasse – City-Center (kritisch für Velo Nord-Süd)
E1	<ul style="list-style-type: none"> - Platzfläche ist zusammenhängend, gross und an richtigem Ort, Anordnung stärkt Verbindung Marktgasse – City-Center - 31% mehr unversiegelte Flächen als heute - Keine Möglichkeit Runden zu drehen - Mittlerer Anteil Parkfelder (13P) 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterschiedliche Verkehrsströme und Parksuchverkehr im Bereich am Übergang Marktgasse – City-Center kann zu Chaos führen (kritisch für Velo Nord-Süd) - Genügende Anzahl Parkfelder nur in Kombination mit Adlerstrasse

Adlerstrasse Nordost

Var.	Bemerkungen Stärken / Chancen	Bemerkungen Schwächen / Risiken
F1	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche 5 Parkfelder (inkl. 1 Güterumschlag) an idealer Lage - Neue nördliche Fusswegverbindung entlang Adlerstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungsmanöver können Verkehrsfluss beeinträchtigen und es besteht die Gefahr, das ungeduldige Fahrzeuglenker auf den Fuss- und Veloverkehrsbereich ausweichen - Seitliches Parkieren benötigt mehr Zeit und kann die Sicherheit der Velos beeinträchtigen - Gleichbleibender Versiegelungsgrad
G1	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche 8 Parkfelder (inkl. 1 Güterumschlag) an idealer Lage 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungsmanöver können den Verkehrsfluss beeinträchtigen und es besteht die Gefahr, das ungeduldige Fahrzeuglenker auf den Fuss- und Veloverkehrsbereich ausweichen - Rückwärtsfahrende Autos können die Sicherheit der Velofahrenden gefährden. - Fast gleichbleibender Versiegelungsgrad - Grosser Eingriff in die bestehende Struktur mit kostenrelevanten Stützmauern etc.

6.2 Pläne

6.2.1 Variantenstudie – Stand 26.05.2025

- 2367-2A1.pdf
- 2367-2B1.pdf
- 2367-2B2.pdf
- 2367-2C1.pdf
- 2367-2C2.pdf
- 2367-2D1.pdf
- 2367-2D2.pdf
- 2367-2E1.pdf

6.2.2 Flächensaldo – Stand 26.05.2025

- 2367-3.pdf (Flächensaldo Bestand)
- 2367-3A1.pdf
- 2367-3B1.pdf
- 2367-3B2.pdf
- 2367-3C1.pdf
- 2367-3C2.pdf
- 2367-3D1.pdf
- 2367-3D2.pdf
- 2367-3E1.pdf

6.2.3 Projekt (Bestvariante) – Stand 11.07.2025

- 2367-4S_BEST.pdf (Situation)
- 2367-4F_BEST.pdf (Flächensaldo)
- 2367-5S_BEST.pdf (Situation mit Schleppkurvennachweis)
- 2367-6S_BEST.pdf (Situation mit Signalisation)