



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

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

### **Brauerstrasse**

Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse,  
einschliesslich Hellmutstrasse

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Die Brauerstrasse muss aufgrund der Verlegung von Fernwärmehauptleitungen und diverser Werkleitungserneuerungen neu gebaut werden. Gleichzeitig bestehen weitere Defizite im Projektperimeter, die im Zuge des Projekts behoben werden können. Da die Hellmutstrasse an die Brauerstrasse anschliesst und ihre Strassenraumgestaltung nicht ihrer Funktion als Sackgasse entspricht, wird sie in das Projekt miteinbezogen.

## 1.2 Projektauftrag 18168 Brauerstrasse

Der Kreis 4 hat sich bei der Abstimmung über die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» deutlich für den Ausbau von Velovorzugsrouten ausgesprochen. Eine dieser Velovorzugsrouten führt durch die Brauerstrasse. Sie wird in zwei Schritten umgestaltet. In einem ersten Schritt wird voraussichtlich 2023 die Strasse mit möglichst wenig Aufwand und innerhalb kurzer Zeit in eine sichere und einfache Route für Velofahrende umgestaltet. Die Massnahmen sind überwiegend markierungstechnisch und schnell umsetzbar. Mit Baulärm ist kaum zu rechnen. Um den Anforderungen der Velorouten-Initiative Rechnung zu tragen, werden bereits in diesem ersten Schritt zahlreiche Parkplätze an der Brauerstrasse aufgehoben.

Mit dem hier beschriebenen Projekt 18168 Brauerstrasse hingegen soll dann einige Jahre später in einem zweiten Schritt der Endzustand der Brauerstrasse gebaut werden. Dabei wird die gesamte Oberfläche der Brauerstrasse umgestaltet und erneuert sowie zahlreiche Werkleitungen saniert und ausgebaut. Weiter werden dann die verbleibenden Parkplätze aufgehoben.

### Projekt 18168 Brauerstrasse

Mit dem vorliegenden Projekt sollen in der Brauerstrasse im Abschnitt Feldstrasse bis Kanongasse sowie in der Hellmutstrasse folgende Projektziele realisiert werden:

- Gesamtheitliche stadträumliche und verkehrliche Aufwertung der Brauer- sowie der Hellmutstrasse entsprechend ihrer stadträumlichen Bedeutung sowie ihrer heutigen und künftigen Funktion des Strassenraums. Die Massnahmen sollen eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen und das Projekt soll eine stadtgerechte Mobilität, positive Umweltauswirkungen sowie einen attraktiven Lebensraum bieten.
- Förderung Veloverkehr und Reduzierung von Lärm- und Luftbelastung: Umsetzung einer Velovorzugsroute entlang der Brauerstrasse mittels Anpassungen des Strassenquerschnitts und Markierungen entsprechend den Standards für Velovorzugsrouten.
- Hitzeminderung und Stadtnatur fördern: Umsetzung des städtischen Alleenkonzepts in der Brauerstrasse mittels Planung einer Baumallee. Des Weiteren sind auch Hitzeminderungsmassnahmen in der Hellmutstrasse umzusetzen.
- Förderung Fussverkehr: Verbesserung des Angebots und der Attraktivität für den Fussverkehr.
- Schaffung multifunktionaler Freiräume: Einführung einer Begegnungszone sowie Hitzeminderungsmassnahmen in der Hellmutstrasse.
- Sicherstellung der Erschliessung für motorisierten Individualverkehr: Minimaler Flächenverbrauch, Anlieferungsmöglichkeiten sowie ein stetiger und ruhiger Verkehrsfluss

## 1.3 Defizite und Potenziale

### Fussverkehr

Der Fussverkehr hat in der Brauer- als auch in der Hellmutstrasse eine besonders grosse Bedeutung. Im Einflussbereich der Langstrasse liegend, sind diese Strassen geprägt vom Ausgangs- und Nachtleben und dem damit verbundenen starken Fussverkehr. Die Brauerstrasse hat eine quartier- und stadtweite Bedeutung, während die Hellmutstrasse eine nachbarschaftliche Charakteristik aufweist. Diese Eigenschaften schlagen sich direkt in der Bedeutung des Fussverkehrs nieder.

Beidseits der Brauer- und Hellmutstrasse verlaufen durchgehende Trottoirs. Die Trottoirs der Brauerstrasse im Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse sind beidseits ausnahmslos in der gesamten Länge zu schmal. Ihre Breite entspricht nicht den städtischen Standards für Strassen mit stadt- und quartierweiter Bedeutung. Zudem befindet sich ein relativ grosser Teil der Brauerstrasse im kommunalen Quartierzentrum entlang der Langstrasse, was ebenfalls Zuschläge für die erforderliche Trottoirbreite erfordert. Des Weiteren grenzen in der Brauerstrasse diverse Gastronomiebetriebe ans öffentliche Trottoir, was zusätzlich für breitere Trottoirs spricht.

Mit einer Baumallee und der damit verbundenen Anpassung des Strassenquerschnitts besteht ein grosses Potenzial, die Trottoirbreiten im Projektperimeter deutlich zu verbessern. Die Qualität und Funktionalität der Fussverkehrsflächen würde dadurch erheblich gesteigert, womit ein wichtiger Beitrag an die städtische Verdichtung und Innenentwicklung geleistet wird.

### Veloverkehr

Nebst dem Fussverkehr ist auch dem Veloverkehr entlang der Brauerstrasse eine grosse Bedeutung beizumessen, weil die Brauerstrasse eine direkte Achse zur City bildet, gleichzeitig aber nicht zu stark vom motorisiertem Verkehr dominiert wird. Eine Stärkung und Förderung des Veloverkehrs in der Brauerstrasse ist daher besonders wertvoll und aufgrund dieser idealen Bedingungen ist die Brauerstrasse Teil des stadtweiten Velovorzugsrouten-Netztes. Die heutige Dimensionierung und Ausgestaltung in der Brauerstrasse entspricht jedoch nicht den Vorgaben für Velovorzugsrouten. Insbesondere die heute vorhandenen Parkplatzreihen für den motorisierten Individualverkehr widersprechen der erforderlichen Dimensionierung des Strassenquerschnitts bei Velovorzugsrouten. In der Brauerstrasse ist der Abbau von Parkplätzen für die Umsetzung der Velovorzugsroute die effektivste Massnahme. Durch das Entfernen von Parkierungen wird die Übersichtlichkeit im Strassenraum deutlich erhöht und das Sicherheitsgefühl von Velofahrenden enorm gesteigert, da sogenannte «Dooring-Unfälle» durch plötzlich öffnende Autotüren verhindert werden.

Auch die Hellmutstrasse ist für den Veloverkehr durchgängig befahrbar. Sie ist jedoch nicht Teil eines Velonetzes gemäss der städtischen «Velostrategie 2030». Trotzdem sind auch hier die Durchgängigkeit und Verkehrssicherheit für den Veloverkehr ein Teil der Planung.

### Motorisierter Verkehr

Die Brauer- und Hellmutstrasse befinden sich heute in einer Tempo-30-Zone. Der motorisierte Verkehr wird in der Brauerstrasse mehrheitlich im Einbahnregime geführt und im Bereich der Schulhäuser «Hohl» und «Brauer» ist die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbrochen. Die Hellmutstrasse ist eine Sackgasse und wird im Gegenverkehr befahren.

Das Angebot an Strassenparkplätzen im Kreis 4 ist knapp und das Kompensationspotential durch Neubauten mit Parkplätzen auf Privatgrund klein. Der öffentliche Raum in der Stadt ist

jedoch beschränkt, die Flächen müssen effizient genutzt werden. Die Einführung von Velovorzugsrouten unter Einhaltung der vorgeschriebenen Trottoirbreiten ist nur auf Kosten der Strassenparkplätze möglich. Mit dem Abbau der vorhandenen 34 weissen Parkplätze und 20 Parkplätze der Blauen Zone können diese Flächen für Nutzungen im Sinne der Allgemeinheit umgenutzt werden. Zudem führt das komplette Entfallen eines Parkplatzangebots zu einer markanten Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Brauerstrasse und zu einem übersichtlichen Strassenraum, wie es die Velorouten-Initiative fordert. Beide Effekte wirken sich deutlich positiv auf den Velo- als auch den Fussverkehr, auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Lärm- und Luftbelastung aus. Indem frei gewordene Flächen unter anderem auch für die Pflanzung von Bäumen zur Verfügung stehen, bestehen dadurch auch Möglichkeiten der Hitzeminderung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

### Alleenkonzept und Hitzeminderung

Die Brauer- und Hellmutstrasse weisen einen hohen Grad an Flächenversiegelung und Mangel an Grünräumen auf, weshalb sie sich im Massnahmegebiet für Hitzeminderung befinden. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung aktiv zu schützen, soll mit Schaffung von Grünvolumen einer Überwärmung im Stadtraum entgegen gewirkt werden.

Durch die Einführung von Strassenbäumen in der Brauer- und Hellmutstrasse können insgesamt grosse Flächen der Strassenoberfläche als auch der Gebäudefassaden beschattet werden. Durch ihren Schatten, die Verdunstung und Versickerungsleistungen sind Strassenbäume besonders wertvoll als Massnahme zur Hitzeminderung. Zudem werten sie den Stadtraum erheblich auf, erhöhen die Aufenthaltsqualität, fördern die Biodiversität und verbessern ebenfalls die Akustik und Schallabsorption im Strassenraum.

## 2 Zielformulierung

Aufgrund der Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben leiten sich für das vorliegende Projekt die folgenden Ziele und Indikatoren ab:

Ziele	Indikatoren
Fussverkehr fördern	Der Umfeldnutzung entsprechende Dimensionierung, Direktheit, sichere Querungen, Hindernisfreiheit, Schulwegsicherung
Veloverkehr fördern	Umsetzung Velovorzugsroute / Durchgängigkeit der Routen (Direktheit, Hindernisse, Versätze), angepasste Dimensionierung
MIV-Erschliessung sicherstellen	Minimaler Flächenverbrauch, Anlieferungsmöglichkeiten
Hitze mindern / Stadtnatur fördern	Grünvolumen, Entsiegelung, Beschattung
Attraktiver Lebensraum fördern	Grösse, Qualität, Funktionalität der Aufenthaltsflächen

## 3 Variantenstudium

### 3.1 Variantengenerierung

Für die Brauer- und die Hellmutstrasse wurden jeweils folgende Varianten entwickelt.

#### **Brauerstrasse, Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse:**

- 1a Baumreihe auf der Nordseite
- 1b Baumreihe auf der Nordseite mit 4 Parkplätzen
- 2a Baumreihe auf der Südseite
- 2b Baumreihe auf der Südseite mit 6 Parkplätzen

#### **Brauerstrasse, Abschnitt Nietengasse bis Herbartstrasse:**

- 1 Fahrbahn horizontal versetzt 4,8 m breit
- 2 Platzfläche mit Vertikalversatz (geschwindigkeitsreduzierende Fahrbahnerhöhung) an Knoten
- 3 kurzer Vertikalversatz bei der Querung zwischen den Schulhäusern
- 4 Einengung bei der Querung zwischen den Schulhäusern
- 5 schmale Fahrbahn 3,6 m
- 6 langer Vertikalversatz mit durchgehend 3 cm Anschlag
- 7 mittellanger Vertikalversatz mit durchgehend 3 cm Anschlag

#### **Hellmutstrasse:**

- 1a Plätze: chaussierte, baumbestandene Flächen
- 1b Entsiegelung: möglichst grosse entsiegelte Flächen in Ergänzung zu 1a
- 2 Fahrbahn: durchgehend 3,5 m breite Fahrbahn, übrige Fläche entsiegelt ohne Bäume
- 3 Flächig: eine zusammenhängende Platzfläche mit Bäumen

### 3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden abschnittsweise mit dem Bewertungsverfahren «Systems Engineering» beurteilt. Dabei werden in einem ersten Schritt verschiedene Varianten erarbeitet und diese in einem zweiten Schritt auf diverse Teilziele hin bewertet. Die Zielerfüllung wird dann in einem Gesamtnutzwert aggregiert und die Variante mit dem höchsten Gesamtnutzwert wird vorgezogen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die gesamtheitlich beste Variante ausgewählt wird.

#### **Brauerstrasse, Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse:**

- Die Varianten mit Parkplätzen schneiden deutlich schlechter ab, da sie aufgrund der erforderlichen breiteren Fahrbahn und Abstände der Velovorzugsroute zu schmalen Trottoirs führen würden.
- Die Variante mit der Baumreihe auf der Nordseite wird am besten bewertet, da sie viel mehr zur Hitzeminderung beiträgt und weniger Konflikte mit Werkleitungen aufweist. Zudem ergeben sich aufgrund der nördlichen Baumreihe und einhergehenden Trottoirverbreiterung ideale Synergien mit den zahlreichen nordseitigen Aussengastronomien.
- Die Variante «1a Baumreihe auf der Nordseite» wird als Bestvariante weiterverfolgt.

### **Abschnitt Nietengasse – Herbartstrasse:**

Das Bewertungsverfahren und die Diskussion der Varianten führten zur Entscheidung der Variante 7 mit einem mittellangen Vertikalversatz. Diese Variante bietet dem Fuss- und Veloverkehr die günstigsten Gegebenheiten, insbesondere betreffend der Verkehrssicherheit. Durch die Anhebung der Fahrbahn wird auch stadträumlich der speziellen Situation in dieser autofreien Zone Rechnung getragen.

### **Hellmutstrasse:**

Die Variante «1a Plätze» wird aufgrund der Kombination von Entsiegelung und gezielter Neupflanzung von Bäumen am besten bewertet und als Bestvariante weiterverfolgt. Sie wird insbesondere aus gestalterischer Sicht und aufgrund der multifunktionalen Nutzbarkeit am besten beurteilt.

## **4 Bestvariante**

### **4.1 Konzept**

Über den gesamten Perimeter der Brauerstrasse ist ein durchgehender Querschnitt mit 4,8 m breiter Fahrbahn vorgesehen, sowie ein 3,4 bis 4,6 m breites nördliches und ein 2,0 bis 2,6 m breites südliches Trottoir. Die Fahrbahn wird durch Trottoirüberfahrten an der Feldstrasse, Langstrasse und Kanonengasse sowie durch einen Vertikalversatz im Bereich der Schulhäuser unterbrochen.

Auf dem nördlichen Trottoir wird eine Baumreihe gepflanzt, die im Bereich der Schulhäuser unterbrochen ist. Dort dominieren bereits die sehr grossen Bäume des nördlichen Schulareals den Strassenraum und beschatten den Bereich grossflächig.

Für den MIV bleiben das Einbahnsystem und die Sperrungen bei der Feldstrasse und den Schulhäusern erhalten, bzw. werden aus dem Projekt Velovorzugsroute übernommen.

Die Hellmutstrasse wird zur Begegnungszone mit entsiegelten Platzflächen und Bäumen aufgewertet. Entlang der Fassaden sind entsiegelte (wasserdurchlässige) Streifen vorgesehen, damit der Strassenraum maximal entsiegelt wird.

### **4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr**

Das nördliche Trottoir der Brauerstrasse wird um etwa 2 m verbreitert. Auf dieser Verbreiterung werden Baumstandorte, Veloabstellplätze und Anlieferungsflächen integriert. Auch das südliche Trottoir wird praktisch entlang der gesamten Länge leicht verbreitert.

Die Velovorzugsroute wird in der Brauerstrasse durch die durchgehend 4,8 m breite Fahrbahn mit entsprechenden Markierungen und ohne Parkplätze sowie mit Vortrittsregelung umgesetzt. Es sind an sechs Standorten insgesamt 70 Veloabstellplätze vorgesehen, dies sind 26 Veloabstellplätze mehr als im Bestand.

Durch die Einführung einer Begegnungszone in der Hellmutstrasse wird dem Fussverkehr der Vortritt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden eingeräumt. Es wird keine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegflächen mehr geben, sodass der gesamte Strassenraum auf einer Ebene liegt.

### **4.3 Hitzeminderung**

Insgesamt sind in der Brauer- und Hellmutstrasse 30 neue Strassenbäume vorgesehen. Im Bestand befinden sich gar keine Bäume im Perimeter. Weil die Bäume nordseitig der Strasse stehen, ist die Beschattung erheblich grösser und der Hitzeminderungseffekt besonders gross. Die Baumgruben an der Brauerstrasse werden grundsätzlich als «offene Baumscheiben» d.h. ohne begehbare Abdeckung ausgestaltet, damit ein zusätzlicher Hitzeminderungseffekt erzielt wird.

In der Hellmutstrasse werden alle Flächen entsiegelt, die nicht von Motorwagen befahren werden. Zusammen mit den geplanten Bäumen trägt die neue Oberfläche der Hellmutstrasse dazu bei, die teilweise hohen Wärmebelastungen im Strassenraum zu reduzieren.

### **4.4 Parkierung**

In der Brauerstrasse, Abschnitt Feldstrasse bis Kanonengasse, werden sämtliche Parkplätze des motorisierten Individualverkehrs (20 blaue, 34 weisse Parkplätze) aufgehoben. Dadurch wird insgesamt eine grosse Strassenraumfläche frei für den Fussverkehr, Veloverkehr und die Pflanzung von Strassenbäumen. Auch der Stadtraum wird deutlich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität wird markant gesteigert.

### **4.5 Anlieferung und Entsorgung**

Die bestehenden Anlieferungsfelder in der Brauer- und Hellmutstrasse werden neu angeordnet oder erweitert. Beispielsweise wird ein Anlieferungsfeld von der Brauerstrasse in die Magnusstrasse verschoben. Ausserdem wird westlich und östlich der Langstrasse jeweils ein zusätzliches Anlieferungsfeld in der Brauerstrasse angeordnet. Das einzige Anlieferungsfeld in der Hellmutstrasse wird in die Hohlstrasse verschoben.

Zürich, 27 April 2022 / ibs

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel