

ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Wieslergasse (TAZ Bau-Nr. 17110)

Imbisbühl- bis Riedhofstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser / Randbedingungen

Das vorliegende Projekt wurde durch ERZ Entsorgung + Recycling Zürich ausgelöst. Gemäss Generalentwässerungsplan (GEP) der Stadt Zürich muss die Abflusskapazität des Mischabwasserkanals in der Wieslergasse im Abschnitt Singli- bis Imbisbühlstrasse erhöht werden.

Die Wieslergasse ist eine Quartierstrasse in einem Stadtraum mit quartierweiter Bedeutung innerhalb der Tempo-30-Zone «Riedhof», sie grenzt bei der Einmündung der Singlistrasse an die Begegnungszone «Singlistrasse» an. Ab der Wieslergasse Nr. 2 bis zur Einmündung in die Imbisbühlstrasse wird die Wieslergasse im Einbahnregime mit erlaubtem Velo-Gegenverkehr betrieben, das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs ist mit rund 800 Fahrzeugen pro Tag eher gering. Auf der Wieslergasse verlaufen gemäss Richtplan ein kommunaler und überkommunaler Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie eine kommunale und regionale Veloroute, gemäss «Velostrategie 2030» ist die Wieslergasse Bestandteil des Hauptnetzes. In der Wieslergasse 10 befindet sich die Kindertagesstätte «Chrabschloss II».

1.2 Auftrag

Der Projektauftrag umfasst folgende Teilmassnahmen:

- Überprüfung Strassenraumgestaltung und Steigerung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der richtplanerischen und konzeptionellen Vorgaben (Alleenkonzept, Velostrategie 2030).
- Aufhebung der Trottoirüberfahrt entlang der Imbisbühlstrasse.
- Erhalt des historischen Dorfkerns «Höngg» um den Brunnen auf Höhe der Einmündung Singlistrasse.
- Erneuerung der Strassenoberfläche.
- Erneuerung des Mischabwasserkanals im Abschnitt Singli- bis Imbisbühlstrasse.
- Sanierung und Umlegung der bestehenden Erdgasleitungen.
- Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung.

1.3 Defizite / Potenziale

Auf der nordwestlichen Strassenseite der Wieslergasse fehlt ein durchgängiges Trottoir, das südöstliche Trottoir unterschreitet im Abschnitt Wieslergasse Nrn. 24 bis 34 auf einer Länge von rund 40 m und im Bereich der weissen Parkplätze vor Wieslergasse Nr. 2 auf rund 20 m die gemäss Leitfaden «Standards Fussverkehr» anzustrebende Mindestbreite von 2,40 m. Die Fahrbahnränder verlaufen nicht durchgehend und geradlinig, der Fahrbahnquerschnitt wechselt entsprechend häufig. Beim Einlenker von der Imbisbühlstrasse in die Wieslergasse wird der Veloverkehr in Gegenrichtung zum Einbahnverkehr auf einem 1,50 m breiten und rot eingefärbten Velostreifen ohne markierten Sicherheitsabstand zur Längsparkierung geführt. Die bestehende Trottoirüberfahrt entlang der Imbisbühlstrasse sowie der vorhandene Fussgängerstreifen über die Wieslergasse bei der Einmündung der Riedhofstrasse entsprechen nicht den Prinzipien einer Tempo-30-Zone. Das Alleenkonzept sieht entlang der gesamten Wieslergasse eine durchgehende Baumallee bzw. einseitige Baumreihe vor, aktuell sind insgesamt nur drei Strassenbäume (Stadt-Birnen) im südlichen Abschnitt vorhanden, die nicht sehr vital sind und aufgrund der ungünstigen Standortbedingungen keinen Zuwachs haben.

2 Zielformulierung

Der bestehende Strassenraum soll gemäss den Gestaltungsprinzipien der Stadt Zürich für siedlungsorientierte Strassen innerhalb der Tempo-30-Zone umgestaltet und vorhandene Defizite möglichst behoben werden. Durch zusätzliche Begrünung soll die Aufenthaltsqualität erhöht und ein Beitrag zur Hitzeminderung geleistet werden. Das Angebot auf den kommunalen und regionalen Velorouten soll weiterhin sichergestellt und, wo notwendig, verbessert werden. Durch die beschränkten Platzverhältnisse ist die Strassenraumaufteilung für alle Verkehrsteilnehmenden (motorisierter Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) unter Berücksichtigung und Abwägung der richtplanerischen und konzeptionellen Vorgaben vorzunehmen.

3 Variantenstudium

3.1 Varianten

Im vorliegenden Projekt wurde durch das städtische Projektteam, vertreten durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ), Grün Stadt Zürich (GSZ) und der Dienstabteilung Verkehr (DAV), ein Variantenstudium durchgeführt.

Folgende Varianten wurden einander gegenübergestellt:

- Variante 1: Verbreiterung des südöstlichen Trottoirs im Abschnitt Singli- bis Imbisbühlstrasse zugunsten der Pflanzung von drei zusätzlichen Bäumen.
- Variante 2: Siehe Variante 1, zudem Einbahnregime im gesamten Strassenzug (geprüft wurden beide Richtungen).
- Variante 3: Einseitige Baumreihe auf gesamter Länge der Wieslergasse mit insgesamt sechs zusätzlichen Bäumen, im Abschnitt Singli- bis Riedhofstrasse mittels punktuellen Fahrbahnverengungen durch in die Fahrbahn vorspringende Baumscheiben.
- Variante 4: Einseitige Baumreihe auf gesamter Länge der Wieslergasse mit insgesamt sechs zusätzlichen Bäumen durch Verbreiterung des südöstlichen Trottoirs und Landerwerb auf den nordwestlich angrenzenden Parzellen.

3.2 Variantenbewertung

Folgende Ziele und Indikatoren zur Messung der Zielerreichung wurden dem Variantenstudium zugrunde gelegt:

- Attraktiver Lebensraum: hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität erreichen
- Stadtgerechte Mobilität: Velo- und Fussverkehrsverbindungen stärken, MIV-Verkehrerschliessung sicherstellen, verkehrlich-funktionales Angebot gewährleisten
- Stadtnatur fördern: mehr Grünraum, Hitze mindern
- Sparsamer Landbeanspruchung: Nutzung/Erwerb von Drittparzellen vermeiden

Das Variantenstudium führte zur folgende Bewertung:

| Ziele / Varianten | Var. 1 | Var. 2 | Var. 3 | Var. 4 |
|--|--------|--------|-------------------|-------------------|
| hohe Gestaltungs- / Aufenthaltsqualität | ✓ | ✓ | XX | ✓✓ |
| gutes verkehrlich-funktionales Angebot | ✓ | X | X | ✓ |
| MIV-Erschliessung sicherstellen | ✓ | X | ✓ | ✓ |
| Stärkung Velo | ✓ | ✓✓ | ✓ | ✓ |
| Stärkung Fussgänger | ✓ | ✓ | ✓ | ✓✓ |
| mehr Grünraum / Hitzeminderung | X | X | ✓✓ | ✓✓ |
| geringer Landverbrauch/Erwerb von Drittparzellen | nein | nein | ~10m ² | ~79m ² |
| Gesamtbeurteilung | X | X | X | ✓ |

✓✓ deutlich erfüllt

✓ minimal erfüllt

XX deutlich nicht erfüllt

X minimal nicht erfüllt

Mit der Variante1 kann das Alleenkonzept und damit das Bedürfnis nach mehr Grünraum nur teilweise umgesetzt und damit auch nur ein geringer Beitrag zur Hitzeminderung geleistet werden. Eine veränderte Verkehrsorganisation gemäss Variante 2 mittels Einrichtungsverkehr, unabhängig von der Richtung, schafft keinen Flächengewinn für zusätzliche Bäume. Vielmehr wird die verkehrliche Erschliessung des Quartiers, insbesondere der Wieslergasse und der Singlistrasse, deutlich verschlechtert und in der Verkehrslastspitzen «Schleichverkehr» gefördert. Wird gemäss Variante 3 von der gestalterischen Grundhaltung, welche von möglichst durchgehenden und geradlinigen Fahrbahnrandern ohne vorspringende Baumscheiben ausgeht, abgewichen, könnte auch im nördlichen Abschnitt eine durchgehende Baumreihe realisiert werden. Die Ausgestaltung der Baumscheiben bringt jedoch diverse funktionale Nachteile (siehe Strassenunterhalt), die Fahrbahnverengungen behindern unter anderem den Veloverkehr, ausserdem ist gleichwohl Land von den angrenzenden Parzellen zu erwerben. Mit der Variante 4 ist zur Umsetzung einer durchgehenden Baumreihe im nördlichen Abschnitt auch Landerwerb auf den angrenzenden Parzellen erforderlich, der Erfüllungsgrad bei den sonstigen Zielen ist mit dieser Variante am höchsten.

3.3 Fazit

Zur bestmöglichen Umsetzung der formulierten Ziele soll das südöstliche Trottoir zugunsten einer strassenbegleitenden Baumpflanzung entlang der gesamten Wieslergasse in Anlehnung an Variante 4 verbreitert werden. Der Strassenquerschnitt ist dabei so zu optimieren, dass die Verkehrsflächen unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens auf das funktional notwendige Minimalmass und verkehrssicher ausgelegt werden und der erforderliche Landerwerb auf den nordwestlich angrenzenden Parzellen so gering wie möglich ist.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Das bestehende Verkehrsregime in der Wieslergasse wird beibehalten. Innerhalb des bestehenden Tempo-30-Zone soll Rechtsvortritt gelten, weshalb im Einmündungsbereich Wieslergasse/Imbisbühlstrasse die bestehende Trottoirüberfahrt aufgehoben wird. Die Wieslergasse erhält auf der gesamten Länge eine durchgehende, einseitige Baumreihe, die Fahrbahnränder werden geradlinig geführt. Die Fahrbahnbreiten sind so dimensioniert, dass die Strasseneinmündungen und -kreuzungen durch einen Lastwagen befahrbar bleiben. Im nördlichen Abschnitt der Wieslergasse soll weiterhin die Begegnung von zwei Personenwagen bei Tempo 30 möglich sein, im südlichen Abschnitt bis zum Beginn des Einbahnregims kann die Begegnung zweier Personenwagen nur mit reduzierter Geschwindigkeit bei Tempo 20 erfolgen. Um die Bedeutung des Orts im historischen Dorfkern gestalterisch stärker hervorzuheben, wird die gepflasterte Fläche rund um den Brunnen auf den gesamten Einmündungsbereich Singlistrasse/Wieslergasse ausgedehnt. Die Fahrbahn der Wieslergasse wird im gepflasterten Einmündungsbereich der Singlistrasse zur Verkehrsberuhigung zudem leicht angehoben. Die öffentliche Beleuchtung und die Strassenentwässerung werden an die neuen Gegebenheiten angepasst. Der Strassenbelag, die Kanalisation und ein Teil der Werkleitungen werden im Zuge des Projekts erneuert, die exakte Ausdehnung des Projektperimeters im Bereich der Kreuzung Wieslergasse/Riedhofstrasse wird noch mit den angrenzenden Drittprojekten koordiniert.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Verbindungen des Fussverkehrs werden mit dem Ausbau des südöstlichen Trottoirs gestärkt. Die gemäss Leitfaden «Standards Fussverkehr» anzustrebende Mindestbreiten können mit wenigen Ausnahmen erfüllt werden. Mit der Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe und Ergänzung einer Sitzgelegenheit in der Nähe des Brunnens wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Durch das Anheben und die Pflasterung der Fahrbahn im Einmündungsbereich der Singlistrasse wird der Verkehr beruhigt und das sichere und hindernisfreie Queren der Zufussgehenden im Übergang in die Begegnungszone unterstützt. Grundsätzlich können Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen vom Fussverkehr überall und flächig gequert werden, durch Aufhebung des Fussgängerstreifens über die Wieslergasse bei der Kreuzung Wieslergasse/Riedhofstrasse und der Trottoirüberfahrt entlang der Imbisbühlstrasse werden die Gestaltungs- und Markierungsprinzipien innerhalb von Tempo-30-Zonen umgesetzt.

Die kommunale bzw. regionale Veloroute wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt. Bei der Einmündung von der Imbisbühlstrasse in die Wieslergasse wird zur sicheren Veloführung in Gegenrichtung zum Einbahnverkehr ein 1,50 m breiter Velostreifen im Abstand von 0,50 m zur Längsparkierung geführt.

4.3 Hitzeminderung

Mit der Umsetzung der einseitigen Baumreihe und der Pflanzung von zusätzlichen sechs Bäumen in offener Baumscheibe wird ein wichtiger Beitrag zur Hitzeminderung geleistet. Das Bankett zwischen Strassenraum und öffentlichem Parkplatz bei der Kreuzung Wieslergasse/Riedhofstrasse wird im Zuge des Strassenprojekts zusätzlich entsiegelt. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung werden Möglichkeiten zur zusätzlichen Entsiegelung und Begrünung der Trottoirflächen sowie der städtischen Parzelle bei der Kreuzung Wieslergasse/Riedhofstrasse, die zurzeit als öffentlicher Parkplatz genutzt wird und sich im Inventar der Liegenschaftsverwaltung Zürich (LVZ) befindet, geprüft.

4.4 Parkierung

Im Projektperimeter sind vor der Wieslergasse Nr. 2 zwei weisse Parkplätze im öffentlichen Strassenraum auf Trottoirniveau im Elementband zwischen zwei Bäumen vorhanden. Die Parkplätze werden aufgrund der hohen Belegung erhalten und weiterhin auf Trottoirniveau, taktil abgetrennt zur Gehfläche, angeordnet. Bei der Kreuzung Wieslergasse/Riedhofstrasse grenzt direkt an den Strassenraum eine öffentliche Parkplatz-Anlage mit zwei Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge und zehn weissen Parkplätzen auf städtischer Parzelle an, die Anlage soll vorerst erhalten bleiben. Das Bedürfnis nach Zweiradparkplätzen im öffentlichen Strassenraum ist gemäss den vorliegenden Erkenntnissen nicht vorhanden und wird durch das entsprechende Angebot auf den angrenzenden privaten Parzellen ausreichend abgedeckt.

4.5 Anlieferung und Entsorgung, Grundstückszufahrten

Die Anlieferung und Entsorgung sowie die Grundstückszufahrten sind mit dem neu gestalteten Strassenraum weiterhin gewährleistet. Einzige Ausnahme ist die Grundstückszufahrt zur Singlistrasse Nr. 2 von Seiten der Wieslergasse. Aufgrund der Verbreiterung der Wieslergasse verkürzt sich die Länge des Vorplatzes zwischen Fahrbahn und den drei Garagen-Stellplätzen auf unter 5,50 m, eine Nutzung der Garagen ist gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) aus betrieblichen Gründen (keine Behinderungen auf der Strasse) in der jetzigen Form nicht mehr möglich. Im Zuge der weiteren Projektausarbeitung werden gemeinsam mit der Eigentümerschaft Lösungsvorschläge ausgearbeitet, damit die drei privaten Parkplätze erhalten werden können.

Zürich, 24.05.2021 scm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel