



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

19078 Mainau-/Magnolienstrasse
Abschnitt Seefeld- bis Bellerivestrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Auslöser des Projektes ist der schlechte bauliche Zustand der Abwasserkanäle und der Trinkwasserleitungen, bei denen mehrfach Rohrbrüche zu verzeichnen waren. Weiter soll das Gebiet mittels Fernwärme erschlossen werden. Die Energie 360° AG wird die Niederdruckgasleitungen mittels Relining sanieren und ewz plant Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung und Erweiterungen an der Telekommunikation. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Trinkwasserleitung, der Abwasserkanalisationen und der weiteren Werkleitungen wird die Parkierung neu komplett innerhalb der Fahrbahn angeordnet, die Fussverkehrsflächen werden optimiert und die Trottoirüberfahrten werden normkonform angepasst.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Erneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanäle in offener Bauweise
- Erneuerung der Verteilleitung der Wasserversorgung
- Ausbau der Fernwärme durch ewz
- Relining der Niederdruckgasleitungen durch Energie 360° AG
- Evtl. Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und evtl. Erweiterung Telekommunikation
- Belagsersatz mit Verstärkung in der Fahrbahn
- Belagsersatz im Gehweg
- Ersatz von Randabschlüssen und der schadhafte Strassenentwässerung
- Optimierung der Fussverkehrsflächen
- Neuordnung der heutigen Parkierung im Fahrbahnbereich
- Umsetzung von normkonformen Trottoirüberfahrten

1.3 Defizite / Potenziale

Fussverkehr Mainaustrasse

Gemäss Angaben aus dem Defizitplan der Stadt Zürich ist für beide Trottoirs je eine Breite von 2,7 m anzustreben. Heute ist die Trottoirbreite 3,0 m, wobei etwa 1,0 m durch Parkplätze belegt ist.

Fussverkehr Magnolienstrasse

Die Magnolienstrasse verfügt heute beidseitig über ein etwa 1,5 m breites Trottoir. Gemäss dem Defizitplan der Stadt Zürich ist ebenfalls eine Trottoirbreite von 2,7 m anzustreben. Mindestens sind die Trottoirs auf je 2,0 m zu verbreitern. Dies ist für den Unterhalt notwendig und ermöglicht das Gehen von zwei Personen nebeneinander.

Veloverkehr

Die Mainau- und Magnolienstrasse gehören nicht zum Velovorzugsrouten-, Haupt- oder Basisnetz und unterliegen dementsprechend keinen speziellen Anforderungen.

Grünflächen

Heute gibt es im öffentlichen Raum des Projektperimeters keine Grünflächen. Der Projektperimeter liegt innerhalb des Massnahmegebiets 1 des Fachplans Hitzeminderung. Daher sind Massnahmen für mehr Grünflächen und zur Hitzeminderung notwendig.

2 Zielformulierung

Aufgrund der Situationsanalyse sowie der übergeordneten Vorgaben leiten sich für das vorliegende Projekt folgende Ziele ab:

- Förderung Fussverkehr: Verlegung der Parkierung in den Fahrbahnbereich gemäss geltenden Normen und Richtlinien sowie Freispielen der Fussgängerflächen.
- Massnahme zur Hitzeminderung: Pflanzung von Bauminseln, die im Sommer schattenspendend und kühlend wirken.

3 Variantenstudium

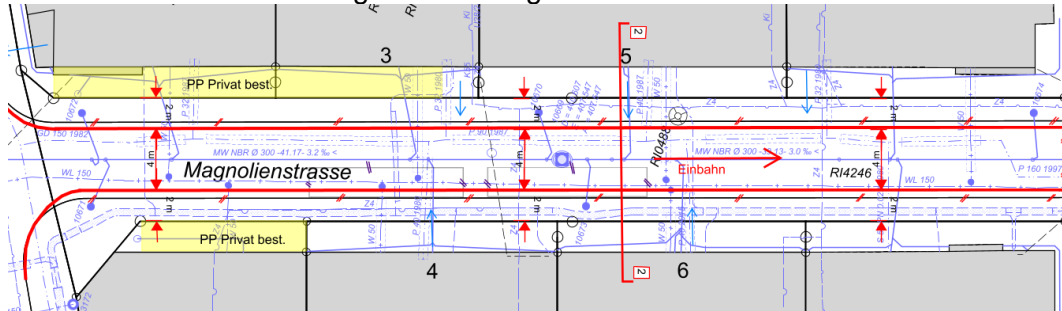
Das Tiefbauamt hat das Projekt aus Sicht Freiraum, Städtebau und Verkehr in einem iterativen Prozess fachübergreifend erarbeitet. Überlegungen zum Verkehr, zur Gestaltung, zum Eingriff in die Vorzonen der angrenzenden Liegenschaften und zur Abstimmung auf die angrenzenden Planungen wurden schrittweise vertieft und konkretisiert.

3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

Aufgrund der Vorgaben an das Projekt und der geringen Querschnittsbreiten, die nur minimale Änderungen des Strassenraums zulassen, wurde in der Mainaustrasse von einem Variantenstudium abgesehen und direkt eine Bestvariante ausgearbeitet. Für die Magnolienstrasse wurden drei Varianten einander gegenübergestellt.

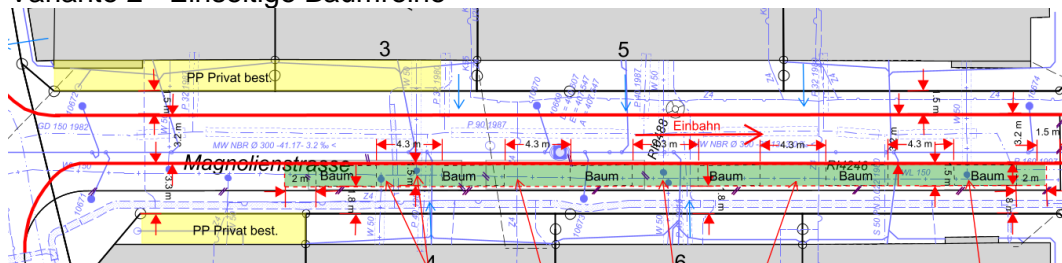
Magnolienstrasse:

Variante 1 – Reine Gehwegverbreiterung



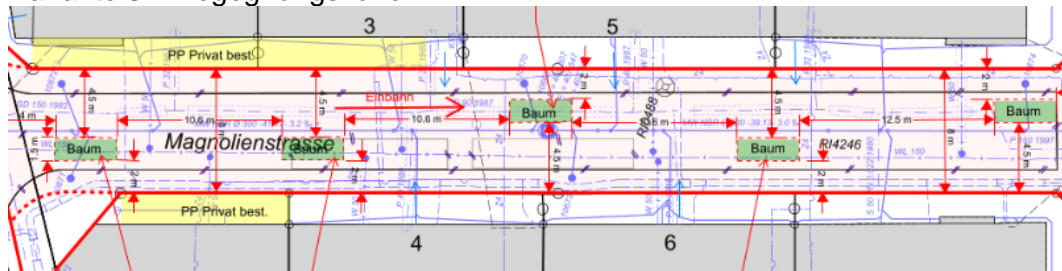
Nachteil: Sämtliche Parkfelder werden aufgehoben, keine neuen Bäume möglich.

Variante 2 - Einseitige Baumreihe



Nachteil: Im Brandfall ist die Zufahrt für Schutz & Rettung Zürich nicht gewährleistet, da die minimale Fahrbahnbreite von 3,5 m nicht eingehalten werden kann. Zudem wird durch die durchgängige Baumreihe das Anstellen der Drehleiter an die umliegenden Gebäude grösstenteils verhindert.

Variante 3 – Begegnungszone



Nachteil: Die Variante Begegnungszone lässt nur eine punktuelle Begrünung zu. Bäume sollten nach Möglichkeit nicht als Einzelstandorte ausgestaltet werden. Damit die Wachstums- und Standortbedingungen der geplanten Bäume optimiert werden können, sollten mehrere Baumstandorte zusammengefasst und verbunden werden. (vgl. mit Bestvariante, Weiterentwicklung der Variante Begegnungszone)

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Mainau- und Magnolienstrasse liegen heute in einer Tempo-30-Zone.

Bestvariante Magnolienstrasse:

Die Magnolienstrasse soll in eine Begegnungszone umgewandelt werden mit Tempo 20. Die heute in der Magnolienstrasse liegenden Zweirad-Parkplätze werden neu in der Mainaustrasse angeordnet, möglichst nahe am früheren Standort. Die dadurch frei gewordene Fläche und eine zusätzlich ausgeschiedene Fläche werden im Sinne der Entsiegelung und Hitzeminderung genutzt zu zwei Grünbereichen (Bauminseln) mit anliegenden Sitzbänken im Zentrum. Die Durchfahrt im Einbahnverkehr wird mit einer 3,5 m breiten Fahrbahn gewährleistet.

Bestvariante Mainaustrasse:

In der Mainaustrasse soll weiterhin Tempo 30 gelten. Die Fahrbahnbreite wird auf der gesamten Länge mindestens 4,0 m betragen. Die beidseitigen Trottoirs werden mit einer Breite von je 2,0 m (nördliches Trottoir hat eine Breite von 4,0 m inkl. Baumgruben) festgelegt. Dies entspricht der heutigen Gehwegbreite. Baulich sind heute zwar 3,0 m breite Gehwege vorhanden, jedoch liegen beidseitig Blaue-Zone-Parkfelder halb auf der Fahrbahn und halb auf dem Trottoir. Die Weisse-Zone-Parkplätze liegen komplett im Fahrbahnbereich. Neu wird die Parkierung einseitig im Bereich der Fahrbahn angeordnet, damit neu fünf Bauminseln auf dem gegenüberliegenden Trottoir erstellt werden können. Diese erhöhen die Aufenthaltsqualität und kühlen an heissen Tagen. Aufgrund der breiten bestehenden privaten Zufahrten und der notwendigen Zufahrt von Schutz & Rettung Zürich im Brandfall können keine durchgängige Grünbänder erstellt werden.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Der Gehweg auf der Seite der geraden Hausnummern soll funktionell genutzt und wahrgenommen werden. Er dient dem raschen Vorankommen respektive dem Erreichen des Fahrzeugs. Der Gehweg auf der Seite der ungeraden Hausnummern wird gewählt, um ein erholendes Flanieren zu ermöglichen.

Im Rahmen des Projekts ist die Öffnung für den Veloverkehr in Gegenrichtung der Einbahnen in der Mainau- und Magnolienstrasse vorgesehen.

4.3 Hitzeminderung

Im Abschnitt der Mainaustrasse 33 bis Dufourstrasse 73 gibt es keine privaten Zufahrten. In diesem Bereich wird ein zusammenhängendes Band mit entsiegelten und teilentsiegelten Flächen projektiert. Vor dem Gebäude Mainaustrasse 27 wird eine Fläche mittels Rasengittersteinen ausgebildet. Diese Fläche dient im Brandfall als Aufstellfläche für Schutz & Rettung Zürich und kann nicht mit Bäumen bepflanzt werden.

Die nachfolgende Baumbilanz gibt Auskunft über die Neupflanzungen in beiden Strassen:

Baum - Bilanz Mainaustrasse	<i>Bestehend</i>	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	0	0	19	19	+ 19

Baum - Bilanz Magnolienstrasse	<i>Bestehend</i>	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	0	0	6	6	+ 6

4.4 **Parkierung**

Die nachfolgenden Parkplatz-Bilanzen geben Auskunft über die zukünftige Parkplatzsituation in den beiden Strassen.

Parkplatz - Bilanz Mainaustrasse		<i>Bestehend</i>	Projektiert	Differenz
Parkplatz "Weisse Zone"	(P-Weiss)	4	4	0
Parkplatz "Blaue Zone"	(P-Blau)	42	20	- 22
Veloparkplätze	(P-Velo)	0	8	+ 8
Motorradparkplätze	(P-Motorrad)	0	3	+ 3
Behinderten-Parkplatz		1	1	0

Parkplatz - Bilanz Magnolienstrasse		<i>Bestehend</i>	Projektiert	Differenz
Parkplatz "Weisse Zone"	(P-Weiss)	0	0	0
Parkplatz "Blaue Zone"	(P-Blau)	5	0	- 5
Veloparkplätze	(P-Velo)	10	0	- 10
Motorradparkplätze	(P-Motorrad)	4	0	- 4
Behinderten-Parkplatz		0	0	0

Zürich, 17.05.2022 / hal

Die Direktorin

Simone Rangosch