



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

## **Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz**

**16027 Leimbachstrasse**  
Maneggbrücke bis Frymannstrasse

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Das vorliegende Projekt wurde durch ERZ Entsorgung + Recycling Zürich ausgelöst. Die schadhafte Kanäle müssen erneuert werden und die bestehende Hochwasserentlastung bei der Maneggbrücke ist gemäss den aktuell gültigen Anforderungen des Gewässerschutzes zu sanieren.

Die Leimbachstrasse im Abschnitt Frymannstrasse bis zur Maneggbrücke ist als regionale Hauptverbindungsstrasse mit Tempo 50 klassiert. Auf ihr verlaufen ein bestehender regionaler Veloweg sowie die geplante Velovorzugsroute. Zudem ist die Leimbachstrasse im Projektperimeter als Fussgängerbereich klassiert.

Der Strassenzustand im Projektperimeter ist schadhaft und mit dem Projekt soll der Oberbau erneuert werden. Das Strassenbauprojekt Leimbachstrasse ist deshalb als wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 2 und 3 Lärmschutzverordnung (LSV) zu qualifizieren. Da die Lärmgrenzwerte entlang der Leimbachstrasse überschritten sind, löst das Projekt eine gleichzeitige Lärmsanierung aus. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Zürich entschieden, dass zwischen der Maneggbrücke und dem Knoten Frymannstrasse eine Temporeduktion (Tempo 30) u.a. zur Lärmimmissionssenkung eingeführt werden soll.

## 1.2 Auftrag

Der Projektauftrag umfasst folgende Teilmassnahmen:

- Oberbauerneuerung und Einführung Tempo 30
- Umsetzung der Velovorzugsroute, der regionalen Veloroute und Verbesserung der Linksabbiegebeziehungen
- Neue Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Ausbau der Bushaltestelle Frymannstrasse nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Umsetzung Alleenkonzept prüfen
- Überprüfung der Massnahmen zur Lärmsanierung
- Erneuerung der Regen- und Mischabwasserkanalisation und Ausbau der Hochwasserentlastung
- Anpassungen an Werkleitungen sowie der öffentlichen Beleuchtung

## 1.3 Defizite / Potenziale

Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden an den Strassenraum im Quartierzentrum Leimbach sind hoch und aufgrund der teilweise knappen Platzverhältnisse nur mit Kompromissen umzusetzen. Trotzdem soll ein attraktiver und sicherer Strassenraum entstehen, der zur Belebung des Quartierzentrums Leimbach beiträgt.

Der heutige Querschnitt der Leimbachstrasse im Projektperimeter ist stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Eine Neuaufteilung des Strassenraums soll dem Velo- und Fussverkehr, entsprechend der Nutzung des Fussgängerbereichs und der Velovorzugsroute mehr Platz und Sicherheit verschaffen. Durch das Einführen von Tempo 30 kann der Strassenraum im gesamten Perimeter neu aufgeteilt werden. Das tiefere Fahrtempo bringt zum einen eine gewünschte Lärmreduktion, die für das Quartier zwingend gefordert ist, aber auch die Möglichkeit, das Quartier für den Langsamverkehr attraktiver und durchlässiger zu machen, während die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr zu erhalten ist.

## 2 Zielformulierung

Basierend auf der Auftrags- und Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben wurden folgende Ziele definiert:

Stadtraum / Gestaltung:

- Abstimmung der Strassenraumgestaltung auf das neue Temporegime
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Stadtgrün / Fachplanung Hitzeminderung:

- Ergänzung der westseitigen Baumreihe (Umsetzung Alleenkonzept)
- Grünflächen erhalten, Durchgrünung verbessern und Reduktion der versiegelten Flächen

Fussverkehr:

- Umsetzung Fussgängerbereich / Quartierzentrum
- Verbesserung der Quartiervernetzung (Abstimmung Querbeziehungen auf Wunschlinien)
- Grosszügige Trottoirbreiten (Längsbeziehungen)

Veloverkehr:

- Durchgehende und attraktive regionale Veloroute und Velovorzugsroute
- Verbesserung der Vernetzung (Anbindung kommunale Achsen / Quartiererschliessung)

Öffentlicher Verkehr:

- Busbevorzugung bei den Haltestellen
- Hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen (Umsetzung BehiG)

Motorisierter Individualverkehr:

- Erhalt der Verkehrsleistung auf Kantonsstrasse (Einhaltung der kantonalen Vorgaben)
- Aufrechterhaltung der Quartiererschliessung

## 3 Variantenstudium

### 3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

Basierend auf dem Gesamtkonzept wurden drei Grundvarianten zu jeweils einem Fokusthema erarbeitet:

- Grundvariante A «Fokus Autoverkehr»
- Grundvariante B «Fokus Veloverkehr»
- Grundvariante C «Fokus Fussverkehr»

Die Grundvarianten wurden anschliessend anhand einheitlicher Kriterien (gemäss Zielkatalog) beurteilt. Die Variantenbeurteilung erfolgte anhand folgender Gewichtung und Bewertungsskala:

Gewichtung	
Stadtraum / Gestaltung	10 %
Stadtgrün / Fachplanung Hitzeminderung	15 %
Fussverkehr	20 %
Veloverkehr	20 %
Öffentlicher Verkehr	15 %
Motorisierter Individualverkehr	15 %
Umsetzung	5 %

Bewertung	
Hoch	5
	4
	3
	2
Tief	1

#### Grundvariante A «Fokus Autoverkehr»

Die Variante A legt den Fokus auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und basiert im Grundsatz auf dem Erhalt der heutigen Verhältnisse. Es wird eine markierte Mittelzone in Kombination mit konventionellen Fussgängerschutzinseln vorgeschlagen. Die Lichtsignalanlage (LSA) beim Knoten Frymannstrasse wird beibehalten und die Bushaltestellen als überholbare Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Die Fahrbahngeometrie entspricht weitgehend der heutigen Strassenführung.

#### Grundvariante B «Fokus Veloverkehr»

Die Variante B legt den Fokus auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs und sieht durchgehend 1.80 Meter breite Radstreifen vor. Im «Zentrumsbereich» ist ein erhöhter Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen. Die LSA beim Knoten Frymannstrasse wird aufgehoben und bei der einmündenden Quartierstrasse sowie bei der Ausfahrt Migros-Parking werden Trottoirüberfahrten vorgesehen. Die Bushaltestellen «Frymannstrasse» kann nur noch vom Veloverkehr überholt werden.

#### Grundvariante C «Fokus Fussverkehr»

Die Variante C legt den Fokus auf die Bedürfnisse des Fussverkehrs und schafft grosszügige Gehbereiche längs der Strasse. Im «Zentrumsbereich» ist ein erhöhter Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen und der Fahrverkehr im koexisten Mischverkehr geführt. Zugunsten des flächigen Querens werden die Fussgängerstreifen demarkiert und durch mehrere Stützpunkte in den Wunschlinien des Fussverkehrs ersetzt. Die LSA beim Knoten Frymannstrasse wird aufgehoben und beidseits Trottoirüberfahrten vorgesehen. Die Bushaltestellen werden als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen ausgebildet.

Variantenbeurteilung Grundvarianten	A	B	C
<b>Stadtraum / Gestaltung (10 %)</b>	<b>2.5</b>	<b>4.5</b>	<b>5.0</b>
Abstimmung Strassenraumgestaltung Tempo 30	3	5	5
Verbesserung Aufenthaltsqualität	2	4	5
<b>Stadtgrün / Hitzeminderung (15 %)</b>	<b>2.0</b>	<b>3.5</b>	<b>3.5</b>
Umsetzung Alleenkonzept	2	3	4
Erhalt Grünflächen / Verbesserung Durchgrünung / Reduktion Versiegelungsgrad	2	4	3
<b>Fussverkehr (20 %)</b>	<b>2.0</b>	<b>3.0</b>	<b>4.0</b>
Abstimmung Querbeziehungen auf Wunschlinien	2	3	5
Grosszügige Trottoirbreiten	2	3	3
<b>Veloverkehr (20 %)</b>	<b>3.0</b>	<b>5.0</b>	<b>3.0</b>
Durchgehende attraktive Veloroute	3	5	1
Anbindung kommunale Achsen / Quartier	3	5	5
<b>Öffentlicher Verkehr (15 %)</b>	<b>3.5</b>	<b>4.5</b>	<b>5.0</b>
Busbevorzugung bei den Haltestellen	2	4	5
Hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen	5	5	5
<b>Motorisierter Individualverkehr (15 %)</b>	<b>5.0</b>	<b>3.0</b>	<b>2.5</b>
Erhalt der Verkehrsleistung auf Kantonsstrasse	5	3	2
Aufrechterhaltung der Quartierschliessung	5	3	3
<b>Umsetzung (5 %)</b>	<b>3.5</b>	<b>4.0</b>	<b>2.5</b>
Mehrheitsfähiger Lösungsvorschlag innerhalb der Stadt	2	4	1
Abhängigkeit Private / Dritte (Landerwerb etc.)	5	4	4
<b>Gesamtbeurteilung</b>	<b>3.0</b>	<b>3.9</b>	<b>3.7</b>

## 3.2 Variantenentscheid

In der Variantenbeurteilung schneiden die Grundvarianten B und C gegenüber der Grundvariante A deutlich besser ab. Die Variante A orientiert sich an den heutigen Verkehrsverhältnissen, einschliesslich der Leseart als verkehrsorientierte Strasse mit Tempo 50. Die Variante B wird als kompatibel mit Tempo 30 sowie als umsetzbar und dem Ort angemessen eingestuft. Zudem weist die Variante deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr auf, ohne die anderen Verkehrsmittel einschneidend zu benachteiligen. Die Variante C setzt eine Veränderung im Verkehrsverhalten sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses voraus. Zudem müsste der DTV im Mischverkehrsbereich gemäss Velostandards bei weniger als 5000 Fahrzeuge/Tag liegen. Die Variante verfügt über punktuelle Qualitäten mit hohem Aufwertungspotenzial, jedoch auch über klare Mängel insbesondere in der Veloführung (Mischverkehr) und Umsetzbarkeit bzgl. Verkehrsleistung.

### 3.3 Fazit

Anhand der Variantenbeurteilung und nach gründlicher Prüfung wird die Variante B als Grundvariante weiter vertieft, unter Einbezug einzelner Qualitäten der Variante C.

## 4 Bestvariante

### 4.1 Konzept

Zwischen Einmündung Zwirnerstrasse und Knoten Frymannstrasse wird ein baulich erhöhter Mehrzweckstreifen ausgebildet. Im Bereich von Fussgängerübergängen wird der Randstein mit einem Anschlag von 3 cm ausgebildet. In den überfahrbaren Bereichen, wo der Mehrzweckstreifen von Velo und MIV zum Abbiegen und vom Fussverkehr zum Queren gebraucht wird, wird der Randstein schräg ausgebildet. In Bereichen wo der Mehrzweckstreifen nur von geübten Zufussgehenden zum Queren genutzt werden und nicht befahren werden soll, wird der Randstein mit 5 cm Anschlag ausgebildet und der Zwischenbereich gepflästert. Für Blaulichtorganisationen ist der Mittelstreifen immer noch nutzbar, soll aber nicht vom MIV für das Überholen genutzt werden.

Im Bereich vor und nach dem Mehrzweckstreifen wird dem MIV eine Kernfahrbahn zur Verfügung gestellt. Die Kernbreite von 5.50 Meter erlaubt den Begegnungsfall PW / Bus bzw. LKW koohne Mitbenützung der seitlichen Radstreifen. Durch die Verbreiterung der Kurvenbereiche (namentlich bei der Einmündung Zwirnerstrasse und beim Knoten Frymannstrasse) wird sichergestellt, dass Lastwagen die Leimbachstrasse ohne Mitbenützung der Radstreifen befahren können.

Die Lichtsignalanlage beim Knoten Frymannstrasse wird aufgehoben und bei der einmündenden Quartierstrasse sowie bei der Ausfahrt Migros-Parking werden Trottoirüberfahrten vorgesehen.

Auf der Basis der Bestvariante wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das die Auswirkungen der Massnahmen auf den Gesamtverkehr beurteilt hat. Die Berechnungen ergeben, dass die Leistungsfähigkeit mit der Neugestaltung gewährleistet ist. Für den öffentlichen Verkehr verbessert sich zudem die Reisezeit, vor allem in den Spitzenstunden, da der Bus nicht mehr im Rückstau der Lichtsignalanlage zum Stehen kommt.

### 4.2 Massnahmen Fussverkehr

Das vorhandene Angebot für den Fussverkehr (beidseitig durchgehende Trottoirs) bleibt grundsätzlich erhalten. Durch die Verbreiterung des westseitigen Trottoirs, das Vorsehen von Trottoirüberfahrten in Knoten- und Einmündungsbereichen sowie die Aufwertung der Fussverkehrsflächen kann das Angebot ausgebaut werden. Zusätzliche Sitzmöglichkeiten (Betonmauern / tiefe Sitzstufe) laden zum Verweilen ein.

Das Anbieten von drei oberirdischen Querungsstellen (Maneggbrücke, Kreuzungen Zwirner- und Frymannstrasse) in den Wunschlinien des Fussverkehrs verbessert die Quartiervernetzung. Die Querungsstellen zwischen der Einmündung Zwirnerstrasse und Knoten Frymannstrasse werden zudem mittels Mehrzweckstreifen zusammengefasst und so auf den Zentrumsbereich mit erhöhtem Querungsbedürfnis aufmerksam gemacht.

### **4.3 Massnahmen Veloverkehr**

Den Velofahrenden wird entlang der Leimbachstrasse durchgehend beidseitige Radstreifen mit einer Breite von 1.80 Meter zur Verfügung gestellt. Die Radstreifen entsprechen den Mindestanforderungen an die Velovorzugsroute gemäss Velostandards der Stadt Zürich. Die Quartiererschliessung im Zentrumsbereich und die Vernetzung mit den kommunalen Velorouten wird durch den Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte sichergestellt. Dieser dient den Velofahrenden als Aufstellfläche und Abbiegehilfe.

Die bestehenden Veloabstellplätze rund um die Überbauung Sihlbogen mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind aus heutiger Sicht ausreichend.

### **4.4 Hitzeminderung**

Die westseitige Baumreihe wird, wo dies die Platzverhältnisse erlauben, im Sinne des Alleenkonzepts der Stadt Zürich ergänzt.

Unter Berücksichtigung der Privatzufahrten werden die bestehenden und neuen Baumrabbatten vergrössert, zusammengefasst bzw. durchgehend ausgebildet und damit der Versiegelungsgrad im Sinne der Fachplanung Hitzeminderung reduziert.

### **4.5 Parkierung**

Im Projektperimeter befinden sich keine öffentlichen Parkplätze. Private Parkplätze bleiben gemäss Bestand bestehen.

### **4.6 Öffentlicher Verkehr**

Die Bushaltestelle «Frymannstrasse» wird mit gegenüberliegenden Haltekanten vor der Liegenschaft Leimbachstrasse 32 bzw. vor der Bäckerei Kuhn angeordnet. Beide Bushaltestellen können auf ganzer Länge (20 Meter, Gelenkbus) mit hohen Haltekanten hindernisfrei gestaltet werden. Während der Haltezeit der Busse können Velofahrende die Busse überholen, der MIV hingegen muss hinter dem Bus warten (Fahrbahnhaltestellen mit Busbevorzugung).

## 4.7 Grundstückszufahrten

Die Umsetzung der Bestvariante bedingt in Teilbereichen Anpassungen im privaten Grundstücken und Landerwerb. Der Landerwerb und die Eingriffe lässt sich wie folgt begründen:

- Verbesserung der Sichtweiten (Knoten Frymannstrasse)
- Kurvenverbreiterung zugunsten einer sicheren Veloführung (Knoten Frymannstrasse)
- Angemessene Trottoirbreiten (Knoten Frymannstrasse)
- Oberirdische Querungsstellen mit Schutzinseln (Maneggbrücke)

Zürich, 01.11.2021 KV/tazgrm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel